

Revista **Ciudades,
Estados y Política**

ISSN web: 2389-8437 | DOI: 10.15446/cep

Revista

Ciudades, Estados y Política

ISSN web: 2389-8437 | doi: 10.15446/cep | www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Volumen 12, número 1, enero - abril 2025
Volume 12, number 1, january - april 2025
Volume 12, número 1, janeiro - abril 2025

Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Sede Bogotá



UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE COLOMBIA

Universidad Nacional de Colombia - Sede Bogotá
Instituto de Estudios Urbanos (IEU)

Revista Ciudades, Estados y Política

Título abreviado: Rev. Ciudades Estados Política

ISSN web: 2389-8437

DOI: 10.15446/cep

Sitio web: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

Correo electrónico: revcep_bog@unal.edu.co

Teléfono: (571) 3165000 Ext.: 10855 - 10858

Dirección: Calle 44 n.º 45-67. Unidad Camilo Torres
Bloque C, módulo 6. Oficina 901. Bogotá, Colombia

Directora Instituto de Estudios Urbanos

Yency Contreras Ortiz

Coordinadora Centro Editorial

Instituto de Estudios Urbanos

Ana Patricia Montoya Pino

Comité Editorial

Francisco Colom González

Doctor en Filosofía de la Universidad Complutense de Madrid. Investigador del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (csic), España, Madrid.

Correo electrónico: f.colom@csic.es

Luis Alejandro Fuentes Arce

Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Docente del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Correo electrónico: lfuentes@uc.cl

Daniel González Romero

Doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad de la Universidad de Valladolid, profesor e investigador de la Universidad de Guadalajara, México.

Correo electrónico: daniel.gromero@academicos.udg.mx

Sebastián Martínez Botero

Doctor en Historia con especialidad en Historia moderna de América Latina, de la Universidad Pablo de Olavide; España. Docente Investigador de la Universidad Tecnológica de Pereira.

Correo electrónico: sebastian.martinez@utp.edu.co

Carlos Alberto Patiño Villa

Doctor en Filosofía. Profesor titular de la Universidad Nacional de Colombia.

Correo electrónico: ieu_bog@unal.edu.co

Comité Científico

Christof Parnreiter

Doctor en Phil. Habil. de la Universidad de Viena, profesor de la Universidad de Hamburgo, Instituto de Geografía. Hamburgo, Alemania.

Correo electrónico: fgfa019@uni-hamburg.de

Cristian Erik Vergel Tovar

Doctor en Planificación Urbana y Regional de la University of North Carolina at Chapel Hill, profesor de la Universidad del Rosario, Programa en Gestión y Desarrollos Urbanos. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: erik.vergel@urosario.edu.co

Diego Silva Ardila

Doctor en Planeación y Políticas Públicas Urbanas de la University of Illinois at Chicago, profesor de la Universidad del Rosario, Facultad de Ciencia Política, Gobierno y Relaciones Internacionales. Bogotá, Colombia.

Correo electrónico: diego.silvaa@urosario.edu.co

Esthela Irene Sotelo Núñez

Doctora en Estudios Urbanos y Ambientales del Colegio de México, profesora e investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, Xochimilco. Ciudad de México, México.

Correo electrónico: esthela.sotelo@gmail.com

Claudia Nancy Avellaneda

Doctora en Ciencia Política. Profesora asociada de la Escuela O'Neill de Asuntos Públicos y Ambientales de la Universidad de Indiana, Estados Unidos.

Correo electrónico: cavellan@indiana.edu

Jesús Rodríguez Zepeda

Doctor en Filosofía Moral y Política de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, profesor e investigador de la Universidad Autónoma Metropolitana, Iztapalapa. Ciudad de México, México.

Correo electrónico: jrzepeda@gmail.com

Letícia Moreira Sígolo

Doctora en Arquitectura y Urbanismo de la Universidade de São Paulo, profesora e investigadora de la Universidade São Judas Tadeu, Facultad de Arquitectura y Urbanismo. São Paulo, Brasil.

Correo electrónico: lesigolo@yahoo.com.br

Manuel Lucena Giraldo

Doctor en Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid, investigador del Centro de Ciencias Humanas y Sociales del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (csic). Madrid, España.

Correo electrónico: manuel.lucena@mecd.es

Tomás Antonio Moreira

Doctor en Estudios Urbanos de la Université du Québec à Montréal, profesor e investigador de la Universidade de São Paulo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo. São Paulo, Brasil.

Correo electrónico: tomas_moreira@sc.usp.br

Equipo editorial

Editora jefe

Ana Patricia Montoya Pino

Editora

Greys Julieth Escobar Mafud

Apoyo editorial

Ricardo Antonio Camacho Gil

Equipo técnico

Corrección de estilo y diagramación



Traducción al inglés

Yuly Rocío Orjuela Rozo

Traducción al portugués

Yury Andrea León Guerrero

Acceso abierto. La revista proporciona acceso abierto y libre a todos sus contenidos. De esta manera promueve la democratización y apropiación social del conocimiento financiado con recursos públicos y define la siguiente licencia de publicación y uso de los artículos para su edición web y papel.

Creative Commons: Atribución-NoComercial-Compartir Igual 4.0 Internacional (cc BY-NC-SA 4.0), la cual permite a otros distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir de su obra, de modo no comercial, siempre y cuando den crédito y licencien sus nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



Responsabilidad de los contenidos

El contenido de los artículos publicados en esta revista es responsabilidad de los autores y no compromete a la Universidad Nacional de Colombia.

Catalogación en la fuente

Revista Ciudades, Estados y Política / Universidad Nacional de Colombia (Sede Bogotá), Instituto de Estudios Urbanos (IEU). Vol. 12, núm. 1, (Ene.-Abr., 2025).

Primera edición: Vol. 1, núm. 1, (Sep.-Dic., 2014). Esta edición: Vol. 12, núm. 1, (Ene.-Abr., 2025).

Título abreviado: Rev. Ciudades Estados Política (en línea)

Periodicidad: cuatrimestral

Formato: 16.5 x 24 cm

ISSN web: 2389-8437

DOI: 10.15446/cep

Acceso en línea: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep

1. Estudios urbanos – Publicaciones seriadas. 2. Estado – Publicaciones seriadas. 3. Política gubernamental – Publicaciones seriadas. I. Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios Urbanos (IEU).

Presentación

La *Revista Ciudades, Estados y Política* es una de las líneas editoriales del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Bogotá. Esta revista es una publicación digital, con acceso abierto, que divulga artículos de investigación, revisión y reflexión, revisados por pares académicos (*peer review*), que contribuyen al debate sobre los fenómenos urbanos, las relaciones entre ciudades y Estados, la conformación política de la ciudadanía, el análisis territorial y las transformaciones físicas, económicas, culturales y sociales de las áreas urbanas y sus impactos en los países de América Latina y del resto del mundo.

La comunidad objetivo de la revista son investigadores especializados en urbanismo, arquitectura, geografía, ciencias políticas, derecho, economía, sociología, administración pública, historia, filosofía y demás disciplinas que indaguen y reflexionen los fenómenos y las relaciones entre las ciudades, los Estados y la política, con un enfoque local, regional, nacional e internacional.

La revista recibe y publica, sin ningún costo, artículos de investigación, revisión y reflexión en idioma español. Su periodicidad de publicación es cuatrimestral (enero-abril, mayo-agosto y septiembre-diciembre), provee acceso inmediato y libre a su contenido a través del Portal de Revistas UN (www.revistas.unal.edu.co). De esta manera, el IEU contribuye a la democratización del conocimiento especializado en temas urbanos y aporta a la discusión o aplicación de los resultados de investigación financiados con recursos públicos.

La revista cumple estándares nacionales e internacionales de publicación, conservación, comunicación científica y acceso abierto y registro en servicios de indexación nacionales, regionales e internacionales. Los autores cuyo manuscrito sea aprobado recibirán asesoría sobre criterios editoriales; traducción especializada al inglés y al portugués del título, resumen y palabras clave; corrección de estilo, diagramación y publicación del artículo; consulta y descarga ilimitada de acceso internacional de su artículo; indexación en bases de datos nacionales e internacionales y difusión del artículo según las estrategias propuestas por el IEU.

Invitamos a los(as) interesados(as) a consultar las directrices para autores(as) y las políticas editoriales en: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep.

Centro Editorial
Revista Ciudades, Estados y Política
Instituto de Estudios Urbanos (IEU)
Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.

Contenido

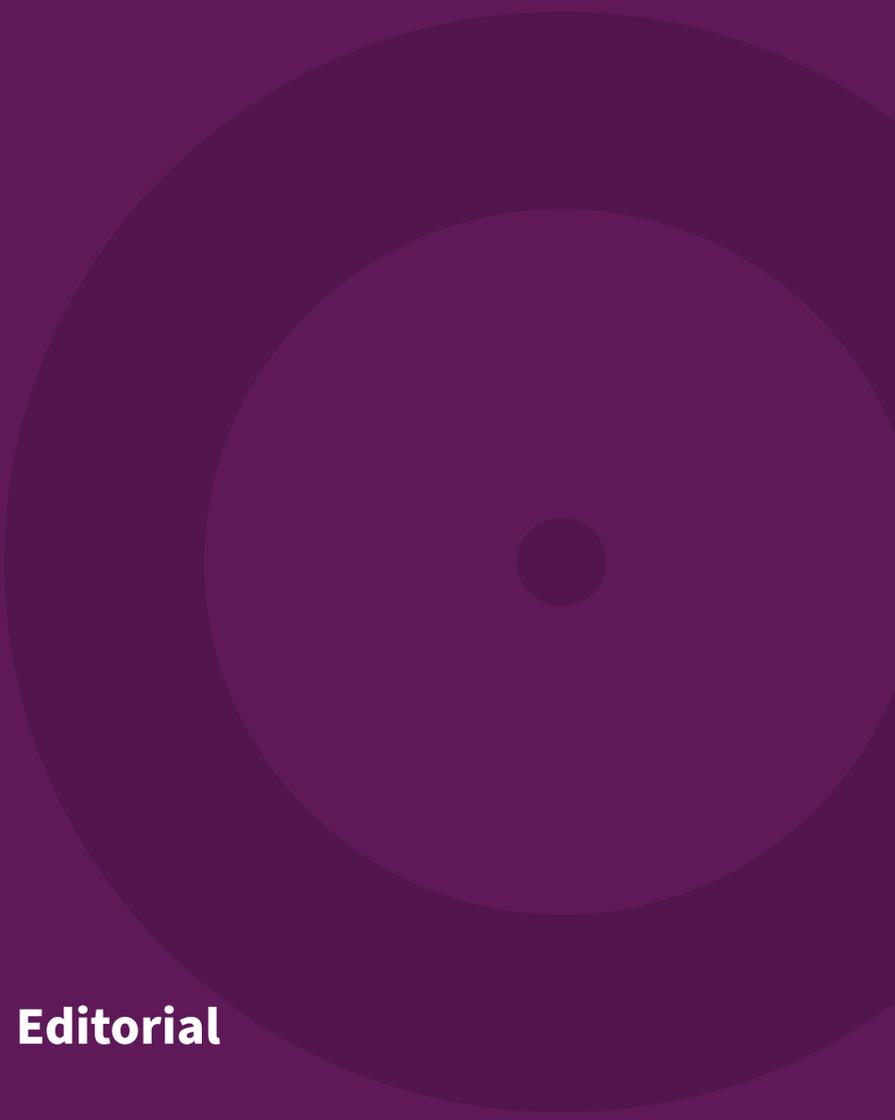
Vol. 12 (1) Enero-abril 2025

Editorial	11-13
<i>Yency Contreras Ortiz</i>	
Investigación	14
Aspectos socioculturales y espaciales en la movilidad por género en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México	15-41
<i>Héctor Campos Alanís, Pedro Leobardo Jiménez Sánchez y Juan Roberto Calderón Maya</i>	
Vinculación universitaria ante descentralizaciones académicas en la zona de monumentos históricos de Puebla, México. Caso BUAP	43-68
<i>Marcial Márquez Ordóñez, Adriana Hernández Sánchez y Christian Enrique de la Torre Sánchez</i>	
Políticas públicas medioambientales y transformación urbana: Medellín en el contexto neoliberal (1980-2020)	69-90
<i>Deva Menéndez García, Daniel Carmona Cardona e Isabella Tobón Franco</i>	
Volteando hacia arriba y al exterior. Capital financiero y la industria inmobiliaria en Guadalajara	91-112
<i>Rutilo Tomás Rea Becerra, Ana Gabriela González Anaya y Cándido González Pérez</i>	
Análisis temporal de la configuración periurbana en Manizales: evaluación de la transformación espacial a través del índice de diferencia normalizada de áreas construidas como insumo para el estudio de periurbanización (2014-2024)	113-129
<i>Edwin Steve Grajales Delgado</i>	
Reflexión	130
Protección del patrimonio urbano en Riohacha: un análisis crítico del enfoque neoliberal en la gestión urbana	131-150
<i>Carlos Andrés Ramírez y Yarleys Pulgarín-Osorio</i>	
Directrices para autores	152

Content

Vol. 12 (1) January-april 2025

Editorial	11-13
<i>Yency Contreras Ortiz</i>	
Investigation	14
Sociocultural and Spatial Aspects of Gendered Mobility in the Metropolitan Area of Mexico City	15-41
<i>Héctor Campos Alanís, Pedro Leobardo Jiménez Sánchez and Juan Roberto Calderón Maya</i>	
University Engagement in Response to Academic Decentralization in the Historic Monument Zone of Puebla, Mexico: The BUAP Case	43-68
<i>Marcial Márquez Ordóñez, Adriana Hernández Sánchez and Christian Enrique de la Torre Sánchez</i>	
Environmental Public Policy and Urban Transformation: Medellín in the Neoliberal Context (1980–2020)	69-90
<i>Deva Menéndez García, Daniel Carmona Cardona and Isabella Tobón Franco</i>	
Looking Up and Outward: Financial Capital and the Real Estate Industry in Guadalajara	91-112
<i>Rutilo Tomás Rea Becerra, Ana Gabriela González Anaya and Cándido González Pérez</i>	
Temporal Analysis of Peri-Urban Development in Manzanas: Evaluating Spatial Transformation Using the Normalized Difference Built-up Index (NDBI) as a Tool for Understanding Peri-Urbanization (2014–2024)	113-129
<i>Edwin Steve Grajales Delgado</i>	
Reflection	130
Protection of Urban Heritage in Riohacha: A Critical Analysis of the Neoliberal Approach to Urban Management	131-150
<i>Carlos Andrés Ramírez and Yarleys Pulgarín-Osorio</i>	



Editorial

Editorial.

Transformaciones urbanas y proceso de metropolización en América Latina: desafíos de inequidad y sostenibilidad territorial

ID Yency Contreras Ortiz. Politóloga. Doctora en Estudios Urbanos y Ambientales con especialización y maestría en Planeación Urbana y Regional y trabajo interdisciplinario en políticas urbanas. Directora del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia (UNAL).
Correo electrónico: ycontreraso@unal.edu.co.

El siglo xx marcó un punto de inflexión en la configuración de las áreas urbanas a nivel global, con procesos acelerados de urbanización que redefinieron sus dinámicas socioespaciales, económicas y ambientales. En América Latina, este fenómeno adquirió características particulares, como el crecimiento urbano informal, profundas desigualdades y una creciente presión sobre los ecosistemas. En la actualidad, la fase de metropolización —caracterizada por la expansión de áreas metropolitanas policéntricas y la suburbanización de zonas rurales— plantea nuevos desafíos para los gobiernos urbanos, especialmente en materia de equidad, sostenibilidad y gestión territorial.

Este siglo fue testigo de un crecimiento urbano sin precedentes. Según datos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en 1950 solo el 30 % de la población mundial vivía en ciudades, mientras que en el 2000 esta cifra superó el 47 %. Este fenómeno fue impulsado por procesos de industrialización que atrajeron migraciones masivas del campo a la ciudad; por el crecimiento demográfico, que generó una mayor demanda de vivienda y servicios urbanos; y por cambios en el modelo económico, que posicionaron a las ciudades como nodos centrales de comercio y finanzas.

En América Latina predominó, durante el siglo xx, un crecimiento informal y desigual, que hasta hoy la posiciona como una de las regiones más urbanizadas del mundo, con más del 80 % de su población residiendo en ciudades. Este modelo de urbanización ha estado marcado por la concentración de población en unas pocas grandes urbes; la expansión periférica descontrolada y el crecimiento de asentamientos informales tanto al interior de las áreas urbanas como en zonas suburbanas y rurales aledañas; así como por una alta fragmentación socioespacial entre sectores de altos ingresos (urbanizaciones cerradas) y de bajos ingresos (favelas, villas miseria).

Cada vez más, se consolida un proceso de metropolización que ya no sigue el modelo tradicional, sino que da lugar a conurbaciones físicas y funcionales extensas y dispersas, con altos costos ambientales y sociales. Esto ha generado un acceso desigual a servicios básicos para amplias poblaciones (agua potable, saneamiento, transporte, entre otros), así como la densificación de asentamientos informales, los cuales continúan sin resolver no solo derechos individuales, sino también colectivos.

Estas formas de interacción humana con el territorio producen, sobre todo, la pérdida de áreas naturales, pues los procesos de urbanización acelerada han demandado y consumido suelos agrícolas, aumentando la fragilidad de los ecosistemas. Actualmente, las ciudades contribuyen con el 70 % de las emisiones globales de CO₂ y, en América Latina, la falta de regulación industrial agrava este problema. A ello se suma la alta vulnerabilidad frente a desastres como inundaciones y deslizamientos, que afectan tanto a asentamientos informales como a áreas urbanas formales ubicadas en laderas o zonas de especial importancia ambiental.

En el marco de estas transformaciones, la revolución digital está generando nuevas formas de desigualdad, ya que los sectores de bajos ingresos tienen menor acceso a internet y a tecnologías inteligentes, lo que limita su acceso al empleo y a la educación, y amplía las brechas digitales. Estas, sumadas a las desigualdades estructurales, resultan difíciles de reducir o cerrar.

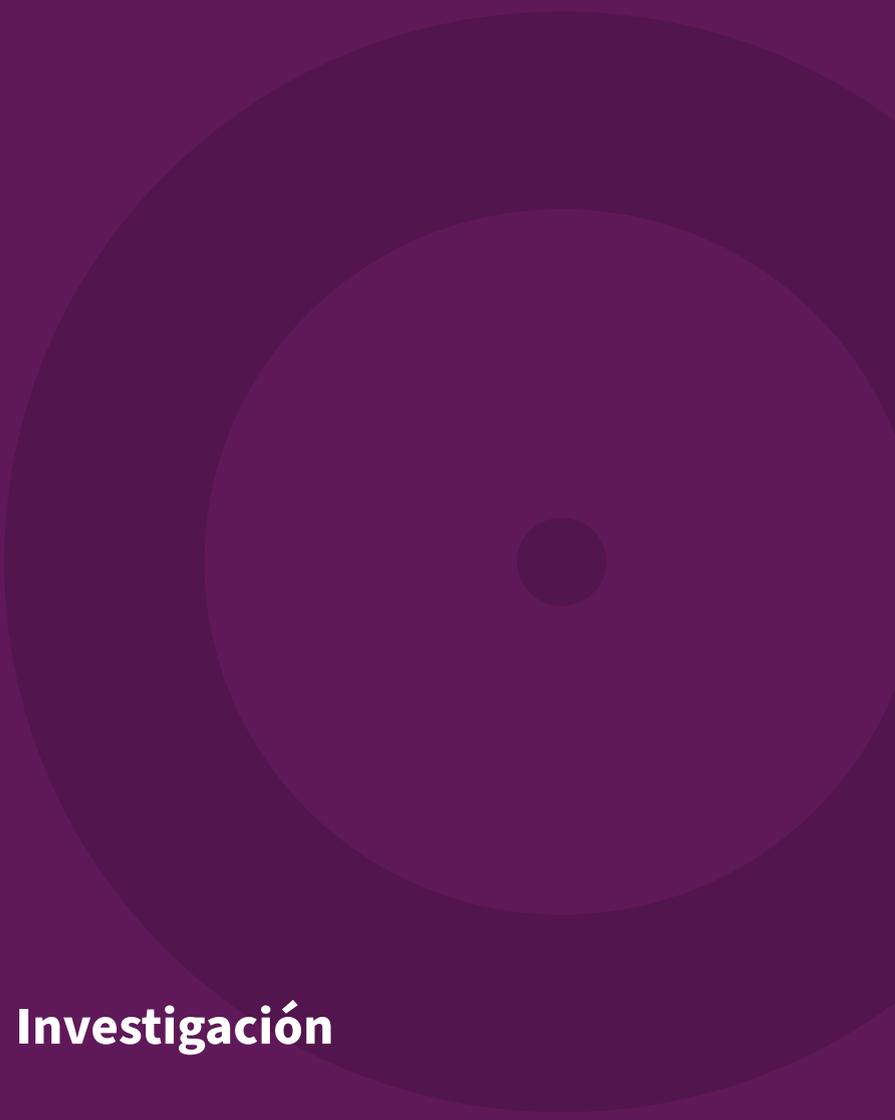
Así, las transformaciones urbanas del siglo xx y la actual metropolización en América Latina han dado lugar a ciudades dinámicas, pero profundamente desiguales y ambientalmente insostenibles. Frente a ello, los gobiernos urbanos enfrentan el reto de implementar políticas que combatan la segregación, mitiguen el cambio climático y garanticen derechos básicos para todos los habitantes. Sin un enfoque integral que priorice la equidad y la sostenibilidad, las ciudades latinoamericanas seguirán reproduciendo crisis sociales y ecológicas a lo largo del siglo xxi.

En este contexto, las universidades, institutos y centros de investigación en estudios urbanos desempeñan un papel fundamental en la comprensión y transformación de las ciudades contemporáneas. Ese ha sido el objetivo del Instituto de Estudios Urbanos (IEU) de la Universidad Nacional de Colombia, sede Bogotá, que desde su creación en 2005 se ha consolidado como un espacio académico que no solo genera conocimiento e investigación crítica, sino que también ha avanzado en la propuesta de soluciones innovadoras, la incidencia en el diseño e implementación de políticas públicas y el fomento de escenarios de participación ciudadana. Todo este trabajo se basa en su capacidad para articular investigación, docencia e incidencia política.

El IEU ha construido como uno de sus pilares fundamentales la reflexión sobre las ciudades y sus dinámicas desde un pensamiento inter y transdisciplinario, que combina la sociología, la historia, la economía urbana, la ecología, la ciencia política y la geografía, entre otras disciplinas, para comprender la complejidad urbana. El IEU y otros centros de pensamiento sobre la ciudad se constituyen, así, en laboratorios de pensamiento crítico que, en contextos como el latinoamericano, han visibilizado las contradicciones del modelo de urbanización neoliberal.

La academia, y especialmente institutos como el IEU, son actores clave para construir ciudades más justas y resilientes, así como para democratizar el conocimiento. Su rol va más allá de la teoría: deben articular conocimiento crítico, innovación social e incidencia política. En América Latina, donde la urbanización ha sido sinónimo de exclusión, su labor es vital para evidenciar las principales causas de las desigualdades mediante datos rigurosos; proponer alternativas desde lo local; formar profesionales comprometidos con la transformación urbana y el gobierno de las ciudades; y articular la academia con los movimientos sociales, los Gobiernos y el sector privado.

Hace dos décadas, en un contexto de profundas transformaciones urbanas en Colombia y América Latina, surgió el IEU con una misión clara: entender las ciudades no solo como espacios físicos, sino como escenarios de lucha por la equidad, la democracia y la sostenibilidad. Hoy, al conmemorar sus veinte años de existencia, celebramos un proyecto académico que ha trascendido las aulas para incidir en la toma de decisiones, formar generaciones de especialistas y magísteres con alto impacto social, y aportar propuestas y soluciones innovadoras a los complejos desafíos de nuestras metrópolis.



Investigación

Aspectos socioculturales y espaciales en la movilidad por género en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México

Héctor Campos Alanís.

Docente investigador de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México. Doctor en Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.
Correo electrónico: hcamposa@uaemex.mx

Pedro Leobardo Jiménez Sánchez.

Docente de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México. Doctor en Ciencias Sociales, Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México.
Correo electrónico: pljimenezs@uaemex.mx

Juan Roberto Calderón Maya.

Docente de la Universidad Autónoma del Estado de México, Toluca, México. Doctor en Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.
Correo electrónico: jrcalderonm@uaemex.mx

Recibido: 22 de julio de 2024. | **Aprobado:** 19 de febrero de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Campos, H., Jiménez, P. y Calderón, J. (2025). Aspectos socioculturales y espaciales en la movilidad por género en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 15-41. 10.15446/rcep.v12n1.115925

Resumen

En las sociedades contemporáneas, la ciudad desempeña un papel fundamental al concentrar población y actividades económicas en espacios delimitados del territorio. Esta dinámica facilita el desarrollo de diversas actividades y permite la integración en redes globales de intercambio de información, recursos y personas. En este contexto, la distancia entre las zonas de actividad y las áreas residenciales continúa en expansión, como señala Aguirre (2017, p. 14), lo que convierte la movilidad urbana en un tema central dentro de las agendas de planeación. Asimismo, las diferencias de género en la movilidad, derivadas de los roles y responsabilidades históricamente asignados a las mujeres, se consolidan como un aspecto clave en la formulación de políticas urbanas. Estas desigualdades impactan la manera en que mujeres y hombres acceden y utilizan el espacio urbano, lo que refuerza la necesidad de considerar una perspectiva de género en la planificación de las ciudades. Por ello, la movilidad y la equidad de género se perfilan como temas prioritarios en las agendas de las administraciones locales, nacionales e internacionales.

Palabras clave: ciudad, género, movilidad, desigualdad, roles de género.

Creative Commons Atribución
No comercial - Compartir igual (CC
BY-NC-SA 4.0).



El autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Sociocultural and Spatial Aspects of Gendered Mobility in the Metropolitan Area of Mexico City

Abstract

In contemporary societies, cities play a fundamental role by concentrating populations and economic activities within defined territorial spaces. This dynamic facilitates the development of various activities and enables integration into global networks of information, resource, and people exchange. Within this context, the growing distance between areas of activity and residential zones—highlighted by Aguirre (2017, p. 14)—positions urban mobility as a central concern in planning agendas. At the same time, gender differences in mobility, shaped by the historically assigned roles and responsibilities of women, have emerged as a key issue in the formulation of urban policies. These inequalities affect how women and men access and use urban space, reinforcing the need to incorporate a gender perspective in city planning. As a result, mobility and gender equity have become priority issues in local, national, and international policy agendas.

Keywords: city, gender, mobility, inequality, gender roles.

Aspectos Socioculturais e Espaciais da Mobilidade de Gênero na Área Metropolitana da Cidade do México

Resumo

Nas sociedades contemporâneas, a cidade desempenha um papel fundamental ao concentrar a população e as atividades econômicas em áreas limitadas do território. Essa dinâmica facilita o desenvolvimento de atividades diversas e permite a integração em redes globais para troca de informações, recursos e pessoas. Neste contexto, a distância entre as zonas de atividade e as áreas residenciais continua a aumentar, como aponta Aguirre (2017, p. 14), o que torna a mobilidade urbana uma questão central nas agendas de planejamento. Da mesma forma, as diferenças de gênero na mobilidade, derivadas dos papéis e responsabilidades historicamente atribuídos às mulheres, consolidam-se como um aspecto fundamental na formulação de políticas urbanas. Essas desigualdades impactam a maneira como mulheres e homens acessam e usam o espaço urbano, reforçando a necessidade de considerar uma perspectiva de gênero no planejamento urbano. Portanto, a mobilidade e a igualdade de gênero estão emergindo como questões prioritárias nas agendas dos governos locais, nacionais e internacionais.

Palavras-chave: cidade, gênero, mobilidade, desigualdade, papéis de gênero.

Introducción

El problema de la movilidad en México tiene su origen en el acelerado proceso de urbanización que se presentó durante la segunda mitad de la década de 1950, caracterizado por la expulsión de población de zonas agrícolas hacia grandes conglomerados urbanos. Estas personas, en su mayoría, se asentaron en las periferias de las ciudades.

Para finales de los años ochenta comenzó a gestarse un cambio en el modelo económico: se pasó de uno basado en la producción industrial a otro de corte posindustrial, en el cual las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) cobraron mayor relevancia. Como resultado, las grandes ciudades incrementaron la concentración de capital y poder económico, gracias a la posibilidad de comunicación y desplazamiento de bienes y servicios tanto al interior como al exterior de estos conglomerados urbanos. Este proceso fue especialmente característico de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). A partir de ello, la movilidad urbana se ha convertido en una de las principales preocupaciones de los gobiernos locales, debido a su estrecha relación con la morfología, la estructura territorial, la orientación económica y la calidad de vida de las personas que residen en esta gran metrópoli.

De esta forma, la ZMVM —al igual que muchas otras grandes ciudades— ha sido creada y reproducida atendiendo a las necesidades de los hombres, dejando de lado las necesidades básicas de un grupo importante de la población: las mujeres, como señalan diversos investigadores (Velázquez, 2015; García, 2018; Díaz, 2018). Esto se traduce en un espacio que no es neutro ni presenta las mismas condiciones de uso y disfrute en los distintos puntos de la ciudad, tal como lo plantea Lefebvre en su libro *El derecho a la ciudad* (1969), en el que sostiene que los sectores de población con mayores carencias deben pugnar por lograr condiciones igualitarias para el disfrute del entorno urbano.

A pesar de que estos planteamientos carecen de una perspectiva de género, representan el inicio de un enfoque de derechos que permite abrir una discusión más amplia sobre los temas urbanos y de ciudad. Hasta esa fecha, como lo menciona Falú (2014), las mujeres no eran consideradas como sujetas del derecho a la ciudad, ni a su uso, disfrute y, mucho menos, a la atención pública, a pesar de que también han sido partícipes, al igual que los hombres, en la construcción de las ciudades. Al respecto, Massey (2001, citada en Falú, 2014) refiere que el uso y los significados simbólicos asociados a los distintos lugares de la ciudad están estrechamente vinculados con las cuestiones de género, en tanto que la mujer ha sido históricamente invisibilizada, confinada al uso del espacio privado del hogar, y subordinada por una división social del trabajo definida por una sociedad patriarcal.

En la actualidad, si bien es cierto que se han conquistado importantes derechos para las mujeres, también lo es que los espacios públicos siguen manteniendo una orientación masculina, en virtud de un aspecto de notoria importancia para ellas: la violencia y la inseguridad (Falú, 2014). De esta manera, se continúan perpetuando las desigualdades, lo que limita la posibilidad de construir una ciudad realmente inclusiva y equitativa.

Al respecto, Jirón (2007, p. 174) considera que los hombres y las mujeres experimentan la movilidad urbana de forma distinta, debido a que cada uno asume roles sociales y culturales diferenciados. Además, si se consideran aspectos específicos de cada persona —como la edad, el rol familiar, el nivel educativo o la ubicación espacial en la ciudad, entre otros—, estas diferencias se hacen aún más evidentes. Esto se traduce en experiencias diversas en la manera de habitar y recorrer la ciudad, según el género.

Un factor que ha contribuido a considerar dichas diferencias en la construcción de las ciudades para mujeres y hombres es la *Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad*, propuesta en 2004, cuyo antecedente inmediato es la *Carta Europea de la Mujer en la Ciudad*, de 1995. Ambos documentos buscan visibilizar los desafíos pendientes para alcanzar ciudades más equitativas y democráticas. En este sentido, valdría la pena reflexionar si, aun en la actualidad, se habita en ciudades “modernas”, pero con una fuerte carga de acciones que remiten a ciudades tradicionales, los cuales reproducen desigualdades y formas de segregación persistentes.

Para Mojica y Witlox (2015), la realidad de gran parte de las ciudades en el entorno global se caracteriza por una marcada desigualdad, la cual se manifiesta en procesos de producción, consumo y acceso diferenciado a los distintos espacios urbanos.

Tomando en consideración lo anterior, y para efectos del presente trabajo, se parte de lo mencionado por Jirón (2007), quien afirma que mujeres y hombres experimentan la ciudad de manera diferenciada, en virtud de cuestiones sociales, económicas, espaciales y culturales. En este sentido, y retomando información de la Encuesta Origen-Destino (EOD, 2017) de la Zona Metropolitana del Valle de México, se observa que, en los viajes totales (motorizados y no motorizados), predominan los desplazamientos realizados por mujeres. Sin embargo, para los fines de este estudio, solo se consideran los viajes realizados a través de un medio motorizado, ya sea público o privado.

Con base en estos datos, se advierte que el 46.34 % de los viajes en transporte público son realizados por mujeres, mientras que el 53.66 % corresponde a hombres. En cuanto al transporte privado, el 56.27 % de los desplazamientos son efectuados por hombres, frente al 43.73 % realizados por mujeres. Esto refleja, en

términos porcentuales, una diferencia significativa en la movilidad entre mujeres y hombres¹, principalmente en el uso del transporte privado.

Así, el objetivo del presente trabajo es identificar las principales diferencias en la movilidad motorizada entre mujeres y hombres en la ZMVM, considerando sus características socioculturales y espaciales, a partir de la información estadística proporcionada por la EOD del año 2017.

La movilidad urbana

Lejana ha quedado la ciudad compacta, en la que predominaban los desplazamientos a pie o por medios no motorizados, debido a la cercanía entre las viviendas y los centros de trabajo. Esta ha dado paso a una ciudad dispersa, caracterizada por la diversidad de actividades, cuyo motor de crecimiento y desarrollo es la producción y el consumo de diversos bienes y servicios, localizados y agrupados en distintos puntos del espacio urbano.

De esta manera, los desplazamientos pendulares (casa-trabajo-casa), que eran predominantes en las ciudades industriales, han perdido relevancia y han sido sustituidos por desplazamientos multidireccionales o multipropósito, propios de ciudades posindustriales y sociedades modernas. A pesar de ello, la mayoría de los sistemas de transporte público en las ciudades latinoamericanas mantienen una organización pensada para una ciudad industrial, basada en un principio repetitivo de horarios, rutas y frecuencias. Este aspecto representa una limitante para la movilidad dentro de la ciudad y no satisface las necesidades de un amplio sector de la población, lo que genera exclusión de aquellos espacios a los que no pueden acceder las personas sin los recursos necesarios para contar con un vehículo privado (Del Romero, 2011, p. 134).

En este sentido, los conglomerados urbanos, que hasta hace algunos años eran considerados espacios relativamente homogéneos, son ahora territorios marcados por profundas diferencias en las condiciones sociales y culturales de la población, así como en el estado y la dotación de la infraestructura urbana. Esta situación ha dado lugar a una creciente necesidad de desplazamiento para garantizar el uso y disfrute de la ciudad. Al respecto, Jirón (2007, p. 194) señala que, en la mayoría de las ciudades del mundo, la movilidad —y su contraparte, la inmovilidad— de las personas cobra una importancia cada vez mayor, ya que, a través de ella, nos relacionamos con la ciudad: la vivimos, la conocemos, la disfrutamos y hacemos uso de sus distintas partes. Por tanto, sin duda alguna, la movilidad determina las posibilidades de desarrollo individual y colectivo (familiar) en los entornos urbanos.

1 Estos datos corresponden a estimaciones realizadas teniendo en cuenta únicamente los desplazamientos en medios motorizados, ya que, en términos generales, las mujeres tienen una mayor movilidad derivada del uso de medios no motorizados.

De esta forma, la movilidad urbana ha cobrado importancia en los campos del urbanismo, la planeación y el transporte, debido a su vinculación directa con los cambios en la morfología y estructura de las ciudades (Gutiérrez, 2012, p. 62). Este planteamiento permite identificar la importancia de la movilidad de las personas dentro de la ciudad como un elemento de bienestar, ya que, a través de ella, se permite el acceso y disfrute de las distintas partes del entorno urbano. Esto refuerza la idea de que, en los desplazamientos, se conjugan distintos elementos y medios para su realización (motorizados y no motorizados), así como las necesidades y deseos de las personas que los llevan a cabo. La conjunción de estos factores forma parte de lo que se denomina “movilidad urbana”, la cual es conceptualizada como “una práctica social de desplazamiento en el territorio que conjuga deseos y necesidades de desplazamiento y capacidades de satisfacerlos” para garantizar una adecuada calidad de vida (Gutiérrez, 2012, p. 67; Aguirre, 2017, p. 8).

En este sentido, los planteamientos de Gutiérrez (2012) y Connolly (2018) coinciden en que existen tres aspectos principales que determinan la movilidad de las personas en la ciudad: los deseos, las necesidades y los medios para su realización. Los dos primeros son de carácter social, aunque el primero (los deseos) se asocia con necesidades y conductas individuales, mientras que las necesidades derivan de un comportamiento social vinculado al papel o rol que cada persona desempeña en el ámbito familiar y comunitario. Finalmente, el tercer aspecto se relaciona con la capacidad de realizar el desplazamiento, lo cual depende del medio de transporte disponible, el cual, a su vez, está condicionado por la condición socioeconómica y la ubicación espacial del individuo dentro de la ciudad.

Para Jans (2009, p. 9), la movilidad urbana se refiere a los distintos desplazamientos realizados en la ciudad, ya sean colectivos o individuales, que forman parte de un sistema que posibilita la circulación y el uso del espacio público. Por ello, constituye un factor que incide directamente en la calidad de vida de los habitantes: a mayor disponibilidad y acceso, mayores serán las oportunidades de acceso a la totalidad de bienes y servicios que ofrece la ciudad. En relación con este último aspecto —el acceso a bienes y servicios—, Alcántara (2010), Uteng y Cresswell (2004), entre otros refieren que las personas con mayor movilidad suelen ser aquellas con mayores ingresos, ya que esto les otorga ventajas en términos de ubicación y accesibilidad a medios de transporte.

Tomando en cuenta los conceptos anteriores, se puede entender la movilidad urbana como una actividad individual o colectiva que implica el desplazamiento de un punto a otro de la ciudad en busca de la satisfacción de necesidades recurrentes, a través del uso y disfrute de los medios disponibles y accesibles.

Factores vinculados a la movilidad al interior del espacio urbano

Este apartado se refiere a los factores que intervienen de manera directa en la forma en que las personas se desplazan dentro de la ciudad. Así, y retomando los planteamientos de Jirón, Gutiérrez, Aguirre, Connolly, Jans, Alcántara, Uteng y Cresswell, puede resumirse que la movilidad, como fenómeno complejo, no debe entenderse únicamente como la suma de desplazamientos físicos de un punto a otro del espacio urbano. Por el contrario, debe contemplar tres aspectos fundamentales: 1) el aspecto económico, entendido como los recursos materiales que permiten concretar los desplazamientos a través de algún medio de transporte; 2) las condiciones sociales de los individuos, como la edad, el género y el rol o papel familiar, entre otros; y 3) la ubicación espacial, ya que esta determina, en gran medida, la disponibilidad y el acceso a los medios de transporte en los distintos sectores de la ciudad.

La relación entre movilidad y edad está determinada por las funciones, tareas y roles asignados y asumidos tanto en el ámbito familiar como en el social. Estas condiciones, además, están asociadas a factores como la ubicación, la situación económica y el ciclo de vida —en el caso de las mujeres—, entre otros. Al respecto, Alcántara (2010, p. 33) señala que las personas en edad productiva tienden a presentar una mayor movilidad, seguidas de quienes están en edad escolar; en contraste, los niños y personas mayores son quienes presentan los niveles más bajos de movilidad dentro del entorno urbano.

Las personas en edad laboral suelen asumir un mayor número de responsabilidades en el hogar y la familia. En cambio, los menores de edad dependen casi por completo del acompañamiento de adultos para sus desplazamientos. Por su parte, los adultos mayores, al concluir su etapa productiva, se esperaría que disminuyeran sus responsabilidades. No obstante, en el caso de México, frecuentemente asumen nuevos roles de cuidado con nietos u otros familiares cuando sus capacidades físicas se los permiten; de lo contrario, sus desplazamientos quedan supeditados al acompañamiento de otras personas.

Por otra parte, es importante destacar la relación entre movilidad y género, entendido este como una construcción sociocultural que incluye aspectos como el rol social, el ciclo de vida de las mujeres y otros factores² que condicionan sus desplazamientos. En este sentido, Alcántara (2010, pp. 34-36) considera que las mujeres son menos móviles que los hombres, además de que tienden a desplazarse con mayor frecuencia a pie, realizar trayectos más cortos y usar menos el transporte

2 Es importante entender que, al hablar de género, también se deben considerar aspectos de identidad, así como las interpretaciones sociales del sexo.

motorizado. Esta situación está directamente relacionada con los roles sociales que se les asignan, especialmente en contextos de América Latina y México.

Asimismo, tanto las políticas como los propios sistemas de transporte han contribuido a reproducir y perpetuar desigualdades sociales y de género, ya que responden a una lógica predominantemente androcéntrica³. En consecuencia, han prestado escasa atención a las necesidades cotidianas de las mujeres en el espacio urbano.

Uno de los factores que inciden en la movilidad dentro de las grandes ciudades es la ubicación espacial de las personas en el entorno urbano, la cual se relaciona con las condiciones orográficas del territorio, la dotación de servicios básicos, la calidad de la infraestructura (como vialidades, sistemas de transporte y paraderos) y la distancia al centro urbano o a los espacios laborales.

En este sentido, Borja y Muxí (2001, p. 119), Cosacov y Mercedes (2018), y Hernández y otros (2023) sostienen que la movilidad está condicionada no solo por el sistema de transporte, sino también por la ubicación dentro de la ciudad. Esta, a lo largo de la vida de las personas, influye en sus necesidades particulares, así como en la disposición y distribución de infraestructura en el territorio. Por lo general, la mayor parte de los servicios e infraestructura —incluidos los sistemas de transporte— se concentran en la zona central de las ciudades; en cambio, conforme aumenta la distancia hacia la periferia, la cobertura y calidad de los servicios tienden a disminuir. Esta situación representa una barrera adicional para la población femenina, que debe enfrentar mayores dificultades para acceder a dichos recursos.

La ciudad y el género

Una característica adicional del proceso de urbanización en América Latina es la alta concentración de población en un reducido número de ciudades, lo que ha dado origen a zonas urbanas de gran tamaño o metrópolis, constituidas históricamente a partir de una ciudad principal. En este sentido, Graizbord (2006, p. 131) considera que el fenómeno de la urbanización y la concentración poblacional en centros urbanos se consolida en el presente siglo. Por ello, uno de los elementos que ha sido —y seguirá siendo— clave para el desarrollo y consolidación de las ciudades es el avance en las comunicaciones y la posibilidad de interconexión y desplazamiento de bienes, servicios y, lógicamente, personas en espacios metropolitanos. Esto evidencia la relevancia que tendrá la infraestructura en materia de comunicaciones y transporte para articular y conectar adecuadamente los distintos espacios de la ciudad, de modo que sean funcionales y accesibles.

3 Se refiere a considerar una visión del mundo y de las relaciones sociales centrada en el punto de vista masculino, en la que las aportaciones de la población femenina quedan completamente excluidas.

En este sentido, Miralles y Cebollada (2003, pp. 10-11) señalan que la realidad urbana remite a tres características propias de la ciudad contemporánea:

- Una ciudad fragmentada, en sus ámbitos social, económico y funcional (territorial), organizada en áreas de menor tamaño con cierta homogeneidad interna, pero con notorias diferencias entre ellas, lo que genera una dependencia de unas áreas respecto de otras.
- Una ciudad creciente, en la medida en que gran parte de las grandes ciudades —principalmente en América Latina— ocupa una extensa superficie con baja intensidad de uso, escasa densidad y, por tanto, un aumento en las distancias dentro de esta.
- Una ciudad desigual, dado que el territorio urbano no presenta una distribución homogénea de servicios. Así, existen zonas donde se concentran actividades y bienes diversos, mientras que otras evidencian una notable carencia de estos.

En este sentido, en la misma medida en que crecen las ciudades, aumenta también la necesidad y demanda de servicios (entre ellos, el transporte) en estos nuevos espacios, donde la infraestructura existente resulta limitada. Además, de acuerdo con Levy (2003, p. 237), estas desigualdades no se limitan exclusivamente a los ámbitos previamente mencionados, sino que trascienden hacia las relaciones de género y se materializan en instituciones e ideologías. En estas, los roles y vínculos socialmente definidos entre mujeres y hombres se confrontan en el marco de las acciones cotidianas y dentro del contexto urbano.

De esta forma, y según lo planteado por Levy (2003) y Spitzner y otros (2007), a lo largo de la historia la transformación y el crecimiento de las ciudades no se han dado de manera neutral en cuanto al género. Este se entiende como el conjunto de prácticas, creencias, representaciones y preceptos sociales que emergen y se transmiten entre los miembros de una población o grupo en función de una interpretación social de las diferencias biológicas entre mujeres y hombres. En este concepto se incluyen las formas de actuar, relacionarse y desenvolverse dentro de distintos ámbitos: familiar, educativo, cultural, político, entre otros. Por ello, las políticas de desarrollo y modernización de la ciudad, del transporte y del bienestar en general han basado, predominantemente, las necesidades de los hombres, dejando de lado las propias de las mujeres, lo que ha contribuido a profundizar las condiciones de desigualdad y fragmentación en el entorno urbano.

Esto obliga a reflexionar si el urbanismo denominado “tradicional”, basado en la designación de zonas y usos específicos del suelo, ha contribuido a profundizar las desigualdades entre hombres y mujeres, todo ello bajo un espejismo de universalidad de uso para todo tipo de personas (Mojica y Witlox, 2015). Si esto es así,

cabe suponer que somos el reflejo de una sociedad que no ha logrado incorporar plenamente los alcances obtenidos en materia de equidad e igualdad de grupos históricamente marginados, ni ha garantizado su reconocimiento e inclusión plena en el entorno urbano. Para superar esta situación, Falú (2016) señala la necesidad de visibilizar las demandas y necesidades de las mujeres, en lugar de diluirlas en nociones generalizadas de planeación.

En este marco, con el propósito de identificar las características de los desplazamientos de hombres y mujeres al interior de la ZMVM, se recurrió a la revisión y análisis de la información contenida en la Encuesta Origen-Destino 2017 (EOD17), realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía y el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

La movilidad urbana en mujeres y hombres de la ZMVM

Derivado de la amplitud de información que ofrece la EOD-2017, para este trabajo se utilizó únicamente la información correspondiente a los viajes realizados entre semana, y se tomó en cuenta solo el primer viaje efectuado por cada persona. En cuanto al ámbito territorial, se consideran las 16 delegaciones (86 distritos) de la Ciudad de México, 59 municipios conurbados del Estado de México (108 distritos) y un municipio del estado de Hidalgo (Tizayuca, un distrito).

Con base en estas consideraciones, se analizó el modo de transporte en relación con variables como el sexo, la edad, el nivel económico, la escolaridad y el rol familiar. Asimismo, se examinaron los desplazamientos según la teoría de grafos de John D. Nystuen y Michael F. Dacey, la cual permitió identificar la magnitud y dirección de los flujos de personas entre distritos, es decir, las relaciones de asociación más fuertes entre ellos.

Para el análisis del modo de transporte predominante, se consideraron únicamente dos categorías: transporte privado y transporte público. El primero hace referencia exclusivamente a los viajes realizados en automóvil particular, mientras que en el segundo se incluyeron los diecisiete modos de transporte considerados en la EOD.

En este marco, se estimó un total de 107 901 346 viajes realizados entre semana, según la EOD-2017. De estos, el 53.97 % fueron efectuados por hombres, y el 46.03 %, por mujeres, lo que evidencia una disminución proporcional en la movilidad de la población femenina con respecto a los resultados de la EOD-2007. Por ello, resulta necesario identificar los factores que están condicionando los desplazamientos de este grupo poblacional, los cuales podrían estar relacionados con el rol familiar, la inserción en actividades económicas, la edad, entre otros aspectos.

Uso de transporte público y privado

En lo que respecta al uso del transporte, tanto público como privado, se identifica una mayor proporción de los hombres en los viajes totales. Así, el 47.14 % de los viajes totales son realizados por varones en alguno de los modos de transporte público, mientras que este porcentaje en la población femenina alcanza el 40.71 %. En cuanto a los viajes en automóvil privado, los hombres representan el 6.83 % de los viajes totales, mientras que las mujeres solo representan el 5.31 %. Estos datos reflejan una menor participación de la población femenina en la movilidad dentro de la ZMVM.

Movilidad por rangos de edad

Para profundizar en las diferencias de movilidad entre hombres y mujeres, se consideraron los distintos rangos de edad de las personas. Para ello, se definieron cuatro grandes grupos etarios: menores de 15 años (hay que recordar que la EOD-2017 toma en consideración a los mayores de 6 años que realizaron algún viaje dentro de la ZMVM); de 16 a 49 años (este rango de edad está asociado tanto a cuestiones productivas como reproductivas en el caso de las mujeres); de 50 a 64 años; y 65 años y más (considerando a aquellas personas que deberían estar fuera de alguna actividad económica).

Del total de las personas que viajaron haciendo uso del automóvil como principal medio de desplazamiento, el grupo de hombres de 16 a 49 años fue el que más utilizó este medio, con un 34.08 %, seguido del mismo grupo de edad en las mujeres, con un 24.47 %. En cuanto al uso del transporte público, nuevamente los hombres de entre 16 y 49 años fueron los que más utilizaron este medio, con un 37.97 %, mientras que en las mujeres de este mismo grupo de edad, la proporción fue del 32.50 %, seguidos por los grupos de población de entre 50 y 64 años, tanto para hombres como para mujeres (tabla 1).

Tomando en consideración el porcentaje de personas que viajan en automóvil particular y en transporte público, por rango de edad, respecto al total de viajes realizados entre semana, el grupo de población de 16 a 49 años, tanto en hombres como en mujeres, es el que contribuye en mayor medida al total de desplazamientos en automóvil, con un 4.14 % y un 3.22 %, respectivamente, y en transporte público, con un 33.36 % y un 28.5 %. Esta situación podría estar asociada con la inserción de las mujeres al mercado laboral formal.

Por otro lado, al considerar el total de personas que viajan por cada uno de los cuatro rangos de edad (es decir, los viajes totales realizados por hombres y mujeres menores de 15 años, y así sucesivamente para cada grupo de edad), es interesante notar que los menores de 15 años son quienes viajan más en automóvil, tanto en

hombres (10.05 %) como en mujeres (9.78 %). Este fenómeno podría estar vinculado al cuidado de los hijos, una tarea asignada mayoritariamente a las mujeres, y específicamente con la responsabilidad de llevar a los niños a alguna institución escolar.

Tabla 1. Porcentaje de viajes de mujeres y hombres de acuerdo a modo de transporte público y privado y rango de edad

Sexo	Rango de edad/Tipo de transporte	Porcentaje de viajes realizados en automóvil particular	Porcentaje de viajes en automóvil particular respecto al total de viajes de la semana	Porcentaje de viajes en automóvil particular según grupo etario	Porcentaje de viajes en transporte público	Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total de viajes de la semana	Porcentaje de viajes en transporte público según grupo etario
Hombres	Menos de 15 años	5.24	0.64	10.05	2.99	2.63	41.46
	De 16 a 49 años	34.08	4.14	5.98	37.97	33.36	48.16
	De 50 a 64 años	12.41	1.51	8.14	9.74	8.56	46.19
	65 y más años	4.53	0.55	9.37	2.96	2.60	44.3
Total		56.27	6.83		53.66	47.14	
Mujeres	Menos de 15 años	5.11	0.62	9.78	2.79	2.45	38.71
	De 16 a 49 años	26.47	3.22	4.64	32.5	28.55	41.22
	De 50 a 64 años	8.77	1.07	5.75	8.42	7.39	39.92
	65 y más años	3.38	0.41	6.99	2.63	2.31	39.34
Total mujeres		43.73	5.31		46.34	40.71	

Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

En cuanto al uso del transporte público, se observó que, de las personas entre 16 y 49 años, un 48.16 % son hombres que utilizan este medio de transporte, frente a un 41.22 % de mujeres. Esta diferencia podría estar relacionada con la situación laboral y el rol familiar que desempeñan.

En todos los casos, y de acuerdo con los resultados anteriores, se valida lo planteado por Alcántara (2010), quien señala que las personas en edad laboral son quienes tienen mayor movilidad, seguidas por los menores de 15 años. El grupo con menor movilidad es el de las personas mayores de 65 años. Esto permite inferir que la edad, como factor inherente a las características propias de los individuos, es un elemento que limita o condiciona la movilidad de hombres y mujeres en el entorno urbano.

Uso del transporte por estrato socioeconómico

Otro aspecto a considerar en el modo de transporte es el estrato socioeconómico, el cual está relacionado con los ingresos percibidos por mujeres y hombres. En este caso, se retomaron los cuatro estratos incluidos en la EOD-2017: bajo, medio bajo, medio alto y alto. Al analizar la relación entre el estrato socioeconómico (SE) y el medio de transporte, se observa que quienes hacen mayor uso del transporte privado, en términos porcentuales, son los hombres del estrato SE medio bajo, mientras que, en las mujeres, son aquellas del estrato económico alto.

En cuanto al uso del transporte público, nuevamente predominan los viajes de hombres y mujeres del estrato medio bajo, seguidos por los varones y mujeres del estrato medio alto. Quienes realizan un menor número de viajes son las mujeres y hombres del estrato económico bajo.

En lo que respecta a los desplazamientos totales por cada uno de los estratos de nivel SE, se aprecia que, en el caso de los desplazamientos en transporte privado, hay una mayor movilidad conforme se incrementa el estrato SE, tanto para hombres como para mujeres. Sin embargo, en el caso de los desplazamientos en transporte público, la relación entre ingresos y movilidad no es tan directa. En el caso de los hombres, los estratos bajo y medio bajo son los que más utilizan este medio de transporte, mientras que, para las mujeres, los estratos medio bajo y medio alto concentran la mayor proporción de viajes (tabla 2).

En este sentido, los datos anteriores se ajustan parcialmente a lo establecido por Alcántara (2010), Uteng y Cresswell (2008), y Gallez y Kaufmann (2009), quienes sostienen que a mayores ingresos, mayor movilidad. Sin embargo, según la información de la EOD-2017 para la ZMVM, esto solo sería válido para las personas que viajan en transporte privado (principalmente mujeres), pero no para quienes viajan en transporte público, especialmente los hombres. En el caso de estos últimos, los de mayor ingreso no son precisamente los que realizan un mayor número de desplazamientos.

Es importante señalar que, en el caso de la población femenina, el mayor uso del transporte privado conforme mejora su condición económica puede estar relacionado principalmente con cuestiones de seguridad en los desplazamientos. Uno de los factores que condiciona en mayor medida la movilidad de las mujeres es la violencia e inseguridad, como señalan Nieves y Segovia (2017). En este contexto, la inseguridad tiene una connotación particularmente sexual para las mujeres. Así, cuando las mujeres se sienten inseguras en los contextos urbanos, tienden a abandonar el espacio público, lo que reduce su radio de movilidad a entornos más restringidos, como el barrio.

Al respecto, y retomando a Falú (2009), “se produce un proceso de retraimiento del espacio público, el cual se vive como amenazante [...] con el consiguiente empobrecimiento personal y social” (p. 23). Por lo tanto, la relación entre la mejora de la condición socioeconómica y el medio de transporte es más variable en la población femenina que en la masculina.

Tabla 2. Porcentaje de viajes de hombres y mujeres, de acuerdo al estrato socioeconómico (se) y el modo de transporte

Sexo	Nivel socioeconómico	Porcentaje de viajes en transporte privado respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte privado según nivel socioeconómico	Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte público según nivel socioeconómico
Mujer	Bajo	0.10	2.71	0.37	37.69
	Medio bajo	12.33	5.20	25.55	38.62
	Medio alto	13.80	9.21	15.78	37.76
	Alto	14.67	21.60	5.04	26.58
Hombre	Bajo	0.21	6.02	0.53	53.58
	Medio bajo	22.43	9.46	30.91	46.72
	Medio alto	19.57	13.07	16.71	39.96
	Alto	16.89	24.86	5.11	26.96
Total		100		100	

Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

Nivel de escolaridad

Tomando en consideración el nivel de escolaridad como un factor cultural que influye en la movilidad, se estableció su relación con el modo de transporte. Los resultados muestran que los hombres con nivel educativo de licenciatura o profesional son quienes hacen un mayor uso del transporte privado, con un 21.33 %, seguidos por las mujeres con el mismo nivel educativo, con un 17.54 % (tabla 3).

Lo que resulta interesante es que, en el caso de las mujeres, el nivel de instrucción se relaciona de manera más directa con el uso del automóvil. Esto sugiere una posible relación entre el nivel educativo de las mujeres y el uso del transporte privado, lo que podría indicar que, a mayor nivel educativo, las mujeres tienen una mayor propensión a utilizar el automóvil en sus desplazamientos. Este fenómeno

podría estar relacionado con una mejora en sus oportunidades laborales y, por ende, en sus ingresos.

Tabla 3. Porcentaje de viajes de hombres y mujeres, de acuerdo al nivel de escolaridad y el modo de transporte

Sexo	Nivel de escolaridad	Porcentaje de viajes en transporte privado respecto al total general				Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total general			
		Porcentaje de viajes en transporte privado según nivel escolar	Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte público según nivel escolar	Porcentaje de viajes en transporte privado respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte privado según nivel escolar	Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte público según nivel escolar	
Hombre	Ninguno	0.33	3.08	0.65	44.24	0.28	2.64	0.73	50.04
	Preescolar o kínder	0.60	13.96	0.22	37.53	0.50	11.63	0.22	36.87
	Primaria	7.10	5.81	7.95	47.14	5.62	4.60	7.16	42.45
	Secundaria	10.22	4.94	15.17	53.15	5.77	2.79	11.16	39.12
	Carrera técnica con secundaria terminada	0.60	3.33	0.66	26.46	1.41	7.85	1.55	62.36
	Normal básica	0.07	5.58	0.04	25.56	0.18	14.59	0.09	54.27
	Preparatoria o bachillerato	11.54	5.28	15.55	51.58	7.81	3.57	11.93	39.56
	Carrera técnica con preparatoria terminada	1.60	5.71	1.30	33.74	2.16	7.72	2.04	52.83
	Licenciatura o profesional	21.33	10.62	11.49	41.42	17.54	8.73	10.88	39.23
	Maestría o doctorado	2.83	21.44	0.58	32.04	2.41	18.29	0.51	28.23
	No sabe	0.07	7.85	0.06	49.77	0.05	6.25	0.04	36.13
Mujer	Ninguno	0.33	3.08	0.65	44.24	0.28	2.64	0.73	50.04
	Preescolar o kínder	0.60	13.96	0.22	37.53	0.50	11.63	0.22	36.87
	Primaria	7.10	5.81	7.95	47.14	5.62	4.60	7.16	42.45
	Secundaria	10.22	4.94	15.17	53.15	5.77	2.79	11.16	39.12
	Carrera técnica con secundaria terminada	0.60	3.33	0.66	26.46	1.41	7.85	1.55	62.36
	Normal básica	0.07	5.58	0.04	25.56	0.18	14.59	0.09	54.27
	Preparatoria o bachillerato	11.54	5.28	15.55	51.58	7.81	3.57	11.93	39.56
	Carrera técnica con preparatoria terminada	1.60	5.71	1.30	33.74	2.16	7.72	2.04	52.83
	Licenciatura o profesional	21.33	10.62	11.49	41.42	17.54	8.73	10.88	39.23
	Maestría o doctorado	2.83	21.44	0.58	32.04	2.41	18.29	0.51	28.23
	No sabe	0.07	7.85	0.06	49.77	0.05	6.25	0.04	36.13

Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

En cuanto a las personas que hacen uso del transporte público como principal medio de desplazamiento, destacan los hombres con nivel de escolaridad de pre-

paratoria o bachillerato, seguidos por las mujeres con el mismo nivel educativo. Por su parte, las mujeres con carrera técnica, secundaria o preparatoria terminada, y normal básica, presentan un ligero predominio en los desplazamientos sobre los hombres, lo que refuerza los planteamientos de Jirón (2007), Soto (2017), Ilárraz (2006) y otros autores, quienes señalan un mayor uso del transporte público por parte de la mujer. Este aspecto estaría vinculado con su condición sociocultural y, aunque el nivel educativo no se ha relacionado directamente con la movilidad, sí forma parte de los aspectos culturales que la influyen.

Por otro lado, al considerar los desplazamientos según el nivel de escolaridad, se observa que, en las personas sin ningún grado de escolaridad, predominan los desplazamientos en transporte público. En el caso de las mujeres en esta condición educativa, el 50 % del total de sus viajes se realiza mediante este medio, lo que podría estar relacionado con la actividad económica que desempeñan, la cual, en su mayoría, podría estar vinculada al servicio doméstico o a actividades que no requieren un alto nivel educativo. En cuanto al transporte privado, aunque la proporción de desplazamientos es baja, en este grupo de población predominan los hombres, aunque la diferencia con las mujeres es relativamente pequeña.

Finalmente, en los desplazamientos de las personas con nivel de escolaridad de carrera técnica, secundaria o preparatoria, y normal básica, se observa un amplio predominio de las mujeres sobre los hombres. Este fenómeno podría estar vinculado con una mayor inserción de este grupo de mujeres en actividades remuneradas, como el trabajo de secretarías o maestras.

Desplazamientos por rol en la familia

En relación con el rol social de mujeres y hombres, la EOD-2017 incluye un apartado específico que aborda este tema, considerando los roles de jefe(a), esposo(a) o compañero(a), hijo(a) y nieto(a), principalmente. Estos roles se vincularon con el modo de transporte predominante, lo que permitió identificar que los varones que desempeñan el rol de “jefe” de familia son quienes realizan el mayor número de desplazamientos, tanto en transporte público como privado, con un 26.9 % y un 35.2 %, respectivamente. En comparación, las mujeres que más utilizan el transporte público son las hijas, con un 17.87 %, mientras que en el uso del transporte privado predominan las esposas o compañeras, con un 19.46 %. Esta alta proporción de esposas o compañeras en el uso del transporte privado está relacionada con lo señalado por Spitzner (2007), quien argumenta que una gran parte de los desplazamientos femeninos está asociada con las actividades de cuidado de hijos y hogar, lo que se considera como “movilidad del cuidado”. Por su parte, en el caso de los varones, la mayor movilidad, como indica Pérez Negrete (2015), está determinada por cuestiones económicas, dado que suelen ser los proveedores de recursos para la familia.

En cuanto a los desplazamientos totales según cada rol familiar, los varones que desempeñan el rol de jefe de familia son los que realizan más desplazamientos, tanto en transporte privado como público, en comparación con el resto de los roles familiares. Respecto al rol de esposo(a) o compañero(a), son las mujeres quienes predominan ampliamente en este tipo de desplazamientos, tanto en transporte público como privado. Esto está relacionado principalmente con actividades del cuidado del hogar y los hijos. En el resto de los desplazamientos, aunque los varones siguen predominando, la diferencia con las mujeres no es tan significativa, e incluso en algunos casos, las mujeres realizan más desplazamientos (tabla 4).

Tabla 4. Porcentaje de viajes de hombres y mujeres, de acuerdo al rol familiar y al tipo de transporte

Sexo	Rol Familiar	Porcentaje de viajes en transporte privado respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte privado según rol familiar	Porcentaje de viajes en transporte público respecto al total general	Porcentaje de viajes en transporte público según rol familia
Hombre	Jefe(a)	35.22	11.57	26.95	64.11
	Espos(a) o compañero(a)	1.40	1.07	1.41	7.86
	Hijo(a)	15.64	5.23	19.41	46.99
	Nieto(a)	1.24	4.77	1.78	49.58
	Otro parentesco	2.51	4.22	3.88	47.21
	Sin parentesco	0.26	5.30	0.25	36.80
Mujer	Jefe(a)	7.16	2.35	9.24	21.98
	Espos(a) o compañero(a)	19.46	14.94	13.69	76.12
	Hijo(a)	13.53	4.52	17.87	43.26
	Nieto(a)	1.12	4.29	1.49	41.37
	Otro parentesco	2.23	3.76	3.68	44.81
	Sin parentesco	0.23	4.80	0.36	53.10
	Total		100		100

Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

Finalmente, es importante señalar que el uso del transporte privado dentro de la familia está predominantemente asociado al jefe de familia (hombre), mientras que la mayor proporción de desplazamientos en transporte público corresponde a las mujeres en el rol de esposa o compañera. Esto concuerda con los plantea-

mientos de Rainero (2001), citado por Figueroa y Waintrub (2015), quien considera que el medio de transporte, en este caso, está determinado por las actividades derivadas del rol social que desempeñan mujeres y hombres dentro de la familia.

Desplazamientos cotidianos en la ZMMV

En lo que respecta al origen-destino de los desplazamientos, y con el objetivo de identificar la magnitud de los principales flujos, se trabajó con la EOD-2017. Esta se organizó de acuerdo con los distritos de salida y llegada, tanto para hombres como para mujeres, con el fin de identificar los principales destinos de los desplazamientos para cada género.

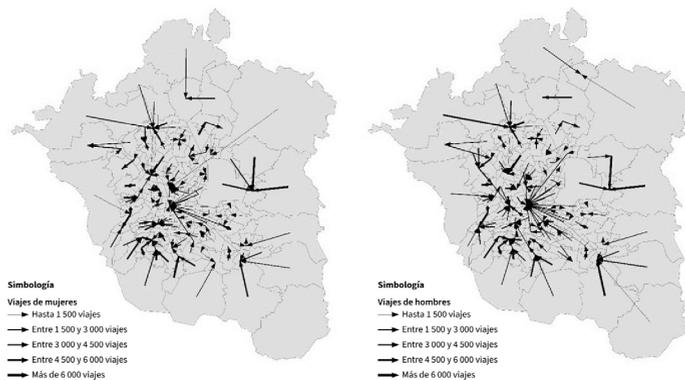
En primera instancia, se creó una base de datos que permitiera identificar los viajes realizados entre cada uno de los 194 distritos que forman parte de la ZMMV. Posteriormente, se unieron las bases de datos de cada distrito para contar con una base única, lo que resultó en una base con 37 636 registros. Esta cifra se redujo a 13 305 registros después de eliminar los nodos que no registraron ningún viaje. Es importante señalar que el manejo de la información de la EOD-2017 se realizó en SPSS, mientras que la depuración de los datos se hizo en Excel. La elaboración de los mapas, con la base depurada, se realizó utilizando QGIS 3.6.

A continuación, y haciendo uso de la teoría de grafos de John D. Nystuen y Michael F. Dacey, como parte de este análisis nodal, se identificaron la magnitud y la dirección de los flujos o desplazamientos de personas de un distrito a otro, es decir, las relaciones de asociación más fuertes entre los distritos. Posteriormente, se definieron las regiones nodales en función de los contactos externos de un área o distrito de menor tamaño. De esta manera, se determinó una asociación dominante, que, en la mayoría de los casos, corresponde a distritos cercanos, a los cuales se les denomina puntos nodales (Nystuen y Dacey, 1988, p. 63). Así, la asociación dominante se convierte en el elemento crítico para determinar la estructura nodal. En resumen, una región nodal se define por el flujo más fuerte que procede hacia cada uno de los distritos receptores, y la jerarquía de los lugares centrales será determinada por la sumatoria de los distritos centrales más pequeños que dependen de un centro más grande.

En el caso particular de las mujeres que residen en alguno de los 194 distritos de la ZMMV, se identificaron dieciséis distritos cuyo destino principal es el Centro Histórico, lo que lo convierte en el principal nodo de atracción de la población femenina. Le siguen nueve distritos que mayoritariamente se dirigen al distrito Del Valle. En tercer lugar, por número de distritos que confluyen en ellos, se encuentran: La Quebrada-Parques Industriales, Zonas Industriales Tlalnepantla e Instituto Politécnico, con seis distritos que los tienen como destino principal. En sexto lugar se encuentra Ciudad Universitaria, con cinco distritos. Es importante

destacar que estos seis distritos concentran, en conjunto, el 30.18 % de los destinos principales de las personas que habitan en los distritos con el mayor número de desplazamientos (figura 1).

Figura 1. Viajes de mujeres por distrito de origen y destino



Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

Derivado de la información anterior, es posible observar que los nodos de atracción de la población femenina se localizan principalmente en la zona central de la ZMVM, asociándose con actividades comerciales, recreativas y residenciales de alto nivel económico. En cambio, en las zonas suroeste y noroeste, las actividades predominantes son comerciales e industriales.

Asimismo, se puede identificar que quince de los 194 distritos que integran la ZMVM concentran el 50 % de los desplazamientos entre los distritos con mayor número de viajes registrados. Este porcentaje, comparado con la población masculina, muestra una mayor diversificación de distritos, ya que, como se verá más adelante, en los hombres este porcentaje se concentra en tan solo once distritos (tabla 5). Este patrón refleja un mayor número de destinos femeninos, lo que sugiere una mayor complejidad en sus desplazamientos en comparación con los varones, aspecto que, como se mencionó, es señalado por autores como Soto, Jirón y Spitzner.

Respecto a la población masculina, es posible señalar que, al igual que en el caso de las mujeres, el Centro Histórico es el destino principal de veintiocho de los 194 distritos, lo que representa una mayor concentración de población en comparación

con la población femenina. Le siguen Chapultepec-Polanco y La Quebrada-Parques Industriales, con siete distritos que los tienen como destino principal de sus desplazamientos. En cuarto y quinto lugar se encuentran los distritos Del Valle y la Central de Abastos, con seis distritos cada uno. En conjunto, estos cinco distritos concentran el 32.5 % de los viajes predominantes de cada una de estas circunscripciones.

Tabla 5. Principales distritos receptores de desplazamientos femeninos

n.º Sector	Nombre del Distrito	Distritos concurrentes	Porcentaje de viajes	Porcentaje acumulado
001	Centro Histórico	16	10.063	10.063
015	Del Valle	9	5.660	15.723
128	La Quebrada-Parques Industriales	6	3.774	19.497
113	Zonas Industriales Tlalnepantla	6	3.774	23.270
026	Instituto Politécnico	6	3.774	27.044
051	Ciudad Universitaria	5	3.145	30.189
203	Chalco de Covarrubias	4	2.516	32.704
174	Texcoco Centro-Chapingo	4	2.516	35.220
142	Villa de las Flores-Héroes Coacalco	4	2.516	37.736
105	Fracc. Industrial Naucalpan Poniente	4	2.516	40.252
044	Coapa	4	2.516	42.767
192	Valle de los Reyes	3	1.887	44.654
160	Multiplaza Aragón-Cd. Azteca	3	1.887	46.541
126	Centro Urbano-CC. Cuautitlán Izcalli	3	1.887	48.428
064	Villa Olímpica	3	1.887	50.314

Fuente: elaboración propia, a partir de Inegi (2017).

Por otro lado, y a diferencia de la población femenina, solo once distritos de los 194 (mientras que en el caso de la población femenina fueron quince) concentran poco más del 50 % de los desplazamientos de aquellos distritos con el mayor número de viajes. Esto sugiere un patrón de concentración más consolidado y menos disperso en comparación con los desplazamientos femeninos, lo cual se puede observar en la figura 1.

En cuanto a la distribución espacial dentro de la ZMVM, el comportamiento de los desplazamientos de los hombres presenta un patrón similar al de las mujeres, pero con una mayor intensidad en un menor número de distritos destino. Estos distritos se localizan en la zona centro de la ZMVM y están vinculados con actividades

comerciales y de servicios. Mientras tanto, hacia la periferia de la zona norte y la zona noroeste también se localizan nodos importantes de concentración de flujos de población masculina, los cuales están asociados con la presencia de grandes zonas industriales, como el fraccionamiento industrial de Naucalpan y las zonas industriales de Tlalnepantla (tabla 6).

Tabla 6. Principales distritos receptores de desplazamientos masculinos

n.º Sector	Nombre del Distrito	Distritos concurrentes	Porcentaje de viajes	Porcentaje acumulado
001	Centro Histórico	28	16.87	16.87
016	Chapultepec-Polanco	7	4.22	21.08
128	La Quebrada-Parques Industriales	7	4.22	25.30
015	Del Valle	6	3.61	28.92
038	Central de Abastos	6	3.61	32.53
113	Zonas Industriales Tlalnepantla	6	3.61	36.14
051	Ciudad Universitaria	5	3.01	39.16
059	Cuajimalpa	5	3.01	42.17
105	Fracc. Industrial Naucalpan Poniente	5	3.01	45.18
203	Chalco de Covarrubias	5	3.01	48.19
026	Instituto Politécnico	4	2.41	50.60

Fuente: estimaciones propias, a partir de Inegi (2017).

Como se puede apreciar en la figura 1, es posible identificar patrones de viaje más concentrados en ciertos distritos por parte de la población masculina, los cuales responden principalmente a cuestiones laborales. En cambio, en el caso de las mujeres, los distritos nodales están más dispersos y presentan una menor intensidad de desplazamientos hacia ellos. Además, las actividades en estos distritos son, en su mayoría, más diversificadas, lo que refuerza la idea de los viajes multipropósito de la población femenina, como señalan Soto y Jirón, entre otros. Finalmente, las líneas de mayor grosor indican una mayor intensidad de desplazamientos, lo que implica que el mayor número de recorridos y las distancias son superiores en los hombres que en las mujeres, tal como mencionan Alcántara (2010) y Joly (2004).

Conclusiones

Sin lugar a dudas, la movilidad urbana es un proceso complejo, ya que requiere la conjugación de diversos factores para su realización, los cuales se pueden agrupar en factores externos al individuo y factores internos. Sin embargo, ambos aspectos limitan y condicionan las formas en que mujeres y hombres se desplazan en el entorno urbano. En este sentido, en la ZMM se observa que los hombres tienen una mayor movilidad, tanto en transporte privado como público, en comparación con la población femenina, independientemente de la edad, el nivel socioeconómico, la escolaridad, el rol familiar, entre otros factores. Esto supone una fuerte desventaja para las mujeres en un contexto donde se busca la igualdad de acceso a oportunidades de desarrollo, tanto personal como familiar, así como al disfrute de todos los espacios que conforman la ciudad.

Además, en cuestiones de inseguridad y violencia, si bien tanto mujeres como hombres pueden ser víctimas de estos fenómenos, la incidencia y la connotación son diferentes entre ambos géneros. De ahí que Falú (2014), Nieves y Segovia (2017), entre otros, consideren que la inseguridad y la violencia son factores generadores de miedo, un aspecto que, hasta la fecha, refleja la exclusión en cuanto al uso y disfrute igualitario de la ciudad.

Por otro lado, los hombres continúan siendo el grupo que predomina en el uso del transporte privado y público. Sin embargo, el transporte público sigue siendo el principal medio de desplazamiento de las mujeres, muy por encima del transporte privado, a pesar de las condiciones y situaciones de riesgo que implica, según lo planteado por Jirón y Soto. Este factor, sin duda alguna, influye en la decisión de realizar o no un viaje entre la población femenina.

El grupo de población que registra mayor movilidad por cualquiera de los propósitos considerados en la EOD-2017 es el de 16 a 49 años, tanto en hombres como en mujeres, y en transporte público como privado. Esto se debe a que es el grupo en plena edad escolar y productiva. La mayor diferencia entre ambos sexos se acentúa en los desplazamientos en transporte privado, a favor de los varones, mientras que en el uso de transporte público, la diferencia entre los desplazamientos de mujeres y hombres tiende a disminuir considerablemente, e incluso en algunos casos, las mujeres tienen un mayor número de desplazamientos. Existe una alta proporción de hombres y mujeres mayores de 65 años que viajan en transporte público; sin embargo, este grupo presenta la menor movilidad en términos generales dentro de la ZMM.

Las mujeres incrementan notoriamente su movilidad conforme mejora su nivel socioeconómico, principalmente en transporte privado; sin embargo, su proporción en el uso de transporte público disminuye, lo que indica una mayor susceptibilidad a las variaciones económicas, como lo señala Bericat (2005). En el caso de los

varones, y contrariamente a lo señalado por la bibliografía consultada (Alcántara, 2010; Gallez y Kaufmann, 2009), la mejora en las condiciones económicas no necesariamente se traduce en un mayor número de desplazamientos, como ocurre con las mujeres. Sin embargo, es claro que los desplazamientos de los hombres se realizan bajo mejores condiciones.

Así, quienes hacen mayor uso del transporte privado son hombres y mujeres con estudios de licenciatura o profesionales, mientras que los grupos de población femenina y los varones con menor nivel educativo tienden a hacer un mayor uso de los distintos medios de transporte público. Por lo tanto, este aspecto de corte social está directamente vinculado con el modo de transporte utilizado.

Es importante destacar que, según la información anterior, la mejora en las condiciones educativas y económicas tiene un mayor impacto en la movilidad de la población femenina que en la de los hombres. Lo anterior se debe a la posibilidad de inserción en trabajos formales y a una mayor independencia económica.

Los hombres con rol familiar de jefe predominan en los desplazamientos privados y públicos sobre el resto de los integrantes de la familia, seguidos por las mujeres con rol de esposas o compañeras en el caso del transporte privado. En el uso de transporte público, son los hijos varones quienes ocupan el segundo lugar en los desplazamientos, relegando al tercer y cuarto puesto a las mujeres con rol de hijas y esposas o compañeras. De esta manera, se destaca que el rol familiar es un aspecto importante para limitar o condicionar los viajes al interior del entorno urbano.

En cuanto al análisis de la teoría de grafos y la definición de nodos, se observa que, en el caso de la población de la ZMM, existe una mayor diversificación en los principales nodos de atracción de la población femenina, con quince de ellos, en comparación con los once distritos nodales principales identificados para los varones. Estos resultados refuerzan los planteamientos de que los viajes de las mujeres son más complejos y multipropósito, pero también permiten identificar que son viajes más cortos y de menor intensidad que los desplazamientos de los hombres. Por otro lado, los desplazamientos femeninos están mayormente asociados con cuestiones de consumo o sociales, lo que, sin duda, está vinculado tanto a cuestiones de rol familiar como a un aspecto determinante de los viajes. Mientras tanto, los distritos de atracción nodales en los hombres están asociados con una fuerte actividad económica, lo que se relaciona estrechamente con su rol como jefe de familia. De ahí que la mayor parte de los desplazamientos de los varones se realicen con fines productivos.

Referencias

- Aguirre Quezada, J. P. (2017). *Movilidad urbana en México* (Cuaderno de Investigación 30). Dirección General de Análisis Legislativo. Senado de la República, Instituto Belisario Domínguez.
- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. CAF.
- Bericat Alastuey, E. (2005). Sedentarismo nómada: el derecho a la movilidad y el derecho a la quietud. En M. del Caz, M. Rodríguez, M. Saravia (coords.), *Informe de Valladolid 2005* (pp. 13-20). Escuela de Arquitectura, Universidad de Valladolid, España.
- Borja J. y Muxí, Z. (2001). Centros y espacios públicos como oportunidades. *Perfiles Latinoamericanos*, 9(19), 115-130. <https://perfilesla.flacso.edu.mx/index.php/perfilesla/article/view/318>
- Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. (2012). Carta por el Derecho de las Mujeres a la Ciudad. *Revista Paz y Conflictos*, 5, 197-208. https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc2.pdf
- Connolly, P. (2018). ¿Qué se gobierna en materia de transporte y movilidad? El caso de la Ciudad de México. En P. Le Galés y V. Ugalde (eds.), *Lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metrópoli* (pp. 371-428). El Colegio de México.
- Cosacov, N. y Mercedes, M. (2018). Movilidades espaciales de la población y dinámicas metropolitanas en ciudades Latinoamericanas. *QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 1-16. https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/3197/pdf_22
- Del Romero Renau, L. (2011). La explosión de la movilidad en ciudades pequeñas: un problema creciente. Análisis a partir del municipio metropolitana de Aldaya (Valencia). *Revista Transporte y Territorio*, 4, 133-147. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333027082008.pdf>

- Díaz, R. (2018, 6 de febrero). Movilidad y mujer: más allá de los transportes rosa. Nexos. <https://labrujula.nexos.com.mx/movilidad-y-mujer-mas-la-de-los-transportes-rosa/>
- Falú, A. (2014). El derecho de las mujeres a la ciudad. Espacios públicos sin discriminaciones y violencias. *Revista Vivienda y Ciudad*, 1, 10-28. <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/34632>
- Gallez, C. y Kaufmann, V. (2009). Aux racines de la mobilité en sciences sociales: Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine. En M. Flonneau y V. Guigueno (eds.), *Del'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?* (pp. 41-55). Presses Universitaires de Rennes.
- García Vázquez, M. (s. f.). *Género y Ciudad*.
- Graizbord, B. (2006). Megaciudades, globalización y viabilidad urbana. *Investigaciones Geográficas*, 63, 125-140. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-46112007000200009
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo de transporte. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2), 61-74. <https://www.redalyc.org/pdf/748/7482625011.pdf>
- Figueroa Martínez, C. y Forray Claps, R. (2015). Movilidad femenina: los reverses de la utopía en las poblaciones de Santiago de Chile. *Revista de Estudios Sociales*, 1(54). 52-67. <https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/res/article/view/5930>
- Figueroa Martínez, C. y Waintrub Santibáñez, N. (2015). Movilidad femenina en Santiago de Chile: reproducción de inequidades en la metrópolis, el barrio y el espacio público. *URBE Revista Brasileña de Gestión Urbana*, 7(1), 48-61. <https://periodicos.pucpr.br/Urbe/article/view/22045>
- Hernández, C., Ávila, A., Aguilar, M. y Vázquez, V. (2023). Análisis espacial de las dinámicas de movilidad en la Zona Metropolitana de San Luis Potosí. *Revista Estudios Demográficos y Urbanos*, 38(2), 581-618. <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/2123>

- Jans, M. (2009). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *Revistas AUS*, 6, 6-11. <https://www.redalyc.org/pdf/2817/281723479002.pdf>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). (2017). *Encuesta origen-destino en hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*. https://www.inegi.org.mx/contenidos/programas/eod/2017/doc/resultados_eod_2017.pdf
- Jirón, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, 12(29), 173-195. https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/117827/129314_C11_Jiron_Implicancias_de_genero.pdf?sequence=1
- Joly, I. (2004). Travel Time Budgeted-Decomposition of the Worldwide Mean [ponencia]. Annual Conference of the International Association of Time-Use Research. Roma, Italia. <https://www.researchgate.net/publication/5087269>
- Levy, C. (2003). Ciudad y género. Una ciudad más justa: el género y la planificación. En M. Balbo, R. Jordán y D. Simioni (comps.), *La ciudad inclusiva* (Cuadernos de la Cepal 88). Cepal-Cooperazione Italiana. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/7e496649-5e6d-4902-b575-34762399ca01/content>
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Península.
- Ilárraz, I. (2006). Movilidad sostenible y equidad de género. *Revista Zerbitzuan*, 40, 61-66. <https://www.zerbitzuan.net/documentos/zerbitzuan/Movilidad%20sostenible%20y%20equidad%20de%20genero.pdf>
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada Frontera, Á. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad* (Documento de trabajo 25, Laboratorio de Alternativas). Fundación Alternativas. <https://fundacionalternativas.org/wp-content/uploads/2022/07/xmlimport-GVOoD4.pdf>

- Mojica, C. y Witlox, F. (2015). ¿Importa el Género en el estudio del hábitat urbano? *Revista Entretextos*, 7(20), 1-13. <https://revistasacademicas.iberoleon.mx/index.php/entretextos/article/view/428>
- Nieves, M. y Segovia, O. (2017). ¿Cómo vivimos la ciudad? Hacia un nuevo paradigma urbano para la igualdad de género. En *¿Quién cuida la ciudad?* (pp. 41-69). Cepal. <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210586085s005-c001>
- Nystuen, J. y Dacey, M. (1988). *Nystuen/Dacey Nodal Analysis* (K. Tinkler, ed.). (Monograph Series 7). Institute of Mathematical Geography. <https://deepblue.lib.umich.edu/handle/2027.42/58274>
- Pérez Negrete, M. (2015). Sobre movilidades e inmovilidades: un acercamiento etnográfico a la construcción de la desigualdad en México. *Revista Espacialidades*, 5(2) 147-175. <https://www.redalyc.org/journal/4195/419544926003/html/>
- Soto, P. (2017). Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de las mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 16, 127-146. <https://www.redalyc.org/pdf/3330/333051591007.pdf>
- Spitzner, M., Weiler, F., Andi, R. y Turner, J. (2007). *Urban mobility and gender. Promoting the regional public transport system in the greater Jakarta área* (Focus on Development Policy. KfW Entwicklungsbank Position Paper).
- Uteng, P. y Cresswell, T. (2008). *Gendered Mobilities*. Routledge.
- Velázquez Valoria, I. (2015). Ciudades para las personas, ciudades para la vida: género y urbanismo. *Papeles de Relaciones Ecosociales y Cambio Global*, 129, 73-83. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5077374.pdf>

Vinculación universitaria ante descentralizaciones académicas en la zona de monumentos históricos de Puebla, México. Caso BUAP

Marcial Márquez Ordóñez.

Becario de Conahcyt, Puebla, México. Estudiante del Doctorado en Procesos Territoriales, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), Puebla, México.

Correo electrónico: marcial.marquez@alumno.buap.mx

Adriana Hernández Sánchez.

Doctora en Espacio Público, Regeneración Urbana y Conservación del Patrimonio, Universitat de Barcelona, Barcelona, España.

Correo electrónico: adriana.hernandezsanchez@correo.buap.mx

Christian Enrique de la Torre Sánchez.

Doctor en Procesos Territoriales, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), Puebla, México.

Correo electrónico: christian.delatorre@correo.buap.mx

Recibido: 1 de julio de 2024. | **Aprobado:** 1 de abril de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Márquez, M., Hernández, A. y Torre, C. de la. (2025). Vinculación universitaria ante descentralizaciones académicas en la zona de monumentos históricos de Puebla, México. Caso BUAP. *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 43-68. 10.15446/rcep.v12n1.115473

Resumen

Este artículo analiza la vinculación universitaria en los inmuebles de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), ubicados en el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, inscrito en 1987 en la Lista del Patrimonio Cultural de la Humanidad de la Unesco. Bajo el enfoque de los sistemas complejos, la investigación examina cómo dicha vinculación se ha configurado históricamente en el contexto de transformaciones ideológicas globales, la polarización entre modelos económicos y la adopción del neoliberalismo en México. Este modelo económico influyó en la postura institucional de la universidad, particularmente en la gestión descentralizada de sus actividades académicas dentro de la Zona de Monumentos. El estudio establece un recorte temporal entre 1956 y 2023, dividido en tres periodos —cercanía social, acumulación patrimonial y mercancía cultural—, en los que se analiza si la vinculación universitaria adoptó una dimensión social, económica o histórica. Se concluye con la valoración de propuestas académicas orientadas a fortalecer la vinculación universitaria en contextos patrimoniales.

Palabras clave: patrimonio universitario, descentralización urbana, mercantilización cultural, vinculación social, políticas culturales.

Creative Commons Atribución
No comercial - Compartir igual (CC
BY-NC-SA 4.0).



El autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

University Engagement in Response to Academic Decentralization in the Historic Monument Zone of Puebla, Mexico: The BUAP Case

Abstract

This article analyzes university engagement within the properties of the Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), located in the Historic Center of the city of Puebla, which was inscribed on the UNESCO World Heritage List in 1987. Using a complex systems approach, the research examines how this engagement has been historically shaped in the context of global ideological transformations, the polarization between economic models, and the adoption of neoliberalism in Mexico. This economic model influenced the university's institutional stance, particularly regarding the decentralized management of its academic activities within the Monument Zone. The study focuses on the period from 1956 to 2023, divided into three phases—social proximity, heritage accumulation, and cultural commodification—through which it analyzes whether university engagement adopted a social, economic, or historical dimension. The article concludes by evaluating academic proposals aimed at strengthening university engagement in heritage contexts.

Keywords: university heritage, urban decentralization, cultural commodification, social linkage, cultural policies.

Vinculação Universitária diante da Descentralização Acadêmica na Área de Monumentos Históricos de Puebla, México. Caso BUAP

Resumo

Este artigo analisa os vínculos da universidade com os edifícios da Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP), localizada no Centro Histórico de Puebla, inscrita na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO em 1987. Utilizando uma abordagem de sistemas complexos, a pesquisa examina como essa conexão foi historicamente configurada no contexto de transformações ideológicas globais, da polarização entre modelos econômicos e da adoção do neoliberalismo no México. Esse modelo econômico influenciou a posição institucional da universidade, particularmente a gestão descentralizada de suas atividades acadêmicas dentro da Zona Monumental. O estudo estabelece um período entre 1956 e 2023, dividido em três —proximidade social, acumulação de patrimônio e mercadoria cultural— nos quais analisa se os vínculos universitários assumiram uma dimensão social, econômica ou histórica. Conclui com uma avaliação de propostas acadêmicas que visam fortalecer os laços universitários em contextos patrimoniais.

Palavras-chave: patrimônio universitário, descentralização urbana, mercantilização cultural, engajamento social, políticas culturais.

Introducción

La Zona de Monumentos Históricos (ZMH) de la ciudad de Puebla posee una notable riqueza urbano-arquitectónica e histórica, lo que le ha valido declaratorias nacionales en 1977 y el reconocimiento internacional por parte de la Unesco en 1987. Estas distinciones han traído consigo compromisos para su protección y conservación (figura 1a y 1b), y se han emprendido acciones orientadas a preservar tanto la imagen como el estado físico de los inmuebles ubicados dentro de este polígono. Dichas acciones generan efectos sobre los diversos grupos sociales que hacen uso de esta centralidad.

Figura 1a. Poligonal de la declaratoria de ZMH de Puebla (1977)

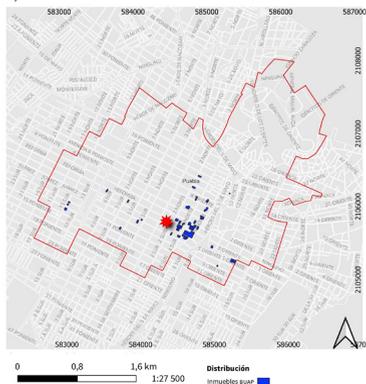


Figura 1b. Municipio de Puebla en el Estado de Puebla (2023)

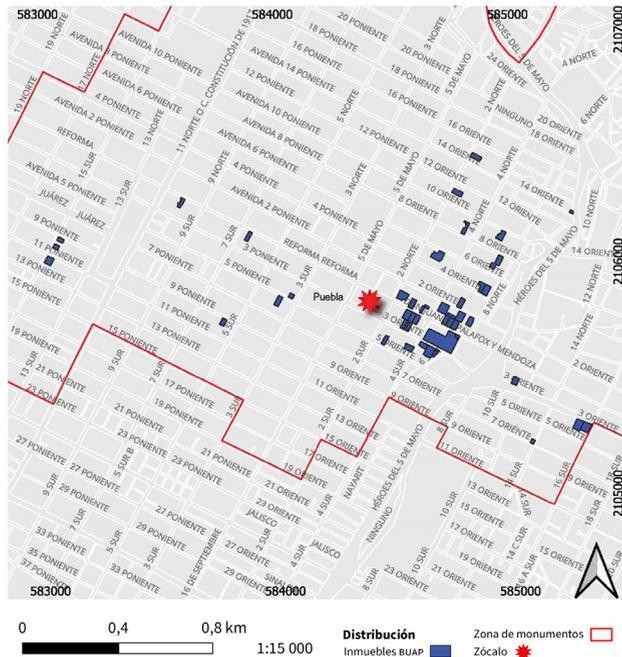


Fuente: elaboración propia.

La Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) es la principal universidad pública del estado y ocupa el cuarto lugar en el *ranking* de las mejores universidades del periódico *El Universal* (Boletines BUAP, 2024). Actualmente, es propietaria de cuarenta y cinco inmuebles ubicados dentro de la ZMH de la ciudad de Puebla (figura 2).

Cada edificio de la universidad en la ZMH representa una entidad única, caracterizada por elementos tan diversos como sus materiales, metros cuadrados de construcción, elementos arquitectónicos, volumen, geometría, época de construcción, uso, estado de conservación y contexto. No obstante, algunos de estos espacios comparten el intangible común denominador de pertenecer a una institución pública de fuerte influencia regional.

Figura 2. Distribución de los inmuebles BUAP dentro de la ZMH de Puebla (2023)



Fuente: elaboración propia.

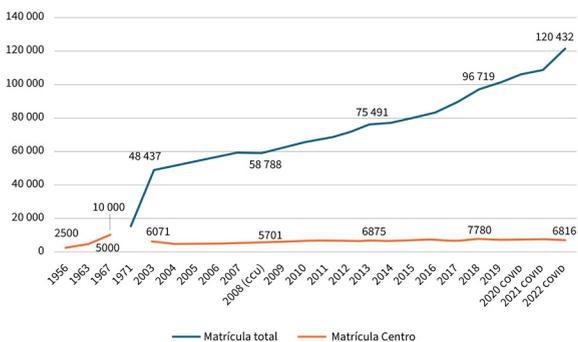
De los cuarenta y cinco edificios que conforman el patrimonio arquitectónico universitario (PAU), uno está destinado a estudiantes de preparatoria, quienes próximamente dejarán esta sede (Velásquez, 2024) para trasladarse a otro punto de la ciudad; además, diecisiete de ellos son utilizados por estudiantes de nivel técnico, licenciatura y posgrado de tres facultades (Artes y Música, Psicología, y Filosofía y Letras). Esto significa que, de la matrícula estudiantil de 6816 alumnos (BUAP, 2023), el 40 % se distribuye entre dieciocho edificios de la universidad en la ZMH. Por su parte, el 26.6 % de los edificios ZMH (doce) se emplea para fines administrativos, museos y almacenes; mientras que, según un recorrido realizado en mayo de 2023, después del regreso a la presencialidad postcovid-19 y de la inauguración de la Torre de Servicios Universitarios en cu en 2021, el 33.3 % (quince edificios) se encuentra vacío, cerrado o sin un uso definido. Esta distribución de

usos está vinculada a la descentralización de actividades académicas y administrativas hacia la periferia de la ciudad (por ejemplo, la reubicación de la Rectoría, dos vicerrectorías, la Secretaría General, la abogada general y la Tesorería, que anteriormente se encontraban en el Centro, y que en 2021 se trasladaron a la Torre de Servicios Universitarios) y a la creación de nuevos campus regionales en el estado de Puebla.

Lo anterior refleja el limitado crecimiento de la matrícula en la ZMH (figura 3), lo que ha reducido la presencia de estudiantes y, en consecuencia, ha dificultado la vinculación patrimonial e institucional del PAU BUAP. Se entiende por vinculación patrimonial aquella derivada de una permanencia que genera memorias personales y colectivas, constituyendo un valor intangible esencial para la comunidad universitaria; mientras que la vinculación institucional hace referencia a la relación de la universidad con la sociedad.

Por otro lado, en septiembre de 2023, la BUAP fue distinguida con el Premio Campus Patrimonio, otorgado por primera vez por la Universidad de Alcalá (2023). En junio de 2024, durante la clausura del II taller internacional “Las universidades frente a los retos de estudio, conservación y restauración de los bienes históricos y culturales de la Unesco”, se firmó la Carta Puebla¹ (2024), con el fin de incluir al Barrio Histórico Universitario (BHU) en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco (BUAP, 2024), cuyos valores se incorporan a una ZMH ya inscrita en 1987.

Figura 3. Evolución de la población estudiantil de la BUAP (1956-2022)



Fuente: elaboración propia, con base en BUAP (2019) y BUAP (2023).

1 De acuerdo con el mismo documento, se trata de “un compromiso solemne con las generaciones presentes y futuras, que nos convoca a trabajar unidos en la protección, conservación y difusión del valioso patrimonio universitario que compartimos. Es un testimonio de nuestra determinación colectiva para preservar y enriquecer la herencia cultural, académica e identitaria que nuestras universidades representan” (BUAP, 2024).

Esta última gestión, orientada al reconocimiento internacional, ha sido precedida por diversas investigaciones publicadas por la BUAP entre 1999 y 2021, enfocadas en la valorización de las características histórico-arquitectónicas de parte del conjunto de inmuebles. Por ejemplo, en 1999 se publicó la colección *Tercer Milenio*, que dedicó un volumen a algunas de las casas que la institución poseía en ese momento. Posteriormente, se publicaron obras como *Patrimonio arquitectónico universitario* (2000), de Antonio Juárez Burgos; *La casa de Minerva: arte e historia en el patrimonio edificado de la BUAP* (2011), de Ángela Arziniaga González; el volumen VI de la colección *Puebla desde el aire* (2015), del doctor Juan F. Salamanca Montes y la doctora Luz del Carmen Jimares Caro; *Patrimonio edificado. Facultad de Filosofía y Letras*, BUAP (2018), de Ángel Xolocotzi Yáñez; y, más recientemente, los dos volúmenes de *El paisaje del Barrio Histórico Universitario, Puebla. Siglos XVI-XXI* (2021), de la doctora Rosalva Loreto. Estas publicaciones, en su mayoría realizadas por investigadores de la BUAP, han influido en la forma en que se gestiona el PAU y reflejan la postura oficial de la institución.

El problema que se plantea en este artículo son las condiciones actuales de vinculación patrimonial e institucional en el PAU, considerando el carácter público de la universidad y el potencial de vinculación que representan estos edificios. Esto puede deberse a que la protección del patrimonio edificado se ha interpretado únicamente como la conservación de los valores histórico-estéticos reflejados en el buen estado físico de los inmuebles, lo cual restringe la generación de vínculos intangibles por parte de la comunidad estudiantil. Actualmente, la mayoría del estudiantado tiene su unidad académica fuera de la ZMH, por lo que la existencia de este patrimonio pasa cada vez más desapercibida. Por otra parte, la opinión de los vecinos respecto al impacto que estos inmuebles tienen en su entorno no es muy alentadora, según los comentarios recabados en entrevistas.

Debido al carácter público de la universidad, el PAU pasa a ser considerado un espacio público. En este sentido, si retomamos lo que afirma Patricia M. O'Donnell: “Los espacios públicos son recursos culturales que deberían acoger a todos para su uso, comprometerse en la toma de decisiones y compartir beneficios” (Unesco, 2017, p. 185). Los inmuebles del PAU de la BUAP deberían ser espacios abiertos y accesibles para la comunidad en general.

La pregunta de investigación que se plantea es la siguiente: ¿una estrategia que surja del involucramiento de la comunidad universitaria y del sentir de la comunidad vecinal al PAU-BUAP mejoraría las condiciones de vinculación de la institución en la ZMH?

El objetivo de este trabajo de investigación —aún en curso y desarrollado en el Doctorado en Procesos Territoriales de la Facultad de Arquitectura de la BUAP— es establecer estrategias de vinculación en los inmuebles patrimoniales de la BUAP en la ZMH de Puebla, mediante propuestas que involucren a la comunidad universi-

taria con el fin de fortalecer y aprovechar el carácter vinculante entre institución, sociedad y patrimonio. Esto podría propiciar una mejor apropiación del territorio tanto por parte de la sociedad como de la comunidad universitaria.

La vinculación universitaria y patrimonial en las aproximaciones a los bienes inmuebles

El marco teórico de la presente investigación tiene como objetivo revisar las posturas conceptuales y normativas en torno a la vinculación de las universidades con diversos sectores sociales en contextos patrimoniales, tomando como caso de estudio el PAU de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) en el Centro Histórico de Puebla.

La BUAP y su patrimonio edificado

La BUAP cuenta con inmuebles, como el antiguo edificio Carolino (siglo XVI), que forman parte de su PAU desde el origen mismo de la universidad, en 1578. A lo largo del tiempo, ha adquirido otros inmuebles en distintas etapas, destacándose especialmente el último cuarto del siglo XX, cuando se implementó una política institucional —durante la década de 1970— orientada a incrementar la presencia de la universidad en el Centro Histórico de Puebla mediante la adquisición de edificios para albergar escuelas y dependencias.

Esta estrategia ha tenido continuidad bajo diversas administraciones rectorales y ha sido relevante no solo para la universidad, sino también para la ciudad. Gracias a dicha presencia institucional, la zona fundacional de Puebla obtuvo la declaratoria como Zona de Monumentos Históricos en 1977 y, posteriormente, fue inscrita en la Lista del Patrimonio Cultural de la Humanidad de la Unesco en 1987.

La BUAP, en su ley interna, define y reconoce su patrimonio:

Artículo 8. El patrimonio de la Universidad se constituye con los bienes y valores siguientes:

- I.** Los que son actualmente de su propiedad y los que en el futuro adquiera por cualquier título.
- II.** Las herencias, legados y donaciones, otros ingresos que reciba directamente o por conducto de la fundación universitaria y los recursos obtenidos de los fideicomisos que se constituyan a su favor.
- III.** Los ingresos que se recauden por los derechos que señalan las leyes, el Estatuto y los Reglamentos.
- IV.** Los derechos, honorarios y participaciones por los trabajos que se realicen por convenio con entidades públicas, privadas y sociales.
- V.** Los derechos y cuotas por los servicios que preste.

- VI.** Las partidas y subsidios anuales, ordinarios y extraordinarios que otorguen los Gobiernos federal, estatal y municipales, así como otras personas o instituciones;
- VII.** Los productos y aprovechamientos derivados de sus bienes y valores patrimoniales. (H. Congreso del Estado de Puebla, 1988, pp. 2-3)

En lo que respecta a la adquisición de bienes inmuebles, la BUAP establece en su *Reglamento de Administración de Bienes* que las dependencias —facultades, institutos y unidades administrativas— pueden solicitar al rector la adquisición de inmuebles:

**TÍTULO TERCERO
DE LA ADQUISICIÓN DE BIENES**

Artículo 43. Si alguna dependencia requiere de la adquisición de un bien inmueble, su titular lo solicitará por escrito al Rector, quien, previa asesoría de la oficina del abogado general de la universidad y el visto bueno de la tesorería general resolverá si autoriza o no la adquisición del bien inmueble de que se trate. (H. Consejo Universitario, 2007, p. 12)

Aunque la rectoría de la universidad puede dar el visto bueno para adquirir inmuebles, la adquisición de estos debe contar con la aprobación del máximo órgano de decisión que es el Consejo Universitario.

Artículo 38. El Consejo Universitario tendrá, además de las señaladas en el artículo 14 de la Ley de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, las atribuciones siguientes: [...]

- II.** Autorizar la enajenación o adquisición de bienes inmuebles. (H. Consejo Universitario, 2023, p. 19)

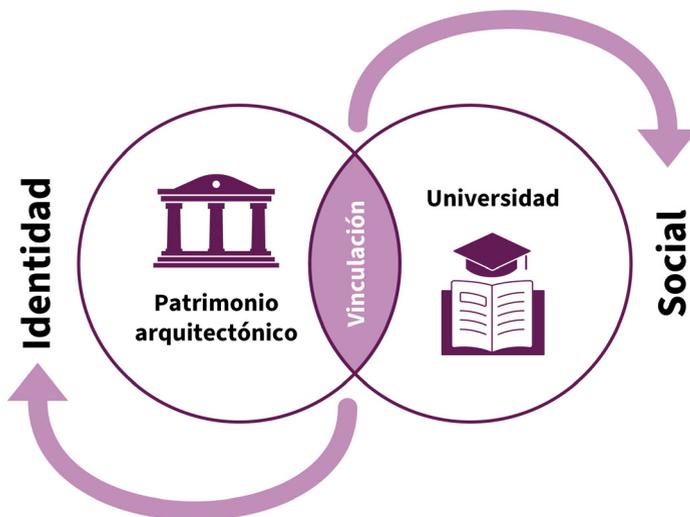
Se concluye, entonces, que la BUAP tiene la posibilidad de seguir adquiriendo inmuebles; sin embargo, seguirá actuando como un ente “acumulador” mientras no exista una directriz clara que indique cómo estas adquisiciones benefician a la sociedad o si forman parte de una estrategia territorial que fortalezca la red de inmuebles existentes. Este proceso de adquirir por adquirir, sin una planificación estratégica, hace necesaria una visión integral y una hoja de ruta que contemple la participación del estudiantado, los beneficios derivados de la proximidad y la apropiación del espacio, así como una cartografía de oportunidades. Asimismo, se requieren herramientas que permitan verificar si dichas adquisiciones están generando un impacto positivo en la ZMH.

Aproximaciones a la vinculación universidad-sociedad

En México, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Cultura Cívica (Encuci) 2020, las universidades públicas son las instituciones públicas que mayor confianza generan entre la sociedad en general (Inegi, 2021, p. 72).

Si bien la confianza en estas instituciones representa un factor relevante, resulta pertinente analizar si dicha confianza se traduce en una vinculación efectiva entre las universidades públicas y la sociedad, y si su patrimonio cultural—incluido el arquitectónico— contribuye a la construcción de identidad tanto al interior de la universidad como hacia el exterior. Por esta razón, en este trabajo se reconoce una dualidad en la noción de vinculación del PAU: por un lado, en un sentido patrimonial, y por otro, en un sentido institucional (figura 4).

Figura 4. Esquema de vinculación entre la universidad y su patrimonio arquitectónico para la definición de una identidad y su impacto social



Fuente: elaboración propia.

Este análisis requiere una revisión histórica de la vinculación, en la que se pueden identificar algunos momentos clave a partir del siglo XIX, cuando la investigación co-

menzó a integrarse a las universidades como una de sus tareas sustanciales. Lo anterior implica que las universidades asuman nuevas responsabilidades económicas con la sociedad, además de ofrecer educación y realizar investigación, estableciendo la vinculación como una función esencial (Campos Ríos y Sánchez Daza, 2005).

Así, la transferencia de conocimiento (servicios) es una actividad de producción de saberes que va más allá del aula y se ubica en la posición de devolver a la sociedad lo que ella ha invertido en la formación. (Sabulsky y Maass, 2015). La vinculación posibilita generar “un encuentro que redundará en nuevos conocimientos y reconocimientos construidos conjuntamente, contribuyendo a la generación y articulación de nuevos conocimientos y nuevas prácticas sociales” (Sánchez y Gezmet, 2013, p. 39). Sin embargo, esa vinculación debe ser propositiva, por lo que “es imprescindible integrar en la formación no solo la reflexión crítica sobre la realidad sino la acción sobre la realidad para transformarla” (Sabulsky y Maass, 2015, p. 89).

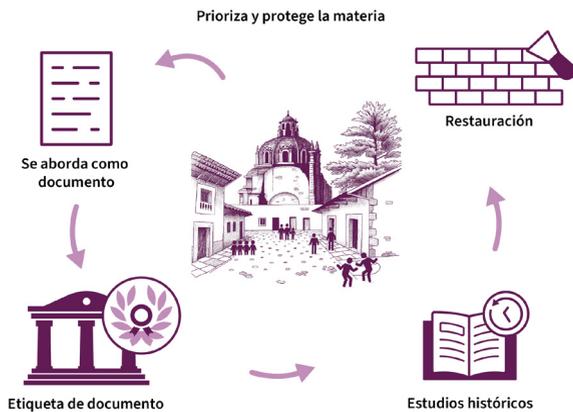
Però, ¿cómo se pueden generar estrategias para que la vinculación universidad-sociedad cuente con esa reflexión crítica y sea activa para transformar la realidad? En el caso de la presente investigación, se propone abordarla en las siguientes dimensiones:

- Dimensión (tradicional) histórico-estética del patrimonio.
- Dimensión económica del patrimonio.
- Dimensión social del patrimonio.
- Dimensión vinculante del patrimonio.

En el caso de la dimensión (tradicional) histórico-estética del patrimonio (figura 5), se tiende a tratar el inmueble en su carácter de documento histórico, priorizando su buen estado físico. Sus criterios se basan en los contenidos de las cartas internacionales de la Unesco sobre patrimonio, así como en lo establecido por teóricos de la restauración como Viollet-le-Duc, Ruskin y Brandi, entre otros.

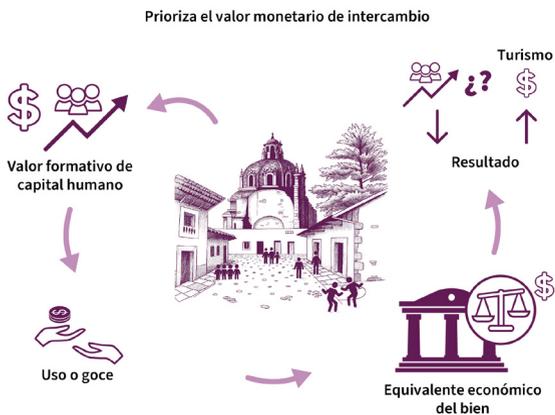
En la dimensión económica del patrimonio (figura 6), se encuentran dos posturas. La primera revisa el valor monetario de intercambio, considerado como un elemento de uso o goce, y ofrece resultados únicamente en la promoción del turismo, con beneficios económicos para sectores específicos. La segunda postura, en cambio, propone el patrimonio como generador de mejora cultural para el individuo, lo que, a su vez, incrementa su valor como capital humano.

Figura 5. Esquema de la dimensión tradicional, histórico-estética del patrimonio



Fuente: elaboración propia.

Figura 6. Esquema de la dimensión económica del patrimonio



Fuente: elaboración propia.

En lo que respecta a la dimensión social (figura 7), los espacios universitarios en entornos patrimoniales se consideran espacios de encuentro y de actividades cotidianas para la comunidad estudiantil, docente y administrativa. Además, deben irradiar en el entorno, respetando el reconocimiento del patrimonio vivo de las ciudades históricas (Leonini, 1988). Como señala Néstor García Canclini (1999), estos son espacios de solidaridad y complicidad de grupos sociales que construyen su memoria en espacios que no siempre son estéticamente relevantes.

Figura 7. Esquema de la dimensión social del patrimonio.



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, en la dimensión vinculante del patrimonio (figura 8), se entiende como “la relación entre individuos y objetos materiales de la vida cotidiana y los significados que estos asumen” (Leonini, 1988, p. 6). Es decir, más allá de su relevante consideración como objetos culturales destacados, se valoriza su capacidad para crear vínculos comunes entre grupos sociales o comunidades.

En la presente investigación se utiliza el término “descentralización” para identificar el traslado de actividades universitarias académicas y administrativas fuera del polígono de la ZMH a espacios universitarios periféricos de la ciudad.

Figura 8. Esquema de la dimensión vinculante del patrimonio



Fuente: elaboración propia.

Metodología

Esta investigación se ha llevado a cabo bajo el enfoque de los sistemas complejos², con el objetivo de analizar el fenómeno de la vinculación en los inmuebles de la BUAP en la ZMH de Puebla como un elemento influenciado por factores externos y en un contexto sociocultural. El análisis parte de la identificación de elementos físico-espaciales, conceptuales, internos y externos, el establecimiento de límites espaciales y temporales, y la manera en que se construyen las relaciones en torno al objeto de estudio.

Para la descripción de la situación actual de la vinculación en el PAU:

- a. Se utilizaron datos recabados en diferentes publicaciones institucionales sobre este patrimonio construido.
- b. Se realizaron visitas de campo para observar las dinámicas de la población universitaria.

2 Rolando García (2006) establece que un sistema complejo es “una representación de un recorte de esa realidad, conceptualizado como una totalidad organizada (de ahí la denominación de sistema), en la cual los elementos no son ‘separables’ y, por tanto, no pueden ser estudiados aisladamente” (p. 21).

- c. Se analizó el tratamiento que la institución da a sus inmuebles.
- d. Se asistió a eventos institucionales de difusión para comprender si, detrás de estos, se podría identificar alguno de los enfoques propuestos.
- e. También se recurrió a la ayuda de estudiantes ajenos a la BUAP para obtener un enfoque más imparcial acerca del tema.
- f. Se llevaron a cabo actividades académicas con universitarios y vecinos de Casa Anlco.

Contrariamente a las expectativas que genera el PAU de la BUAP, se percibe cada vez más la presencia de actividades que responden a los intereses de la turistificación, entendida como lo describe Navarrete Escobedo (2022): “Se trata de la apropiación a través del tiempo de un territorio por el turismo, manifiesto por la predominancia de espacios destinados a hoteles, servicios y equipamientos para visitantes” (p. 116), y menos de prácticas académicas. Así, la universidad presenta, o más bien ofrece, parte de su patrimonio en un estado físico impecable, pero despojado del vínculo comunitario que otorga sentido al patrimonio universitario. Esto nos hace notar que estos espacios no se encuentran aislados, sino que interactúan y forman parte de las dinámicas sociales y culturales de gentrificación y turistificación que afectan a los sectores territoriales denominados “centros históricos”.

Análisis de las políticas internas de la institución

Para entender la manera en que la BUAP está gestionando su PAU desde el interior PAU, fue necesario realizar un análisis de los modelos universitarios y cómo estos se relacionan con políticas regionales y paradigmas globales. Cuarenta y cinco inmuebles dentro de la ZMH de Puebla fueron considerados como universo de la muestra, utilizando el “edificio” como unidad de medida para este PAU acumulado. Aunque no podemos comparar, por ejemplo, el tamaño del predio de la Casa Carlos Marx (aproximadamente 194 m²) con el del conjunto del Carolino (aproximadamente 8464.34 m²), esta medida ayuda a comprender de una forma simplificada el fenómeno aquí presentado. Además, se ha convertido en la unidad de referencia en varias publicaciones relacionadas. Las visitas a este PAU han sido constantes a lo largo de varios periodos, incluyendo el confinamiento por la pandemia de COVID-19 (2020-2024).

Parte del diseño de la investigación contempló un acercamiento con las personas cuyas opiniones son importantes sobre la problemática, tales como estudiantes, propietarios, emprendedores y funcionarios. La muestra de población estudiantil universitaria consultada en las encuestas fue de la Facultad de Arquitectura (FABUAP) en mayo de 2022, con sede en Ciudad Universitaria. Posteriormente, se

incluyó a estudiantes y exalumnos de la BUAP con sede académica dentro de la ZMH en noviembre de 2023.

Las preguntas, planteadas en un cuestionario digital, fueron de opción múltiple y abiertas, con el objetivo de detectar si existe una sensación de pertenencia e identificación con el PAU de su institución, además de descubrir cuántos edificios conocen. Para realizar las entrevistas, aleatoriamente, se abordó a sujetos que se encontraban en las cercanías del PAU, así como a personas encargadas de los locales comerciales en la misma zona de influencia. La pregunta formulada fue: *¿Cómo considera que sea la influencia de la universidad a través del inmueble vecino?* Las conversaciones informales resultaron abiertas y fructíferas, con mínimas excepciones.

Los datos de la población estudiantil universitaria fueron obtenidos de los anuarios estadísticos de la BUAP, disponibles para consulta únicamente a partir del año 2003 hasta 2022 (figura 3). Los resultados de la encuesta se han graficado para facilitar su comprensión, y los de las entrevistas se registraron en una base de datos georreferenciada.

Entrevistas

Los resultados de las entrevistas realizadas a 29 sujetos en los alrededores del PAU indican que la influencia o el impacto que tiene la universidad a través de estos inmuebles es escaso, ya que, en su mayoría, pasa desapercibido o se valora en términos de un consumidor de productos o servicios. Esto provoca tanto efectos positivos (para los negocios aún en funcionamiento) como negativos. Por ejemplo, el traslado de actividades administrativas a la Torre de Gestión, construida en Ciudad Universitaria en 2021, disminuyó las ventas de un negocio de alimentos, que ya no se recuperó sin el mercado universitario y tuvo que cesar sus actividades.

En cuanto a las encuestas realizadas a alumnos y exalumnos con sede en la ZMH, en noviembre de 2023, destacaremos algunos de los resultados. A la pregunta: *¿Qué opinas de los controles para ingresar a los inmuebles?*, detectamos que las generaciones actuales tienen una percepción positiva de estos controles, mientras que para algunos exalumnos esto provoca que ya no se sientan parte de la institución.

Respecto al conocimiento de la existencia del PAU, los alumnos y exalumnos del centro conocen más edificios en comparación con los estudiantes de la Facultad de Arquitectura (FABUAP) con sede en Ciudad Universitaria.

Una interesante coincidencia surgió con la pregunta: *¿Consideras que ese inmueble de tu unidad académica es parte de tu identidad?* El 77 % de los exalumnos y el 75 % de los alumnos respondieron afirmativamente, lo que deja entrever la vinculación que han construido con estos espacios. Otra pregunta que vale la

pena mencionar, debido a la alta y contundente coincidencia de respuestas, fue: *¿Consideras que la actividad estudiantil de la buap debe permanecer en el Centro Histórico?* En este caso, el 100 % de los exalumnos y el 95 % de los alumnos respondieron afirmativamente.

Ante estos resultados, y con la necesidad de regresar a los universitarios al centro, se han propuesto algunas estrategias vinculantes que podrían beneficiar tanto a los estudiantes universitarios como a los vecinos del PAU, como la que se presenta a continuación. La información recabada también permitió replantear las hipótesis iniciales y descubrir elementos que no se habían considerado previamente. El acercamiento con actores institucionales fue variado. Con la Dirección de Infraestructura Educativa no fue difícil, aunque en ciertos momentos se percibió que algunas respuestas se limitaban a un discurso institucional, a veces evasivo. Con otros agentes clave, como los promotores del VNU, el acercamiento fue lamentablemente de absoluto rechazo. El acercamiento con los habitantes y estudiantes de la FABUAP no fue tan complicado, ya que se manejaron credenciales universitarias y se compartieron intereses patrimoniales afines.

Evolución del fenómeno de vinculación en la BUAP

Dado que la vinculación en la BUAP ha experimentado variaciones a lo largo del tiempo, se optó por definir periodos de acuerdo con los resultados obtenidos. Para contrastar mejor la evolución de este fenómeno, se toma como punto de partida el momento en que la universidad obtuvo su autonomía, en 1956.

Estos periodos han sido etiquetados de acuerdo con las características que presentó la vinculación en cada uno de ellos. El tramo final del análisis, que se extiende hasta el presente año, ha sido nombrado de forma provocativa y provisional. Esta denominación busca confirmar la problemática señalada, aunque también permite visibilizar ciertos indicios e intentos por modificar la tendencia restrictiva del PAU. En los dos primeros periodos analizados, se considera que la vinculación universitaria estuvo marcada por un enfoque social, por encima de los enfoques económico e histórico.

Cercanía Social. Aliado de causas sociales (1956-1964)

En este periodo, al interior de la universidad, se estrena su autonomía mientras reproduce las posturas contrastantes de dos modelos políticos en disputa a nivel mundial. Esta coyuntura llevó a una parte de la comunidad universitaria a solidarizarse con las demandas de diversos grupos sociales. La fuerza de esta unión entre estudiantes y sociedad alcanzó su punto culminante en 1964, cuando se logró la renuncia del gobernador Nava Castillo en el estado de Puebla, evento que posicionó a la universidad como un catalizador de inconformidades sociales, tal como lo señala Juan Fidel Pérez Espinosa (2004).

Conflicto y ruptura con el Estado (1961-1975)

Esta etiqueta se retoma de Adrián Acosta Silva (2004), ya que señala con claridad el tono que adquiere la vinculación en este periodo, también marcado por fuertes movilizaciones estudiantiles (1964-1969). En este recorte temporal, al igual que en el anterior, se considera que en la vinculación universitaria predominaba un enfoque social. Es posible que esta actitud haya provocado una primera descentralización del estudiantado —que hasta entonces se concentraba en la ZMH— hacia Ciudad Universitaria, situada en los límites del sur de la mancha urbana de aquella época. Este movimiento generó una desconexión espacial con la centralidad de la ciudad y con los sectores sociales heterogéneos que allí desarrollaban sus actividades cotidianas. A pesar de lo anterior, la institución continuó vinculada a la sociedad y se autodefinió como “crítica, democrática y popular” durante el periodo comprendido entre 1971 y 1989.

A partir del siguiente periodo, se observa que en la vinculación universitaria el enfoque histórico comienza a predominar, dictando las acciones que la institución deberá emprender en torno a su patrimonio arquitectónico.

Acumulación patrimonial

Bajo este modelo, la universidad mantiene una política de puertas abiertas y adquiere varios inmuebles en el centro con el objetivo de disminuir el considerable déficit de espacios físicos (Martínez, 2015, p. 111). Paralelamente, establece un acercamiento colaborativo con las autoridades y participa en la elaboración del expediente que le permitiría a la ciudad de Puebla obtener el título de Patrimonio de la Humanidad en 1987. Al parecer, como forma de corresponder a este acercamiento institucional, el Estado otorga a la universidad el título de Benemérita. Sin embargo, esta distinción no evitó —o tal vez incluso provocó— que entre 1989 y 1990 la UAP enfrentara una severa crisis en su modelo de relaciones políticas, asociadas a un proyecto específico de universidad (Acosta, 2004).

Transición

Después de mantener una postura crítica frente al Estado, la BUAP, de la mano del Proyecto Fénix (1994-1999), orientado hacia la excelencia académica, pasó a construir nuevos patrones de vinculación con el Estado, lo que implicó una mejora presupuestal y una regulación en el ingreso a la institución, dejando atrás la política de puertas abiertas.

Vinculación y patrimonio

La BUAP no fue ajena a los daños provocados por el sismo de 1999, fenómeno natural perturbador que también ha sido interpretado como un factor de descentralización en la ZMH. La universidad emprendió acciones para reparar los daños sufridos y, en esta nueva etapa, comenzó a consolidarse la idea de que, según Luna (2001), el uso administrativo y de investigación deteriora menos los inmuebles en comparación con el uso académico. Por ello, se empezó a recomendar el cambio de uso en los inmuebles que conforman el PAU.

En 2008, la universidad inauguró el Complejo Cultural Universitario (CCU) en una zona periférica de la ciudad, de alta plusvalía en desarrollo y con condiciones de movilidad excluyentes. Esta decisión implicó el traslado de actividades culturales que anteriormente se realizaban en la ZMH por parte de la comunidad universitaria. Este hecho se considera un indicador del fin del predominio del enfoque histórico en la vinculación del PAU. Aunque dicho enfoque continuó presente posteriormente, las acciones emprendidas bajo su marco se orientaron principalmente a reforzar el componente económico, no solo de la institución, sino también de las políticas estatales que promueven la ZMH como un lugar turístico.

En 2013 se creó la Dirección de Apoyo y Seguridad Universitaria (DASU), que se constituyó como un agente universitario encargado de instalar puestos de control en los accesos a los inmuebles del PAU. Esta medida inhibió el acercamiento y el ingreso de pasantes, egresados e incluso de algunos estudiantes de la BUAP, lo que impidió la construcción de vínculos que permitieran incorporar estos espacios a la identidad del alumnado. De este modo, comenzó a hacerse más evidente la ausencia del enfoque social en la vinculación universitaria de la BUAP.

Vinculación y mercadería cultural

El presente trabajo de investigación considera que actualmente se atraviesa un momento crítico del PAU en la ZMH. A partir del sismo de septiembre de 2017, se inició una fuerte descentralización de las actividades académicas y administrativas universitarias en preparatorias, algunas facultades y diversas dependencias, motivada por el temor generado ante los daños que presentaron algunos inmuebles.

Sin embargo, este fenómeno natural perturbador no es el único elemento que se identifica. Aun sin haber superado la incertidumbre provocada por el sismo, se sumó la emergencia sanitaria causada por la COVID-19, que obligó al traslado de las actividades universitarias presenciales a un formato digital y a distancia, lo que implicó la suspensión generalizada de las vinculaciones físicas.

Una vez declarado el fin de la emergencia sanitaria, el retorno a la presencialidad trajo consigo un aumento en los controles dentro de la BUAP. El acceso de la comunidad universitaria a los espacios comenzó a requerir la validación mediante un código QR, verificado por personal de la DASU, lo que profundizó aún más la exclusión de los actores antes mencionados. A lo anterior se suma la inauguración, en 2021, de la Torre de Gestión Académica y Servicios en Ciudad Universitaria, donde fue trasladada la sede de la Rectoría —anteriormente ubicada en un edificio de la ZMH— junto con 22 dependencias universitarias.

Como resultado, doce inmuebles del PAU han quedado con una función indefinida PAU. Paralelamente, se observa un avance hacia un manejo de estos espacios como mercancía cultural; es decir, se promueve su consumo únicamente desde una perspectiva espectacular, despojándolos de actividades universitarias que generen símbolos, vínculos y otros valores intangibles construidos por la comunidad estudiantil universitaria.

Resultados

Vinculación de Casa Analco FABUAP con el barrio

Casa Analco es un proyecto de la Facultad de Arquitectura de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (FABUAP), iniciado en 2018.

Dentro de los objetivos planteados en Casa Analco como un espacio de vinculación universitaria desde la disciplina de la arquitectura y el urbanismo, en diferentes etapas se propone el desarrollo de la investigación, la realización de iniciativas proyectuales y de prácticas relativas a la conservación del patrimonio, a través de un acercamiento más estrecho con la comunidad del Centro Histórico de Puebla, y para compartir espacios para la difusión de oficios y actividades locales. (Hernández Sánchez *et al.*, 2021, p. 42)

A partir de las acciones desarrolladas en el proyecto universitario Casa Analco FABUAP, en colaboración con el grupo Re Genera Espacio (RGE), se han establecido vínculos con la comunidad y sus habitantes, entre ellos personas adultas mayores, practicantes de oficios como los alfareros y el párroco del templo de Analco. Las necesidades, basadas en diversas problemáticas planteadas por la población, han permitido un acercamiento paulatino al barrio, donde “los arquitectos de la universidad o los de la Casa Analco”, como los llaman los vecinos, llevan a cabo acciones a corto, mediano y largo plazo.

Un ejemplo de ello es la señora Carmen (figura 9), conocida como “la señora de la casa de la piedra”, apodo que se debe a un gran bloque de piedra ubicado en la esquina de su vivienda, considerado un elemento de identidad del barrio. Ella

tuvo un acercamiento con los responsables del proyecto Casa Analco y, gracias a la confianza generada entre ambas partes, solicitó apoyo para la elaboración del plano arquitectónico de su casa. Este documento era necesario para realizar su testamento y heredar el inmueble, y su ausencia le había impedido comenzar a planear la subdivisión de la propiedad.

Figura 9. Levantamiento de planos arquitectónicos en casa de la señora Carmen, barrio de Analco



Fuente: Archivo personal de Adriana Hernández Sánchez (2022).

El inmueble de la señora Carmen es uno de los más representativos del barrio: de un solo nivel, con dimensiones considerables y una destacada portada de piedra. Por medio de un taller en el que participaron estudiantes de la FABUAP, se logró realizar, durante casi un año (2021-2022), los respectivos levantamientos arquitectónicos. En una primera etapa se utilizó un teodolito, y posteriormente una estación total, con lo cual fue posible concluir las plantas arquitectónicas y las fachadas.

En otra etapa, a raíz del Taller Barrial de Artes y Oficios del Centro Histórico de Puebla, y por medio del equipo interdisciplinario de Re Genera Espacio —que trabaja en proyectos de espacio público, vivienda, participación ciudadana y Centro Histórico—, durante el verano de 2022 se llevó a cabo el Taller de Voluntariado Internacional de la Unesco (WHV, por sus siglas en inglés), en el cual se invitó a Casa Analco FABUAP como sede. Esta actividad contó con la asesoría y capacitación de la Escuela Taller de Restauración del Gobierno del estado de Puebla, a través de una serie de pláticas sobre sistemas constructivos y levantamiento de deterioros.

Durante el periodo 2023-2024, la propia Casa Analco requirió un nuevo levantamiento arquitectónico (figura 10) mediante el uso de una estación total. En este proceso, estudiantes en servicio social y prácticas profesionales realizaron el levanta-

tamiento de las plantas baja y alta, así como la identificación de deterioros. Esta actividad tuvo como objetivo contar con un levantamiento arquitectónico actualizado que sirva para la gestión de recursos ante las autoridades correspondientes, y para el planteamiento de posibles acciones por parte de los responsables del proyecto.

Figura 10. Levantamiento de planos arquitectónicos en Casa Analco y comedor comunitario de la parroquia del Santo Ángel Custodio, barrio de Analco



Fuente: Archivo personal de Adriana Hernández Sánchez (2023, 2024).

Por último, la parroquia de Analco, dedicada al Santo Ángel Custodio, solicitó en el verano de 2024 la revisión de algunos espacios que presentan humedad en muros y losas. Se determinaron las posibles causas de los deterioros, y actualmente se están elaborando las plantas arquitectónicas correspondientes para que los responsables del templo puedan gestionar recursos o donaciones para su intervención.

Con estas acciones, se ha evidenciado que el proyecto Casa Analco comienza a adquirir sentido para la comunidad del barrio desde la función social de la arquitectura. Se trata de impactar desde esta disciplina, y de lograr que los propios habitantes se beneficien de una profesión que, muchas veces, se ha mantenido encerrada en las aulas. Esta labor social representa un proceso a largo plazo que está generando beneficios tanto para los estudiantes, quienes se forman fuera del aula, como para los vecinos del barrio de Analco, al recibir apoyo en la elaboración de planos y análisis de deterioro de sus inmuebles.

Las actividades descritas demuestran que lo histórico, lo social y lo económico son aspectos compatibles dentro de los procesos de vinculación, y que dinamizan el patrimonio al beneficiar tanto lo institucional como lo simbólico. Esta experiencia también evidencia que el PAU-BUAP puede incidir en la ZMH a través de actividades y acciones específicas en su territorio inmediato, donde la proximidad de los estudiantes resulta central para el planteamiento de una estrategia de vinculación tanto hacia el interior como hacia el exterior de la institución. Asimismo, para atender ciertas demandas sociales y complementar la formación académica, es necesario revertir la descentralización de las actividades universitarias en la ZMH, aprovechando los espacios privilegiados que posee la universidad.

Conclusiones

Con base en las entrevistas y encuestas realizadas, se considera que existe un desconocimiento tanto interno como externo del PAU en su totalidad. Además, se observa que las actividades en estos inmuebles son gestionadas de manera aislada por cada dependencia, y menos del 50 % de ellos sigue siendo utilizado por los estudiantes universitarios.

A pesar de lo anterior, se ha detectado que comienzan a surgir voces que demandan un retorno estudiantil al PAU en la ZMH, señalando la evidente ausencia de estudiantes universitarios en lo que ahora se denomina el barrio histórico universitario. Ante lo que parece ser un avance inevitable de dicha demanda, la institución deberá desarrollar una propuesta multidisciplinaria junto con la comunidad universitaria, en toda su heterogeneidad, enfrentando el reto de definir el uso que se daría a un vasto patrimonio arquitectónico acumulado, con gran potencial vinculante, y considerando su dicotomía patrimonial e institucional. El contacto con el patrimonio arquitectónico universitario no solo se revela como un privilegio

de acceso, sino también como un nivel necesario que servirá de base para iniciar y profundizar en la construcción del conocimiento sobre el patrimonio edificado.

Al momento de concluir este artículo, la universidad se encuentra en un paro estudiantil (marzo de 2025), dando prioridad a la toma de instalaciones en Ciudad Universitaria, donde se encuentra la oficina de la Rectoría, y no tanto al Edificio Carolino. Este último, que en los años setenta del siglo pasado fue objetivo de ocupación en respuesta a los reclamos en las manifestaciones estudiantiles, ahora ha sido convertido en un espacio museal, sin actividades universitarias ni administrativas y con poco simbolismo político. Por ello, pasa casi desapercibido para el alumnado en paro. Cabe destacar también que entre las demandas estudiantiles se encuentra la exigencia de contar con actividades culturales en sus propias unidades académicas, valiéndose de conceptos como arraigo, patrimonio e identidad.

Referencias

- Acosta Silva, A. (2004). La rebelión antipopulista. *Gaceta Tiempo Universitario*, 7(14). <https://dga.buap.mx/sites/default/files/Tiempo%20Universitario/2004/14/index.htm>
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (s. f.). Ediciones de la Gaceta Universidad. *Gaceta Universidad*. <https://comunicacion.buap.mx/?q=content/ediciones-gaceta-universidad>
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (2019, 31 de enero). Ciudad Universitaria de la BUAP, 50 años de formar profesionistas y líderes del conocimiento. *Boletines BUAP*. <https://www.boletin.buap.mx/node/891#:~:text=Mientras%20que%20en%201956%20ingresaron,albergaba%20a%2010%20mil%20estudiantes>
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (2023). *Anuario estadístico* 22-23. BUAP.
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (2024, 22 de marzo). BUAP entre las mejores universidades de México. *Boletines BUAP*. <https://www.boletin.buap.mx/node/3386>
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (2024, 9 de junio). Se firma Carta Puebla: declaración para incluir al Barrio Histórico Universitario

- en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco. *Boletines BUAP*. <https://boletin.buap.mx/node/3489>
- Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). (2024). *Carta Puebla*. BUAP.
- Buzai, G. (2010). Análisis espacial con sistemas de información geográfica: sus cinco conceptos fundamentales. En G. D. Buzai (ed.), *Geografía y sistemas de información geográfica. Aspectos conceptuales y aplicaciones* (pp. 163-195). Universidad Nacional de Luján-GESIG.
- Campos Ríos, G. y Sánchez Daza, G. (2005). La vinculación universitaria: ese oscuro objeto del deseo. *Revista Electrónica de Investigación Educativa*, 7(2), 2-13. <http://redie.uabc.mx/vol7no2/contenido-campos.html>
- Canclini, N. G. (1999). Los usos sociales del patrimonio cultural. En E. A. Criado (coord.), *Patrimonio etnológico. Nuevas perspectivas de estudio* (pp. 16-33). Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- García, R. (2006). *Sistemas complejos. Conceptos, método y fundamentación epistemológica de la investigación interdisciplinaria*. Gedisa.
- González-Varas Ibáñez, I. (2014). *Las ruinas de la memoria: Ideas y conceptos para (im)posible teoría del patrimonio cultural*. Siglo XXI.
- H. Congreso del Estado de Puebla. (1998, 28 de diciembre). *Ley de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*.
- H. Consejo Universitario. (2007, 21 de marzo). *Reglamento de la administración de bienes que integran el Patrimonio de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*. BUAP.
- H. Consejo Universitario. (2023, 22 de septiembre). *Estatuto Orgánico de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla*. BUAP.
- Hernández, A., Torre Sánchez, C. de la. y Ramírez, N. L. (2021). Casa Analco, proyecto de vinculación universitaria con la comunidad y el patrimonio arquitectónico urbano y social de los barrios de Puebla (México). *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(1), 33-50. <http://www.scielo.org.co/scielo>.

php?script=sci_arttext&pid=S2462-91032021000100033

Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi). (2021). *Encuesta Nacional de Cultura Cívica (Encuci) 2020. Principales resultados*. <https://www.inegi.org.mx/programas/encuci/2020/>

Leonini, L. (1988). *L'identità smarrita. Il ruolo degli oggetti nella vita quotidiana*. Il Mulino.

Loreto López, R. (2021). *El paisaje del barrio histórico universitario. Puebla, siglos XVI-XXI*. Dirección General de Publicaciones, BUAP.

Luna Martínez, R. (2001). *Refuncionalización del patrimonio edificado de la BUAP dentro del centro histórico de Puebla* [tesis de maestría, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla].

Martínez Ibáñez, D. N. (2015). *La UAP y la recuperación del patrimonio edificado en Puebla*. Colegio de Historia, Facultad de Filosofía y Letras, BUAP.

Moreno Botello, R. (2024, 2 de junio). 1976: el Carolino bajo asedio. *Mundo Nuestro*. <https://mundonuestro.mx/content/2024-06-02/1976-el-carolino-bajo-asedio-primera-parte-ricardo-moreno-botello>

Navarrete Escobedo, D. (2022). Matices de la turistificación y de la gentrificación en México: comparativa de impactos socioespaciales en la Roma-Condessa y el centro patrimonial de San Miguel de Allende. *Tlalli. Revista de investigación en Geografía*, 7, 115-140. <https://doi.org/10.22201/fyl.26832275e.2022.7.1748>

Pérez Espinosa, J. (2004). A cuarenta años del movimiento lechero de 1964. *Gaceta Tiempo Universitario*, 7(8). <https://dga.buap.mx/sites/default/files/Tiempo%20Universitario/2004/08/index.htm>

Sabulsky, G. y Maass, M. (2015). La vinculación como estrategia de formación en la educación superior. Áreas de Humanidades y Ciencias Sociales y de Artes, Arquitectura y Diseño. En M. Mass (coord.), *La vinculación como estrategia de formación en educación superior. Sistematización de experiencias y buenas prácticas de docentes universitarios* (pp. 85-144). Red Cesal.

- Saldaña Ramírez, J. (2019). *Joel Arriaga Navarro: Una biografía política* [tesis, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla]. <https://drive.google.com/file/d/1nc9TJWVC2vFU2UwUcu--35yxayGI0bEx/view?usp=sharing>
- Sánchez, D. y Gezmet, S. (2013). Debates actuales sobre extensión universitaria. En M. Barriento (ed.), *Compendio bibliográfico sobre extensión universitaria*. Universidad Pública de Córdoba.
- Sandoval Luna, F. (2018). “*Dices que quieres una Revolución, bueno, sabes que todos queremos cambiar al mundo*”. *Las revueltas estudiantiles en la UAP, México y el mundo, 1966-1968* [tesis de licenciatura, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla]. Repositorio Institucional BUAP. <https://repositorioinstitucional.buap.mx/items/78280c5d-cc2e-4212-9950-0cfe1704be3>
- Valente, G. (2001). Beni Culturali e turismo nella città d’arte. Un teatro ed un museo nel turismo di due città marchigiane (Pesaro e Urbino). En M. Mautone (ed.), *I beni culturali. Risorse per l’organizzazione del territorio* (pp. 113-128). Pàtron Editore Bologna.
- Velázquez, M. (2024, 26 de noviembre). Preparatoria Emiliano Zapata de la BUAP se muda en 2025; tendrá nuevos edificios. *Periódico Central*. <https://www.periodicocentral.mx/academia/preparatoria-emiliano-zapata-de-la-buap-se-muda-en-2025-tendra-nuevos-edificios/360015/>

Políticas públicas medioambientales y transformación urbana: Medellín en el contexto neoliberal (1980-2020)

Deva Menéndez García.

Estudiante del Doctorado en Historia, Historia del Arte y Territorio, Universidad Nacional de Educación a Distancia, Madrid, España.

Correo electrónico: devamenendez@geo.uned.es

Daniel Carmona Cardona.

Magíster en Derecho Constitucional, Universidad de Sevilla, Sevilla, España.

Correo electrónico: dcarmonaca@correo.iue.edu.co

Isabella Tobón Franco.

Especialista en Derecho Administrativo, Institución Universitaria de Envigado, Envigado, Colombia.

Correo electrónico: itobon@correo.iue.edu.co

Recibido: 12 de agosto de 2024. | **Aprobado:** 19 de febrero de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Menéndez, D., Carmona, D. y Tobón, I. (2025). Políticas públicas medioambientales y transformación urbana: Medellín en el contexto neoliberal (1980-2020). *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 69-90. 10.15446/rcep.v12n1.116203

Resumen

Este trabajo analiza el impacto del neoliberalismo en el diseño urbano y la sostenibilidad de Medellín, centrándose en la transformación de la ciudad bajo políticas neoliberales desde la década de 1980. A partir de la revisión de los principales instrumentos de planeación del Área Metropolitana de Medellín —como la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980, el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) 2008-2020 y el Acuerdo Metropolitano 40 de 2007—, se evalúa la planeación del Valle de Aburrá como centro conurbado y la efectividad de sus políticas públicas ambientales. Asimismo, se examina la interacción entre los sectores público y privado en proyectos urbanos estratégicos, como Metroplús y el Parque Arví. Los hallazgos evidencian una fragmentación social, territorial y ambiental, así como una estética urbana orientada al turismo ecológico, cuyos efectos en la sostenibilidad y la equidad social resultan cuestionables. Se concluye que estos elementos han sido instrumentalizados como herramientas de neoliberalización urbana, lo que pone en entredicho su verdadera contribución a la justicia ambiental y social.

Palabras clave: diseño urbano, gestión pública, neoliberalismo, medioambiente, política pública.

Environmental Public Policy and Urban Transformation: Medellín in the Neoliberal Context (1980–2020)

Abstract

This study analyzes the impact of neoliberalism on urban design and sustainability in Medellín, focusing on the city's transformation under neoliberal policies since the 1980s. Drawing on a review of key planning instruments for the Metropolitan Area of Medellín—such as Departmental Ordinance No. 34 of 1980, the Integrated Metropolitan Development Plan (PIDM by its acronym in Spanish) 2008–2020, and Metropolitan Agreement No. 40 of 2007—the research evaluates the planning of the Aburrá Valley as a conurbated center and the effectiveness of its environmental public policies. It also examines the interaction between public and private sectors in strategic urban projects such as Metroplús and Parque Arví. The findings reveal social, territorial, and environmental fragmentation, along with an urban aesthetic geared toward ecotourism, whose effects on sustainability and social equity are questionable. The study concludes that these elements have been instrumentalized as tools of urban neoliberalization, casting doubt on their true contribution to environmental and social justice.

Keywords: urban design, public management, neoliberalism, environment, public policy.

Políticas Públicas Ambientais e Transformação Urbana: Medellín no Contexto Neoliberal (1980-2020)

Resumo

Este artigo analisa o impacto do neoliberalismo no design urbano e na sustentabilidade em Medellín, com foco na transformação da cidade sob políticas neoliberais desde a década de 1980. Ao revisar os principais instrumentos de planejamento da Área Metropolitana de Medellín —como a Portaria Departamental nº 34 de 1980, o Plano Integral de Desenvolvimento Metropolitano (PIDM) 2008-2020 e o Convênio Metropolitano 40 de 2007—, avalia-se o planejamento do Vale do Aburrá como centro conurbado e a eficácia de suas políticas públicas ambientais. O estudo também examina a interação entre os setores público e privado em projetos urbanos estratégicos, como o Metroplús e o Parque Arví. Os resultados revelam fragmentação social, territorial e ambiental, bem como uma estética urbana voltada para o ecoturismo, cujos efeitos sobre a sustentabilidade e a equidade social são questionáveis. A conclusão é que esses elementos foram instrumentalizados como ferramentas da neoliberalização urbana, o que questiona sua verdadeira contribuição para a justiça ambiental e social.

Palavras-chave: desenho urbano, gestão pública, neoliberalismo, meio ambiente, política pública.

Introducción

El diseño urbano es el resultado de las políticas públicas que lo auspician y orientan. En consecuencia, tiene repercusiones en los ámbitos económico, sociológico, ideológico y ambiental. Como propone Harvey (2007), toda política público-territorial es producto del sistema económico al que históricamente ha servido. Así, la trama urbana —como producto político— ha servido como referente para interpretar las ideologías y políticas que la han sostenido, y viceversa.

Desde esta perspectiva, la llegada del capitalismo industrial transformó las ciudades, evidenciando la necesidad de que el Estado legislara sobre unas urbes que se poblaron de nuevas clases sociales, formas de ocio, sistemas de transporte y actividades económicas y culturales. Según estudios de Sierra (2019), a partir de la década de 1980 se produjeron profundos cambios en las ciudades, que evidenciaron un nuevo orden territorial, espacial y social: el orden neoliberal.

La hipótesis de partida del presente trabajo toma como punto inicial la implantación de políticas neoliberales en los distintos Estados latinoamericanos desde los años ochenta, en las que Colombia también participó de manera directa (Monreal, 2016). Durante este periodo, una parte del continente se vio obligada a implementar ajustes que derivaron en la liberalización de sus economías. Los resultados del proceso fueron diversos, y sus aciertos y desaciertos continúan siendo objeto de análisis. Sin embargo, uno de los efectos más evidentes fue la intensificación de la fragmentación y la segregación social y territorial, así como el deterioro ambiental que esto generó en las ciudades (Monreal, 2016).

En consecuencia, siguiendo a Harvey (2007), las urbes latinoamericanas presentan hoy índices alarmantes de metropolización de la periferia, lo que ha dado lugar a nuevos modelos de urbanización, distintos a los que existían en décadas anteriores. En el caso colombiano, uno de los procesos más destacados por su intensidad se presentó en la ciudad de Medellín. Su problemática urbana, en el marco del sistema neoliberal, ha sido ampliamente abordada por Gelacio-Panesso, Martínez y Wolf-Amaya (2019), así como por Alzate-Navarro (2023). Según estos autores, los cambios en la ciudad estuvieron impulsados por un crecimiento demográfico derivado del éxodo rural y los desplazamientos forzados ocurridos durante las últimas décadas del siglo xx. Dichos procesos dieron lugar a un fenómeno de conurbación que buscó unificar un territorio geográfica y socialmente mixto y complejo.

En términos prácticos, dicha unificación tomó relevancia con la promulgación de la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980, que dio origen al Área Metropolitana del Valle de Aburrá, la primera entidad pública de este tipo en el país. Actualmente, dicha área agrupa a diez municipios: Barbosa, Girardota, Copacabana, Bello, Medellín, Envigado, Itagüí, Sabaneta, La Estrella y Caldas (Schnitter *et al.*, 2006).

Así se transformó la zona metropolitana de Medellín, destacándose el abandono del centro tradicional en favor de áreas de nueva construcción (Gelacio-Panesso et al., 2019). Este proceso ha sido entendido como un fenómeno multicausal que se ha prolongado hasta la actualidad y que responde a los patrones del modelo neoliberal, así como a la expansión y crecimiento de la zona sur del valle —integrada por Envigado, Itagüí y Sabaneta—. Por su parte, Alzate-Navarro (2023) analizó la estructura reciente del urbanismo en Colombia y sus resultados dan cuenta de un modelo de gestión privada que evidencia un retraimiento del Estado. Este modelo “favoreció procesos de redensificación, disminuyó las políticas de fomento a la autoconstrucción y promovió procesos de renovación en sectores populares, con impacto en la organización socioespacial y ambiental” (Alzate-Navarro, 2023, p. 21).

Para el 2024, la revisión bibliográfica realizada arrojó luz sobre un estado de la cuestión caracterizado por tres dinámicas principales. En primer lugar, la introducción de la dispersión periurbana como catalizadora de la aparición de grandes proyectos inmobiliarios alejados del centro tradicional. En segundo término, el crecimiento desbordado de las áreas populares, que dio lugar a sectores con una marcada informalidad, falta de servicios y ausencia del Estado. En tercer lugar, la proliferación de urbanizaciones cerradas con una tendencia hacia desarrollos verticales, de alto impacto visual y ambiental, especialmente en zonas de montaña y áreas rururbanas¹.

Estas tres dinámicas configuraron el proceso de neoliberalización de la ciudad, respaldado por las políticas públicas impulsadas por la Alcaldía de Medellín, que desempeñó un papel destacado tanto en el municipio como en su Área Metropolitana. En este contexto, los debates en torno a las políticas públicas —su definición, configuración, usos, significados y relación con los procesos políticos y económicos— adquirieron relevancia fundamental, al implicar cuestionamientos sobre los modelos de ciudad (Harvey, 2007) y, por tanto, sobre el derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968).

En relación con este último concepto, emergió también la noción del derecho a un medioambiente sano y su articulación con las políticas públicas ambientales. Siguiendo a Toro (2022), estas políticas cumplirían funciones preventivas, conservadoras y promocionales, y una parte importante de los problemas ambientales urbanos “tendrían su razón de ser en fallos institucionales o en la debilidad de los gobiernos” (p. 13). En el caso de Medellín, Brand (2001) analizó las reformas del Estado y el desmonte de las políticas e instituciones públicas de bienestar en las últimas décadas, y propuso el ejemplo de una ciudad donde lo ambiental se ha reducido a una dimensión meramente estética. En este escenario, la implantación

1 Siguiendo a Cardoso (2012), el término *rururbano* hace referencia a un territorio que, aunque originalmente era totalmente rural, en la actualidad se utiliza para fines urbanos. Se trataría de un espacio de transición entre ambos sistemas.

del proyecto neoliberal influyó directamente en la formulación y aplicación de las políticas públicas ambientales en el Área Metropolitana de Medellín, afectando su sostenibilidad y la garantía de un ambiente sano.

A partir de estas consideraciones, en el presente trabajo se planteó como objetivo general el análisis de las políticas ambientales del Área Metropolitana de Medellín, con el fin de evaluar su eficacia en la promoción de un desarrollo urbano sostenible. Entre los objetivos específicos, se propuso: 1) explorar cómo las estructuras de gobernanza en ciudades neoliberales han facilitado o limitado la implementación de políticas públicas centradas en la sostenibilidad ambiental; 2) identificar y describir casos concretos de integración de políticas ambientales en el diseño y la planificación del Área Metropolitana del Valle de Aburrá; y, 3) evaluar los efectos de dichas políticas ambientales en la calidad de vida urbana en contextos influenciados por el modelo neoliberal.

Metodología

Con el fin de alcanzar los objetivos propuestos, se realizó un análisis exhaustivo de las políticas ambientales implementadas en el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, con énfasis en la normativa y la documentación clave que orientó la estructuración y ejecución de dichos instrumentos normativos y de planificación. El estudio incluyó una revisión detallada de documentos legales y normativos fundamentales, entre los que se destacan la Ordenanza Departamental n.º 34 de 1980 —que estableció las bases legales para la gestión territorial del Valle de Aburrá— y el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano (PIDM) 2008-2020, que definió las líneas estratégicas en materia de sostenibilidad, ordenamiento espacial y accesibilidad en la región.

Asimismo, se analizaron acuerdos metropolitanos específicos, como el Acuerdo Metropolitano n.º 40 de 2007, por el cual se adoptó el PIDM, así como otros acuerdos relevantes en torno a la sostenibilidad ambiental, incluyendo el Acuerdo Metropolitano n.º 54 de 2017, relativo a la Política Pública de Turismo Sostenible. Además, se revisaron leyes nacionales como la Ley 128 de 1994 y la Ley 1625 de 2013, junto con resoluciones expedidas por el Área Metropolitana sobre temas de gestión ambiental, con el propósito de comprender su influencia en la configuración de las políticas públicas locales. A partir de estos objetos de estudio, se empleó una metodología de corte cualitativo, con un enfoque interpretativo y un análisis documental en profundidad. Esta estrategia permitió examinar cómo las estructuras de gobernanza reflejadas en los documentos analizados facilitaron o limitaron la implementación de políticas públicas centradas en la sostenibilidad ambiental. A través de este análisis, se buscó comprender las dinámicas de poder y la influencia del modelo neoliberal en la formulación y aplicación de dichas políticas en el contexto urbano de Medellín.

Resultados

Los resultados obtenidos se organizaron en torno a tres líneas argumentales principales. La primera se sustentó en una lectura de las políticas públicas de Medellín desde una doble perspectiva: por un lado, la de un Estado ausente e insuficiente; por otro, la de las injerencias históricas del sector privado en la gestión urbana de la ciudad. La segunda línea argumental se centró en la planificación del marco metropolitano, en particular en lo relativo al instrumento de creación de un Entorno Regional Sostenible y un Ordenamiento Espacial y de Accesibilidad. Por último, se realizó un análisis de los proyectos contemplados en el Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020, con énfasis en su impacto sobre la construcción y valorización del concepto de turismo sostenible.

La dimensión normativa de las políticas públicas en la planeación metropolitana

El crecimiento del Valle de Aburrá comenzó a finales del siglo xix y se consolidó durante la primera mitad del siglo xx, en un momento en que América Latina se integraba de manera más estable a la economía mundial. En este contexto, y siguiendo las ideas de Gómez (2012), la división internacional de la cadena de manufactura situó al sur del continente como principal proveedor de materias primas. Esta situación dio lugar a un incremento demográfico en las ciudades y, en consecuencia, a una mayor demanda de infraestructura para albergar a la creciente población.

Este fenómeno condujo inevitablemente a un proceso de modernización de la estructura urbana y vial, el cual alcanzó su punto culminante en los años 60 y 70, con hitos como la construcción del edificio Coltejer (Gómez, 2012). No obstante, esta modernización no fue producto de una planificación ni de una intervención estatal articulada, sino del interés de promotores urbanos privados. Figuras como Carlos E. Restrepo y Pedro Nel Ospina, junto con personajes como Carlos Coroliano Amador y Ricardo Olano, impulsaron la idea de que el progreso urbano dependía del liderazgo de reconocidos empresarios. Bajo la ideología burguesa predominante en América Latina, insistieron en nociones como el “progreso” y la “civilización” (Gómez, 2012).

En el contexto normativo del siglo xx, tampoco se contemplaba una colaboración armoniosa entre las iniciativas pública y privada. Más allá del Instituto de Fomento Municipal (INSFOPAL), no existían entes descentralizados con autonomía administrativa. La gestión del territorio colombiano se centralizaba en la capital de la república, y la Carta política de 1886 no brindaba autonomía administrativa a las entidades territoriales, lo que relegaba buena parte del progreso periférico a empresarios e inversionistas (Estupiñán, 2012).

Como plantea Estupiñán (2012), fue la iniciativa privada la que impulsó el desarrollo antioqueño y convirtió Antioquia en Medellín. Así, el crecimiento de esta ciudad desbordó los límites del Valle de Aburrá y convirtió ese territorio —dividido en municipios— en una zona unificada por una idiosincrasia común y por factores económicos que favorecieron su integración.

Desde esta perspectiva, los resultados obtenidos evidenciaron que el Valle de Aburrá constituye un caso de estudio especialmente valioso en materia de integración territorial y producción normativa. Cada municipio se consolidó como un ente autónomo, con autoridades administrativas independientes entre sí. No obstante, el fenómeno de conurbación ya era evidente (Área Metropolitana, 2019), lo que hizo necesario integrar el territorio tanto física como administrativamente.

Bajo estas premisas, el 27 de noviembre de 1980 se constituyó jurídicamente el Área Metropolitana del Valle de Aburrá. El análisis de esta figura permitió concluir que entidades de este tipo se convirtieron en instrumentos jurídicos de gran relevancia como antes de planificación territorial, orientados a la organización y coordinación del desarrollo conjunto. Estaban dotados de personería jurídica, autoridades propias, autonomía administrativa y patrimonio independiente (Presidencia de la República de Colombia, 1979).

Así, se comprendió que las áreas metropolitanas fueron establecidas con la responsabilidad de elaborar planes integrales de desarrollo y programas de inversiones sectoriales. Su financiación provenía de la contribución por valorización, las tasas generadas por los servicios públicos metropolitanos y otras fuentes de ingreso definidas por la normativa vigente (Congreso de la República, 2013).

Sin embargo, el funcionamiento de esta figura administrativa estaba fuertemente limitado por las características del marco legal colombiano establecido en la Constitución de 1886. Pese a la reforma constitucional de 1968 y a la expedición de la Ley 61 de 1978, el Estado colombiano no logró una presencia efectiva en todo su territorio, lo que derivó en una pérdida de capacidad para gestionar y planificar sus provincias, dando paso al crecimiento no planificado.

En términos prácticos, se evidenció que, desde sus orígenes, el municipio —como figura administrativa— no contaba con la capacidad de gestión de recursos necesaria para que un área metropolitana resultara verdaderamente relevante y no fuera simplemente una elucubración jurídica. Asimismo, se puso de relieve que la división administrativa de 1886 mostraba una fuerte reticencia a la descentralización: figuras como gobernadores y alcaldes dependían directamente del poder ejecutivo, eran designados por el nivel central y sus recursos de funcionamiento estaban determinados por decisiones tomadas en la capital del país. En conse-

cuencia, la planificación territorial no respondía a un conocimiento *in situ*, sino que se aprobaba desde la distancia impuesta por el poder central.

Posteriormente, la Constitución política de 1991 estableció un marco de descentralización favorable para las áreas metropolitanas, en un contexto coincidente con la presidencia de César Gaviria, tradicionalmente considerado el introductor del modelo neoliberal en el país. Con este cambio constitucional, el régimen legal se modificó, y la Ley 128 de 1994 estableció un entorno normativo capaz de desarrollar el objetivo de planificación del crecimiento, en coherencia con el espíritu de esta figura. La norma constitucional de 1991 hizo explícitos tanto el sustrato sociológico de las áreas metropolitanas —es decir, sus formas específicas de relación— como su finalidad (Consejo de Estado, 2018). Una vez transcurrida la primera década del siglo *xxi*, se promulgó la Ley 1625 de 2013, mediante la cual se consolidó el papel de las áreas metropolitanas como autoridades ambientales y entidades de planificación territorial en temas como calidad del aire, recursos hídricos, gestión del riesgo y manejo de residuos sólidos. En este marco, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá actuó como autoridad ambiental en lo relacionado con permisos de vertimientos y emisiones, centros de diagnóstico automotor, concesiones de agua, ocupación de cauces y aprovechamiento forestal.

Planeación en el marco metropolitano

Como lo evidenciaron los resultados, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá no nació muerta; sin embargo, transcurrieron diez años hasta que formuló un proyecto del PIDM. Este comenzó a gestarse en 2001, mediante el Acuerdo Metropolitano 18 de ese año, pero no se concretó sino hasta 2008 con la adopción del PIDM *Metrópoli hacia la integración regional sostenible*.

En dicho plan se estableció el marco de actuación metropolitana en torno a los hechos metropolitanos y al medio ambiente urbano. Para ello, se definieron tres ejes de articulación: 1) competitividad regional; 2) cohesión social y 3) sostenibilidad. Estos ejes buscaban desarrollarse a través de los siguientes objetivos metropolitanos:

- Mejorar la calidad de vida y forjar un ambiente sano.
- Consolidar altos niveles de gobernanza en el Valle de Aburrá.
- Afianzar la institucionalidad, la autoridad y la legitimidad del sistema político de alcance metropolitano.
- Consolidar el modelo de ocupación en el Valle de Aburrá y el sistema regional de ciudades.

A su vez, estos objetivos se llevarían a cabo mediante Proyectos Estratégicos Metropolitanos, denominados de la siguiente manera: 1) Sinergia; 2) Entorno regional sostenible; 3) Ordenamiento espacial y accesibilidad; 4) Desarrollo sociocultural y calidad ambiental y 5) Gobierno metropolitano y alianza regional.

No obstante, más allá del horizonte definido por el PIDM, se identificaron una serie de acuerdos relevantes en materia ambiental, expuestos a continuación (tabla 1) (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). Aunque se trataba de documentos aislados, fue posible afirmar que dichos acuerdos y sus impactos se integraron en las líneas del PIDM vinculadas con los proyectos *Entorno regional sostenible* y *Ordenamiento espacial y accesibilidad*, considerados ejes articuladores del plan de ordenamiento. Por ello, resultó esencial detenerse en el análisis de estos ejes.

Tabla 1. Acuerdos metropolitanos en materia ambiental

Acuerdo metropolitano	Tema	Impacto ambiental
Acuerdo 40 del 28 de noviembre de 2007	Adopción del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020.	Promueve la integración regional sostenible y la planificación territorial para el desarrollo ambientalmente responsable.
Acuerdo 22 del 24 de octubre de 2013	Declaración del proyecto Parque del río Medellín como hecho metropolitano.	Revitaliza áreas urbanas y naturales a lo largo del río Medellín, promoviendo espacios verdes y el uso sostenible del suelo.
Acuerdo 5 del 14 de marzo de 2014	Declaración de la construcción sostenible como hecho metropolitano.	Fomenta prácticas de construcción que reducen el impacto ambiental, mejorando la eficiencia energética y el uso de recursos.
Acuerdo 17 del 22 de agosto de 2014	Declaración de la zoonosis como un problema de salud pública.	Reconoce la zoonosis como una cuestión ambiental y de salud pública, promoviendo acciones para su control y prevención.
Acuerdo 2 del 8 de abril de 2016	Declaración de la seguridad, convivencia y paz como hecho metropolitano.	Impulsa la seguridad y la convivencia pacífica, factores esenciales para el desarrollo sostenible y la cohesión social.
Acuerdo 13 del 31 de octubre de 2016	Declaración del bienestar animal como hecho metropolitano.	Resalta la importancia del bienestar animal en el contexto socioambiental, influyendo positivamente en la salud pública y la convivencia.
Acuerdo 54 del 23 de noviembre de 2017	Por el cual se adopta la Política Pública de Turismo Sostenible de Medellín 2018-2028.	Promueve un turismo que respete el medio ambiente, conserve los recursos naturales y fomente prácticas sostenibles, minimizando el impacto ambiental negativo.

Fuente: elaboración propia, a partir de Área Metropolitana (2021) y Concejo de Medellín (2017).

Como autoridad en materia ambiental y de planeación metropolitana, resultaba fundamental exponer cómo se abordó la sostenibilidad regional. Este proyecto tuvo como objetivo “articular la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional en la región central de Antioquia, bajo criterios de equilibrio ambiental, territorial, económico y social” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007, p. 122). Su alcance se enfocó en promover un ordenamiento productivo del territorio orientado a la reducción de la pobreza, mediante estrategias como —de manera destacada— el turismo sostenible.

Ordenamiento espacial y accesibilidad

En materia de planificación urbana, se estableció el Proyecto de Ordenamiento Espacial y Accesibilidad, cuyo objetivo principal fue implementar el modelo de ocupación del territorio bajo el concepto de “región de ciudades” (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). Su alcance abarcó las *Directrices metropolitanas de ordenamiento territorial*, los *Proyectos estratégicos de urbanismo*, el *Plan de ordenación y manejo de la cuenca del río Aburrá*, el *Perfil habitacional del valle de Aburrá*, el *Plan Maestro de Espacios Públicos Verdes Urbanos de la Región Metropolitana del Valle de Aburrá* y el *Plan Maestro de Movilidad*.

A partir de estas premisas, los resultados obtenidos evidenciaron que, durante las primeras décadas del siglo XXI, Medellín inició un proceso de reconversión de su imagen y de sus sectores económicos. La ciudad comprendió que su desarrollo debía alinearse con las exigencias del mercado global y las nuevas dinámicas económicas, enfocándose en la oferta de turismo y en el crecimiento inmobiliario (Brida *et al.*, 2021). Sin embargo, este proceso también llevó a la ciudad a enfrentarse a nuevas dinámicas de planificación urbana y a la creación de normativa asociada al desarrollo de la ciudad (Medellín Cómo Vamos, 2020).

Por ejemplo, anteriormente el desarrollo metropolitano se había impulsado por iniciativa del sector privado paisa²; sin embargo, cuando el impulso privado decayó, el crecimiento de la ciudad se estancó. En este contexto, solo fue posible hablar de planeación reciente y de crecimiento a partir de 2007, con la inversión de la Alcaldía de Medellín en infraestructura pública y el renacimiento de la iniciativa privada, especialmente con la explosión del sector inmobiliario.

Para la primera década del siglo XXI, la iniciativa pública y la iniciativa privada convergieron en las líneas de desarrollo establecidas en el PIDM. A este punto, resultaba pertinente plantear si se habían cumplido los objetivos y proyectos de desarrollo metropolitano y cómo estos se habían conjugado con la planificación urbana y la sostenibilidad ambiental. Además, fue relevante proceder con la eva-

2 El término *paisa* es una denominación socioantropológica para referirse a los habitantes de las regiones colombianas de gran parte de Antioquia.

luación de la interacción público-privada en el marco del desarrollo del Valle de Aburrá durante la vigencia del primer PIDM.

Análisis de los proyectos del PIDM 2008-2020: entorno regional sostenible, ordenamiento espacial y accesibilidad

El rápido crecimiento, el cambio climático y la falta de presencia estatal en diversas áreas, junto con otros problemas, habían generado fuertes presiones sobre la capacidad de los territorios para sostenerse. Estas presiones se manifestaron en múltiples formas, desde la degradación ambiental y la sobreexplotación de los recursos naturales hasta la proliferación de asentamientos informales y la fragmentación socioespacial. En este sentido, para abordar las problemáticas mencionadas y evaluar la efectividad de las políticas implementadas en respuesta a ellas, se llevó a cabo un análisis de los proyectos incluidos en el PIDM 2008-2020, con especial atención a las iniciativas relacionadas con el entorno regional sostenible y el ordenamiento espacial y la accesibilidad.

Proyecto Entorno Regional Sostenible

El proyecto Entorno Regional Sostenible tuvo como objetivo principal articular la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional en la zona central de Antioquia, siguiendo criterios de equilibrio ambiental, territorial, económico y social. A través de él, se buscaba crear un ordenamiento productivo del territorio que contribuyera a la reducción de la pobreza, promoviendo, entre otros aspectos, el turismo sostenible (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2007). En primer lugar, enfatizó la necesidad de integrar la gestión metropolitana con la planificación e intervención urbano-regional, promoviendo un equilibrio entre el crecimiento económico y la preservación del medio ambiente. A nivel económico, el proyecto buscaba fomentar el desarrollo de actividades productivas sostenibles, como el turismo ecológico y la agricultura urbana, conceptos frecuentemente mencionados. Estas actividades no solo contribuirían a la diversificación económica de la región, sino que también promoverían la inclusión social y la reducción de la pobreza.

Para lograr estos objetivos, se establecieron líneas de acción específicas dentro de los proyectos estratégicos del PIDM. Estas estrategias incluyeron la promoción de rutas turísticas ecológicas que destacaran los paisajes naturales y la riqueza cultural del Valle de Aburrá, así como la creación de infraestructuras turísticas que respetaran el entorno natural y fomentaran prácticas económicamente sostenibles, como el turismo ecológico. En el corazón de las estrategias planteadas para el PIDM 2008, el turismo sostenible era esencial para alcanzar estos objetivos, transformando la relación de los ciudadanos con su entorno y fomentando un modelo de crecimiento inclusivo y responsable.

Sin embargo, muchas de las estrategias se orientaron más hacia la creación de atractivos turísticos y el crecimiento de grandes proyectos inmobiliarios que hacia la recuperación ambiental (Gelacio-Panesso *et al.*, 2019). Aunque se hablaba de la ciudad verde o, como algunos turistas la denominaron, de una “ciudad entre la selva”, se hizo evidente que la búsqueda de estos espacios estuvo dirigida principalmente a atraer visitantes y no necesariamente a la protección y restauración del medio ambiente (Echeverry y Vieira, 2022). En este contexto, fue posible afirmar que el propósito ideal inicial se había desdibujado, poniendo en duda la efectividad de las políticas en términos de sostenibilidad y conservación ambiental.

El PIDM, con su enfoque en la integración regional sostenible, delineó un marco para que las ciudades del Valle de Aburrá se convirtieran en destinos atractivos, no solo por su infraestructura y servicios, sino también por su “experiencia verde”. Ejemplos notables de este enfoque incluyeron el desarrollo del Parque Arví, inaugurado en 2011, que se convirtió en uno de los principales referentes turísticos en el valle. A pesar de sus beneficios económicos, como la generación de empleos y emprendimientos locales, también trajo desafíos significativos en materia de turismo y sostenibilidad. El flujo de visitantes resultó en una considerable generación de residuos y basura, perjudicando el ecosistema del propio parque. Tal como señala Gómez (2012), su relativo éxito llevó a la especulación inmobiliaria y al incremento del valor del suelo, lo que afectó a la comunidad local, que comenzó a enfrentar mayores costos de vida sin, necesariamente, recibir todos los demás beneficios asociados (Zuleta, 2021).

El análisis de casos como el presentado constató que, en el contexto de ciudades como Medellín, la adopción de términos como “turismo ecológico” fue una apuesta por el desarrollo de políticas públicas enfocadas en mantener una fachada de ciudad verde, ecológica, con proyección hacia la sostenibilidad y alineada con las nuevas demandas turísticas neoliberales (Echeverry y Vieira, 2022). Esta estrategia, aunque en apariencia loable, también planteó interrogantes críticos: ¿Constituyó realmente una solución efectiva a los problemas ambientales de la ciudad? O, más bien, ¿fue parte de una estética urbana diseñada para atraer turistas sin abordar de manera sustantiva las problemáticas ambientales subyacentes? De igual forma, valió la pena plantear si, verdaderamente, el Valle de Aburrá contaba con espacios susceptibles de ser considerados atractivos ecológicos o si, por el contrario, solo se trataba de una estrategia de *marketing* urbano, lo que, de ser así, reforzaría la idea de una ciudad producto del neoliberalismo.

Sumado a lo anterior, se encontraron otros casos en los que la falta de planificación resultó en desarrollos turísticos que no siempre reflejaron los principios de sostenibilidad esbozados en el PIDM. Por ejemplo, en áreas donde el crecimiento urbano, acelerado y desordenado, la presión sobre los recursos naturales y la infraestructura dificultaron la consolidación de un turismo verdaderamente soste-

nible. Este fue el caso del corregimiento de El Manzanillo, ubicado en el municipio de Itagüí. En esta zona, debido a la falta de regulación y vigilancia urbanística, los habitantes construyeron según su propio criterio, sin considerar adecuadamente los impactos ambientales ni la capacidad de carga del suelo. Este desarrollo descontrolado llevó a un significativo deterioro ambiental, afectando la calidad del suelo y provocando problemas como la erosión, la pérdida de cobertura vegetal y la contaminación de las fuentes hídricas locales. Como resultado de estas prácticas, actualmente el suelo de la vereda El Manzanillo está clasificado como “no apto” para actividades agrícolas o para el desarrollo de nuevos proyectos urbanísticos sostenibles (Alcaldía de Itagüí, 2023). Asimismo, el abandono estatal de ciertas zonas, fuera de los circuitos turísticos como el barrio El Naranjal, se manifestó en la falta de intervención en señalización vial, mantenimiento de vías, andenes y alumbrado público. Así, la omisión del reconocimiento de las realidades locales y específicas pudo haber conducido a intervenciones ineficaces o contraproducentes, frustrando la posibilidad de alcanzar una conservación genuinamente efectiva y equitativa.

Proyectos relacionados con ordenamiento espacial y accesibilidad

El PIDM de 2008 se fundamentó en el “Ordenamiento espacial y la accesibilidad” como uno de sus ejes centrales. Entre los puntos estratégicos clave del PIDM se destacó la implementación de directrices que definieron un modelo de ocupación para suelos urbanos, rurales, de expansión urbana y la articulación del sistema de transporte público. Estas directrices fomentaron una ciudad dispersa y policéntrica, estableciendo criterios y objetivos comunes para la determinación de usos del suelo y densidades de vivienda (Toro, 2022). Asimismo, uno de sus principales objetivos fue mejorar la accesibilidad y la movilidad en las ciudades del Valle de Aburrá. Esta estrategia se centró en aliviar la congestión en su área central, equilibrar la concentración de inversiones del sector público y desarrollar servicios de alta funcionalidad y calidad para los habitantes de las zonas periféricas. A pesar de ello, un porcentaje elevado de la movilidad pública de la ciudad continuó en manos de concesiones privadas, quienes mantuvieron un servicio ineficiente y una flota de vehículos poco accesible, antigua y contaminante. Estas consideraciones han llevado a que, aun actualmente, la compra de vehículos en Medellín continúe en aumento, tal como lo evidenciaron los incrementos registrados entre 2021 y 2022 (Mercado, 2022). Simultáneamente, según datos de la propia alcaldía, el 55 % de los trayectos diarios seguía realizándose en transporte particular (Alcaldía de Medellín, 2018).

Paralelamente, el análisis de casos como el siguiente arrojó luz sobre las relaciones de causalidad respecto a lo anteriormente expuesto. Entre 2004 y 2007 se desarrolló el Sistema Integrado de Transporte Público del Valle de Aburrá (SITVA) conforme a la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo del Conpes 3260 de 2003. El propósito era integrar el Metróplús como un componente clave del sistema de transporte,

aprovechando los incentivos nacionales disponibles. Para ello, se solicitó al Gobierno nacional extender la jurisdicción del AMVA y el área de influencia del transporte masivo para incluir al municipio de Envigado (Alcaldía de Medellín, 2017).

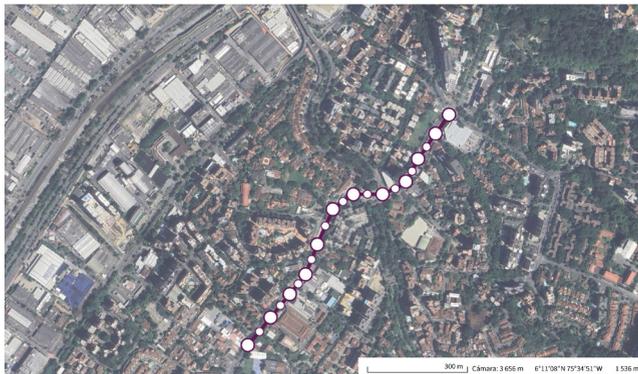
Hasta hace pocos años, el Valle de Aburrá no estaba integrado administrativamente y, en particular, Envigado siempre había sido una excepción. Este municipio del sur del Valle de Aburrá se había caracterizado por mantener su independencia económica y administrativa respecto de sus vecinos. Aunque desde 2007 el Área Metropolitana fungía como autoridad en materia de transporte, tras una consulta municipal en 2016 —mediante el Acuerdo Metropolitano 07 del 26 de julio de 2016— la Junta del Área Metropolitana decidió incorporar a Envigado dentro de los territorios bajo su autoridad administrativa. Como parte de esta integración, se consolidó la apuesta metropolitana por la integración del transporte masivo en el Valle de Aburrá, o al menos en su sector sur.

Valga aclarar que el proyecto Metroplús no fue de autoría exclusiva del Área Metropolitana, sino que fue un proyecto conjunto entre las administraciones municipales del sur del Valle de Aburrá y la empresa Metroplús. Sin embargo, hizo parte de la planeación urbana propuesta a través del PUDM, por lo que fue importante revisar su apuesta por la integración del transporte masivo y la planeación de la ciudad. El proyecto Metroplús, desarrollado por etapas, contempló la construcción de corredores troncales y pretroncales en el sur del Área Metropolitana, específicamente en los municipios de Envigado, Itagüí y Sabaneta. Para el municipio de Envigado, incluyó tramos como la Troncal Sur (1.7 km) y los tramos 2A (0.95 km) y 2B, con obras de pavimentación, renovación de redes de servicios y construcción de andenes (figura 1).

El conflicto se originó cuando se anunció la construcción de una infraestructura vial que atravesaría el Túnel Verde, un área reconocida por su valor paisajístico y ecológico. Los residentes de Envigado, conscientes del impacto ambiental que tendría la obra, organizaron una serie de protestas contra los diseños propuestos y la eventual desaparición del corredor arbóreo ubicado en el principal sector de influencia del proyecto. Entre los principales argumentos esgrimidos se destacó la violación directa de la Ley 99 de 1993 y de la Resolución n.º 130As-1210-7152. Los demandantes presentaron pruebas científicas que demostraban el impacto negativo de la construcción sobre la biodiversidad del Túnel Verde, argumentando que la tala de árboles y la fragmentación del hábitat afectarían gravemente a las especies locales y a los corredores biológicos esenciales, contraviniendo así los principios de conservación y sostenibilidad establecidos por la normativa ambiental. Igualmente, se enfatizó que el proyecto vulneraba derechos colectivos, como el derecho a un ambiente sano y la conservación del patrimonio natural. Todo esto en el contexto de una acción de grupo con medidas cautelares, que llegó hasta el Consejo de Estado, el cual falló, mediante la sentencia con radicado 05001-23-33-

000-2013-00941-02, a favor de los accionantes y ordenó la restructuración de los permisos ambientales asociados al proyecto (figura 2).

Figura 1. Trayecto Metroplús a través del Túnel Verde de Envigado



Fuente: elaboración propia, a partir de imagen satelital Copernicus.

Figura 2. Túnel Verde de Envigado



Fuente: Archivo personal de los autores.

En este contexto, y como resultado de la integración de Envigado al Área Metropolitana como autoridad administrativa y ambiental tras el fallo del Consejo de Estado, la responsabilidad de emitir los respectivos permisos ambientales recayó en el Área Metropolitana, mediante la Resolución Metropolitana n.º D. 00-000740 del 5 de abril de 2019. A pesar del cambio de autoridad ambiental y los nuevos permisos otorgados, el proceso fue objeto de otras múltiples acciones constitucionales, como la acción de tutela con radicado 11001-03-15-000-2021-00041-00, que nuevamente falló a favor de la comunidad, obligando a la autoridad administrativa y al municipio de Envigado a replantear su estrategia al respecto. El municipio, a pesar de la aprobación de los actos administrativos expedidos, decidió no tener en cuenta el diálogo propuesto por la comunidad afectada por el proyecto, optando por proceder con la tala de los árboles y la ejecución de los diseños previamente establecidos. De esta forma, no solo se evidenció la falta de planeación, sino también una ideologización neoliberal del proceso. Hasta el año 2024, han transcurrido más de una década sin que se haya concluido el proyecto en el municipio de Envigado, y sin que se haya iniciado la ejecución de los tramos restantes.

Ejemplos como el anterior refuerzan la idea de una ciudad que no abandonó su modelo de crecimiento neoliberal, en la que las administraciones no intervinieron de manera efectiva, o lo hicieron en beneficio del sistema. Además, se planeó en función del *marketing* urbano, en lugar de hacerlo con el propósito de satisfacer las necesidades ciudadanas, incluidas las ambientales. En consecuencia, concluimos que el esquema de crecimiento neoliberal no fue una cuestión del pasado, sino que continuó siendo parte del presente del Valle de Aburrá. Por ello, documentos como el PIDM se erigieron como herramientas del propio sistema.

Conclusiones

La llegada de nuevas formas de gobernanza, apoyadas en posturas neoliberales adoptadas globalmente, ha reconfigurado profundamente el panorama urbano, centrando sus esfuerzos en dos puntos clave: maximizar la eficiencia económica y reducir la intervención estatal en la planificación. Según Harvey (2007), el neoliberalismo, como proyecto político, se tradujo en una reconfiguración de las ciudades hacia un modelo que prioriza la competitividad económica y la atracción de capital extranjero, a menudo en detrimento de la equidad social. Este enfoque neoliberal se manifestó de manera tangible en la transformación de las ciudades latinoamericanas, donde el debilitamiento de la presencia estatal generó un aumento en la desigualdad y la fragmentación territorial (Sassen, 1991).

En el caso de Colombia, la implementación de políticas neoliberales desde los años ochenta impactó significativamente las dinámicas urbanas. Monreal (2016) señala que estas reformas favorecieron la privatización de servicios y proyectos urbanos, lo que agudizó la segregación social y territorial en ciudades como Medellín, al prio-

rizar la inversión en zonas estratégicas y dejar de lado áreas periféricas vulnerables. Esto estuvo acompañado de un debilitamiento de la planificación pública, lo que permitió la proliferación de desarrollos inmobiliarios privados que respondían a lógicas de mercado más que a necesidades sociales (Alzate-Navarro, 2023).

Particularmente en Medellín, los efectos de estas políticas fueron notables. Gellio-Panesso *et al.* (2019) describen cómo el crecimiento urbano de la ciudad se caracterizó por un marcado desequilibrio, donde áreas, como el sur del Valle de Aburrá, se expandieron bajo modelos de urbanización cerrada y elitista, mientras que las zonas populares se enfrentaron a carencias en infraestructura y servicios básicos. Este patrón de desarrollo exacerbó la segregación espacial y consolidó desigualdades preexistentes, lo que reforzó las dinámicas de exclusión social.

El esquema de crecimiento neoliberal no solo ha sido parte del pasado, sino que sigue vigente en el Valle de Aburrá. Los resultados obtenidos en la presente investigación evidencian que documentos como el PIDM, aunque presentados como herramientas de desarrollo sostenible, se erigieron más bien como instrumentos del sistema neoliberal, priorizando el *marketing* de ciudad sobre las necesidades ciudadanas. Lo mismo ocurrió con proyectos concretos materializados en la ciudad. El Parque Arví y el Metroplús son símbolos de una planeación deficiente, no solo por su ausencia, sino porque nunca estuvieron centrados en las necesidades de la población local. En lugar de priorizar la calidad de vida y el bienestar de los residentes, estos proyectos a menudo se diseñaron para cumplir con objetivos económicos y atraer inversiones.

Asimismo, aunque el PIDM buscaba mejorar la accesibilidad y la movilidad en las ciudades del Valle de Aburrá, la realidad mostró que un porcentaje elevado de la movilidad pública continuó en manos de concesionarios privados, quienes mantuvieron un servicio ineficiente y contaminante. Esto ha llevado a un incremento en la compra de vehículos particulares, perpetuando problemas de congestión y contaminación. Finalmente, ha resultado en una infraestructura que, aunque pretendió solucionar problemas estructurales, no respondió adecuadamente a los problemas cotidianos de la población, como la movilidad efectiva, la reducción de la contaminación y la integración social. La falta de consulta y participación comunitaria en la fase de planificación parece haber sido la principal causa de que las soluciones adoptadas, en muchos casos, resultaran insostenibles. Además, la implementación de estas iniciativas provocó desplazamientos, sembrando la semilla de la gentrificación y exacerbando las desigualdades.

Por el contrario, una verdadera sostenibilidad urbana requeriría un enfoque holístico que considerase tanto el desarrollo económico como las necesidades ambientales y sociales de todos los ciudadanos, asegurando que el crecimiento de la ciudad beneficiara a todos sus habitantes por igual. Esta tendencia dio lugar a un

desarrollo urbano centrado en la creación de una imagen de modernidad y sostenibilidad, enfocada en la atracción de turismo, mientras descuidaba las necesidades reales de la población local. Por todo ello, es posible afirmar que la ausencia de una gobernanza inclusiva dificultó la implementación de políticas públicas que verdaderamente promovieran el bienestar social y la sostenibilidad a largo plazo.

De forma específica, el proyecto Metroplús generó conflictos significativos, como ocurrió con el caso del Túnel Verde en Envigado. Las protestas y acciones legales emprendidas por la comunidad local pusieron de manifiesto la falta de consideración ambiental en la planificación de infraestructuras viales. A pesar de los fallos judiciales favorables a la comunidad, la ejecución del proyecto siguió ignorando las preocupaciones ambientales y sociales, evidenciando un enfoque neoliberal en la planeación urbana.

Por otra parte, en ciudades como Medellín, la adopción de términos como “turismo ecológico” promovió el desarrollo de políticas públicas centradas en mantener la fachada de una ciudad verde, ecológica, con proyección hacia la sostenibilidad y alineada únicamente con las nuevas demandas turísticas. En este contexto, el análisis del Plan Integral de Desarrollo Metropolitano 2008-2020 reveló una serie de limitaciones y contradicciones inherentes al enfoque neoliberal aplicado en el Valle de Aburrá. A pesar de los avances en la integración de criterios ambientales, su ejecución continuó marcada por desafíos significativos en términos de sostenibilidad y equidad social.

El crecimiento descontrolado, la especulación inmobiliaria y la priorización de intereses privados sobre las necesidades públicas perpetuaron la fragmentación territorial y la exclusión social. Por lo tanto, la implementación de políticas públicas inclusivas que promovieran la equidad en el acceso a recursos ambientales es esencial, incluyendo la creación de programas de subsidios y normativas que obliguen a las empresas a integrar componentes de sostenibilidad en sus proyectos. Las tecnologías emergentes, como los sistemas de información geográfica (SIG) y las plataformas de datos abiertos, pueden mejorar significativamente la planificación urbana y la gestión de recursos, facilitando una toma de decisiones basada en evidencia y promoviendo la transparencia y la equidad.

En resumen, la planificación urbana inclusiva y sostenible es esencial para enfrentar los desafíos del crecimiento urbano influenciado por políticas neoliberales. La efectividad de las políticas públicas, la integración de criterios ambientales, la equidad en el acceso a recursos y el uso de tecnologías emergentes son fundamentales para promover un desarrollo urbano equilibrado y sostenible. Las lecciones aprendidas en Medellín pueden servir de guía para otras ciudades en la búsqueda de soluciones similares.

Referencias

- Alcaldía de Itagüí. (2023). *Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del municipio de Itagüí, Antioquia*. Universidad EAFIT. https://itagui.gov.co/uploads/widgets/fof_13/97ab8-dts_formulacion_pot-itaguei_-2023-_compressed.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2017). *Gobernanza metropolitana del Valle de Aburrá. Medellín cómo vamos*. <https://www.medellincomovamos.org/system/files/2020-05/docuprivados/MCV%20DOCUMENTO%20DE%20TRABAJO%20GobernanzaMetropolitana.pdf>
- Alzate-Navarro, Á. (2023). Mecanismos de planificación y gestión del régimen urbano neoliberal en Medellín: los tratamientos urbanísticos. *EURE. Revista de Estudios Urbano Regionales*, 49(148), 1-25. <http://dx.doi.org/10.7764/eure.49.148.02>
- Alzate-Navarro, P. (2023). *Urbanismo neoliberal en Colombia: dinámicas socioespaciales y sus consecuencias*. Ediciones Uniandes.
- Alcaldía de Medellín. (2018). *Informe de percepción ciudadana*. Alcaldía de Medellín.
- Área Metropolitana de Valle de Aburrá. (2001). Acuerdo Metropolitano 18. *Gaceta Oficial* 5050. <https://vlex.com.co/vid/acuerdo-n-18-gaceta-916475693>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2007). *Plan Integral de Desarrollo Metropolitano: Metrópoli 2008-2020*. <https://www.metropol.gov.co/planeacion/Documents/plan-metropoli-2008-2020.pdf>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2019). *Historia*. <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/somos/Historia.aspx>
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2021). *Hechos metropolitanos*. <https://www.metropol.gov.co/area/Paginas/planeacion-estrategica/hechos-metropolitanos.aspx>

- Brand, P. C. (2001). La construcción ambiental del bienestar urbano. Caso de Medellín, Colombia. *Economía, Sociedad y Territorio*, 3(9), 1-24. <https://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/363/366>
- Brida, J. G., Rodríguez, M. y Mejía, M. (2021). La contribución del turismo al crecimiento económico de la ciudad de Medellín-Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, 24(1), 1-23. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/economia/a.8926>
- Concejo de Medellín. (2017, 21 de diciembre). Acuerdo 54 de 2017. *Por el cual se modifica el Acuerdo 020 de 2015 mediante el cual se adoptó la Política Pública de Turismo para el Municipio de Medellín*. Gaceta Oficial 4491. <https://vlex.com.co/vid/acuerdo-n-54-gaceta-879099209>
- Congreso de la República. (2013, 29 de abril). Ley 1625 de 2013. *Por la cual se deroga la Ley Orgánica 128 de 1994 y se expide el Régimen para las Áreas Metropolitanas*. Diario Oficial 48776. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=52972>
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. (2018). Concepto 2356 de 2018 (Oscar Darío Amaya Navas, P. S.). <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=91133>
- Echeverry, A. y Vieira, J. (2022). Tendencias en la investigación del turismo sostenible en Latinoamérica y el Caribe: un análisis bibliométrico. *Revista Universidad y Empresa*, 24(42), 1-30. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/empresa/a.11131>
- Estupiñán, L. (2012). El ordenamiento territorial en la Asamblea Nacional Constituyente de 1991. Lectura sociojurídica desde el nivel intermedio de gobierno. *Opinión Jurídica*, 11(21), 19-38. http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S1692-25302012000100002&script=sci_arttext

- Gelacio-Panesso, J., Martínez, H. y Wolf-Amaya, G. (2019). La ciudad como espacio urbano neoliberal-planteamientos sobre la planificación del territorio en la ciudad de Medellín. *El Ágora u.s.b.*, 19(2), 521-536. <https://doi.org/10.21500/16578031.4390>
- Gelacio-Panesso, A., Martínez, C. y Wolf-Amaya, R. (2019). Urbanización desigual en el Valle de Aburrá: impactos del modelo neoliberal. *Revista de Estudios Urbanos y Regionales*, 12(4), 112-134.
- Gómez, J. C. (2012). Del olvido a la modernidad: Medellín (Colombia) en los inicios de la transformación urbana, 1890-1930. *Revista de Historia Regional y Local*, 4(7), 112-128. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2145-132X2012000100005
- Harvey, D. 2007. (2007). *El Espacio del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.
- Harvey, D. 2007. (2007). *Una breve historia del neoliberalismo*. Oxford University Press.
- Medellín cómo vamos. (2020). *Observaciones y recomendaciones al anteproyecto del Plan de Desarrollo de Medellín 2020-2023*. <https://www.medellincomovamos.org/sites/default/files/2020-04/documentos/Documento%20de%20Observaciones%20y%20recomendaciones%20al%20anteproyecto%20del%20Plan%20de%20Desarrollo%20de%20Medell%C3%ADn%2C%202020-2023.pdf>
- Mercado, D. (2022). A pesar de críticas por trancones, venta de vehículos aumentó en Medellín. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/medellin-aumento-la-venta-de-vehiculos-entre-2021-y-2022-653591>
- Monreal, A. (2016). Transformaciones urbanas en América Latina: del desarrollismo al neoliberalismo. *Revista de Urbanismo*, 35, 45-65.
- Presidencia de la República de Colombia. (1979, 14 de diciembre). Decreto 3104 de 1979. *Por el cual se dictan normas para la organización y funcionamiento de las áreas metropolitanas*. *Diario Oficial* 35432. <https://www.suin-juris-col.gov.co/viewDocument.asp?id=30019023>
- Sassen, S. (1991). *La ciudad global*. Princeton University Press.

- Schnitter, P., Giraldo, M. L. y Patiño, J. M. (2006). La ocupación del territorio en el proceso de urbanización del área metropolitana del Valle de Aburrá, Colombia. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 10(218). <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/1290>
- Sierra, U. (2019). *Dinámicas urbanas de las metrópolis latinoamericanas en los procesos de globalización*. Universidad Complutense.
- Toro, G. (2022). *Análisis de los Planes Estratégicos Metropolitanos PIDM, PEMOT, PGRI-S-R del AMVA, a la luz de la participación, la economía circular, y la geoinformática* [trabajo de grado de especialización, Universidad de Antioquia]. Repositorio Institucional UdeA. https://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/32615/9/ToroGloria_2022_AnalisisPlanesEstrategicos.pdf
- Zuleta, T. (2021). *Análisis de las transformaciones socioculturales de la comunidad residente del Parque Arví-Antioquia a partir de la implementación del turismo como alternativa de desarrollo local* [tesis de maestría, Universidad Externado de Colombia]. Repositorio Institucional Externadista. <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/f79c86fc-b72c-41ab-955f-13f236f5a03f/content>

Volteando hacia arriba y al exterior. Capital financiero y la industria inmobiliaria en Guadalajara

Rutilo Tomás Rea Becerra.

Docente investigador de la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades, Zapopan, México. Doctor en Estudios Regionales, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México. Correo electrónico: tomas.rea@academicos.udg.mx

Ana Gabriela González Anaya.

Docente investigadora de la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de los Altos, Tepatitlán de Morelos, México. Doctora en Educación, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México. Correo electrónico: ana.ganaya@academicos.udg.mx

Cándido González Pérez.

Docente investigador de la Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de los Altos, Tepatitlán de Morelos, México. Doctor en Educación, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México. Correo electrónico: cgonzalez@cualtos.udg.mx

Recibido: 20 de julio de 2024. | **Aprobado:** 20 de febrero de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Rea, R., González, A. y González, C. (2025). Volteando hacia arriba y al exterior. Capital financiero y la industria inmobiliaria en Guadalajara. *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 91-112. 10.15446/rcep.v12n1.115894

Resumen

En este trabajo, se analiza el papel que ha tenido el capital financiero en el desarrollo inmobiliario de Guadalajara, capital del estado de Jalisco y una de las tres ciudades más relevantes de México, tanto por su dinamismo económico como por sus tradiciones históricas y urbanísticas. En los últimos años, distintos puntos de la Zona Metropolitana han sido escenario de un crecimiento vertical acelerado, caracterizado por la construcción de plazas comerciales y grandes complejos habitacionales. Este proceso ha sido impulsado por la participación del capital financiero, que transforma el desarrollo urbano en un interés privado y mercantil, relegando al Estado a un papel secundario en la planeación y expansión de la ciudad. La distribución espacial se ve alterada al priorizar la edificación de viviendas y departamentos de lujo, mientras que las poblaciones con menores recursos quedan confinadas a zonas con infraestructura deficiente y servicios públicos precarios. Esta transformación se ha profundizado bajo los gobiernos estatales encabezados por el Partido Movimiento Ciudadano, lo que convierte el derecho constitucional a la ciudad en una declaración simbólica, frente a una realidad marcada por la segregación territorial y la desigualdad urbana.

Palabras claves: capital financiero, industria inmobiliaria, verticalización, especulación, gentrificación.

Looking Up and Outward: Financial Capital and the Real Estate Industry in Guadalajara

Abstract

This paper analyzes the role of financial capital in the real estate development of Guadalajara, the capital of the state of Jalisco and one of the three most important cities in Mexico, both for its economic dynamism and its historical and urban traditions. In recent years, various areas of the Metropolitan Zone have witnessed accelerated vertical growth, characterized by the construction of shopping malls and large residential complexes. This process has been driven by the involvement of financial capital, which transforms urban development into a private and commercial interest, relegating the State to a secondary role in the planning and expansion of the city. Spatial distribution has been altered by prioritizing the construction of luxury housing and apartments, while lower-income populations are confined to areas with inadequate infrastructure and poor public services. This transformation has deepened under state governments led by the Partido Movimiento Ciudadano, turning the constitutional right to the city into a symbolic declaration, in contrast to a reality marked by territorial segregation and urban inequality.

Keywords: financial capital, real estate industry, verticalization, speculation, gentrification.

Virando para Cima e para Fora. Capital Financeiro e a Indústria Imobiliária em Guadalajara

Resumo

Este artigo analisa o papel que o capital financeiro desempenhou no desenvolvimento imobiliário de Guadalajara, capital do estado de Jalisco e uma das três cidades mais importantes do México, tanto por seu dinamismo econômico quanto por suas tradições históricas e de planejamento urbano. Nos últimos anos, várias partes da Área Metropolitana têm experimentado um rápido crescimento vertical, caracterizado pela construção de shoppings e grandes complexos residenciais. Esse processo tem sido impulsionado pela participação do capital financeiro, que transforma o desenvolvimento urbano em um interesse privado e comercial, relegando o Estado a um papel secundário no planejamento e na expansão da cidade. A distribuição espacial é alterada pela priorização da construção de casas e apartamentos de luxo, enquanto as populações de baixa renda ficam confinadas em áreas com infra-estrutura deficiente e serviços públicos precários. Essa transformação se aprofundou sob governos estaduais liderados pelo Partido Movimento Cidadão, que transforma o direito constitucional à cidade em uma declaração simbólica diante de uma realidade marcada pela segregação territorial e pela desigualdade urbana.

Palavras-chave: capital financeiro, indústria imobiliária, verticalização, especulação, gentrificação.

Introducción

El objetivo del presente trabajo es analizar el papel que ha desempeñado el capital financiero en el proceso de construcción de una ciudad metropolitana como Guadalajara, así como su incidencia en la configuración del espacio y el desarrollo urbano. Este fenómeno ha modificado la distribución del territorio, ya que, al priorizarse los procesos de acumulación de capital, se fomenta la construcción de viviendas de lujo y la creación de plazas comerciales, lo cual provoca la expulsión de las clases menos pudientes o limita el acceso a la vivienda de los habitantes con menores recursos.

Guadalajara, como gran metrópoli, se encuentra actualmente inmersa en una dinámica de actividades relacionadas con los servicios financieros y bancarios. Desde las décadas de 1980 y 1990, comenzaron a establecerse, principalmente sobre la Avenida de las Américas, más de veinte bancos y casas de bolsa a lo largo de una hilera de nueve cuadras, lo que llevó a que esta franja fuera apodada el “Wall Street tapatío”. Además, junto con los municipios que conforman la zona metropolitana, ha acogido un gran número de empresas transnacionales, principalmente del ramo electrónico, convirtiéndose en una ciudad cuya producción se destina mayoritariamente a la exportación. Esto ha implicado una nueva configuración territorial, con lo cual se ha consolidado como una ciudad metropolitana alejada de su tendencia histórica tradicional. Actualmente, la producción del espacio está vinculada a procesos en los que los flujos de capital y del sector inmobiliario se convierten en los nuevos protagonistas del desarrollo urbano, transformando por completo el paisaje socioespacial de la ciudad.

En décadas pasadas, en México, la construcción de viviendas, los planes de desarrollo urbano y, en general, “la creación de la ciudad” eran responsabilidad del Estado. A través de organismos como el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (Infonavit) y el Fondo de la Vivienda del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (FOVISSSTE), se promovió el derecho a la vivienda. Los gobiernos municipales contaban con planes de desarrollo orientados al rescate de las tradiciones y la idiosincrasia de las localidades y regiones. Sin embargo, con la apertura comercial, el proceso de globalización y la liberalización del mercado y del capital, se dieron las condiciones para una afluencia masiva de dinero a través de los sistemas financieros. Como consecuencia, las ciudades comenzaron a descontextualizarse de sus necesidades locales y a experimentar procesos de segregación, desplazamientos migratorios, exclusión, acaparamiento del suelo, ruina de la vida rural, expulsión de residentes originales y generación de zonas marginadas por la falta de planeación o la carencia de servicios públicos fundamentales. Estos contenidos distan mucho de la ciudad que anteriormente se concebía.

En Guadalajara, el desarrollo urbano fue impulsado durante décadas principalmente por el Estado, aunque, de una u otra manera, existía un consenso con el sector priva-

do. Esta negociación mantenía un estilo muy característico en la toma de decisiones, marcado por una cultura regionalista, pero también por una forma de gestión que implicaba necesariamente el reparto del poder. De hecho, la figura de la vicepresidencia del Ayuntamiento de Guadalajara correspondía de forma automática al sector empresarial, a través del Consejo de Colaboración Municipal. Junto con la Junta General de Planeación y Urbanización, el Ayuntamiento delegaba las decisiones sobre inversión, ejecución y vigilancia de las obras, así como la recaudación y el manejo de los fondos, a un “sistema mixto”. Cuando no había suficiente presupuesto, se recurría a impuestos especiales denominados “contribución de mejoras”, aportados por los empresarios. La calzada Independencia y el parque Revolución, por ejemplo, fueron financiados principalmente con recursos privados.

Sin embargo, el crecimiento urbano explosivo desde los años noventa hasta la actualidad comenzó a estar regido principalmente por intereses privados —industriales, comerciales e inmobiliarios—, lo cual fue acompañado por un progresivo debilitamiento de las instituciones gubernamentales. En este sentido, cabe señalar que la metamorfosis urbana se encuentra estrechamente relacionada con los cambios en la configuración financiera, que implican nuevas formas de organizar la producción, el uso del suelo y su valorización. Así, es evidente que, bajo esta lógica de desarrollo, se consolidan procesos de reestructuración de ciertas zonas del paisaje urbano: en algunos sectores se produce una desconcentración, mientras que en otros se da una recentralización. Esto responde a un nuevo modelo de producción, circulación y consumo, en el que predomina el capital privado —especialmente el financiero e inmobiliario—, y en el que lo privado prevalece sobre lo público. De esta manera, se fomenta la aparición de barrios privados o urbanizaciones cerradas, hipermercados, megacentros de esparcimiento y los llamados *shopping centers*.

Para la generación de centros comerciales, se requiere la adquisición de grandes extensiones de suelo, y son tres los actores principales que intervienen en este fenómeno. En primer lugar, las empresas de inversión, responsables de adquirir el o los terrenos necesarios (capital financiero); en segundo lugar, los desarrolladores inmobiliarios, encargados del diseño de la plaza comercial y de los locales de venta; y, finalmente, los empresarios minoristas, quienes ofrecen bienes y servicios. El crecimiento de los centros comerciales desempeña un papel central en el nuevo régimen financiero de la producción urbana. A través de diversos mecanismos, como fondos de inversión e incluso instrumentos bursátiles colocados en el mercado de bienes raíces, estos actores llegan a liderar el desarrollo urbano y metropolitano. Esta influencia se manifiesta en la construcción de complejos hoteleros, edificaciones verticales, conjuntos residenciales, parques industriales, edificios inteligentes de diversa índole e incluso carreteras u otras infraestructuras promovidas por algunos gobiernos. El flujo de capital ha generado, a su vez, una mayor participación y competencia de inversiones extranjeras globales.

Las formas de inversión en la actualidad son tan diversas que incluyen consorcios de inversión en bienes raíces, aseguradoras, proveedores de hipotecas y múltiples modalidades de inversión bursátil, como los fideicomisos de inversión en bienes raíces (fibras)¹ y los certificados de capital de desarrollo (CKD)². Ambos instrumentos cotizan en la bolsa de valores y, al ser abiertos, permiten la participación de empresas desarrolladoras, inversionistas y operadores inmobiliarios. En ciertas ocasiones, los desarrolladores participan también como inversionistas, ya sea de forma directa o mediante la administración de fondos bursátiles. A su vez, ciertos inversionistas pueden actuar como arrendatarios, pues al poseer acciones en empresas comerciales o de inversión, tienen la posibilidad de acceder al uso de los inmuebles como parte de su participación en el capital.

En este artículo se parte del reconocimiento de que la producción del espacio metropolitano implica un nuevo patrón en el proceso de acumulación, mediante flujos de capital financiero dirigidos a la industria inmobiliaria. Sin embargo, a medida que disminuye la disponibilidad de suelo edificable, se recurre al “reciclaje” y la “reconversión” de zonas del centro histórico, donde proliferan nuevos productos inmobiliarios, como los *strip malls*, pequeñas plazas comerciales y tiendas de conveniencia orientadas al comercio minorista, que turistifican o gentrifican el espacio urbano. Este fenómeno genera una estructura socioterritorial desigual, que excluye o deja con una participación mínima a amplios sectores de la sociedad en los procesos de toma de decisiones relacionados con la gobernanza metropolitana.

El presente artículo forma parte de un proyecto más amplio, inscrito en el análisis de los estudios regionales. A través de este, se busca examinar cómo, en el marco de una nueva dinámica económica y de reestructuración territorial en la ciudad de Guadalajara, se configura un nuevo patrón de acumulación del capital, en el cual el capital financiero, en alianza con la industria inmobiliaria, ejerce una influencia predominante. Esta influencia se manifiesta en las formas de habitar la ciudad y en los cambios socioculturales observados en los últimos años.

El texto se estructura en tres apartados, seguidos de sus conclusiones. En el primero, se profundiza en la relación entre el capital financiero y la industria inmobiliaria a nivel global, abordando cómo el desarrollo urbano ha reestructurado el sistema financiero y cómo este se vincula con dos procesos fundamentales: la acumulación de capital y la urbanización. Como subtema de este apartado, se analiza la

1 Los fideicomisos de inversión en bienes raíces (Fibras) son instrumentos encargados de administrar y arrendar propiedades mediante un portafolio diversificado de activos inmobiliarios. Dentro de este portafolio pueden incluirse desarrollos residenciales, hoteles, centros comerciales, complejos de oficinas, hospitales, entre otros.

2 Por su parte, los certificados de capital de desarrollo (CKD) son instrumentos financieros emitidos a través de la Bolsa Mexicana de Valores (BMV). Estos pertenecen al Mercado de Capital de Desarrollo y funcionan como vehículos para financiar actividades y proyectos en sectores con rendimientos a largo plazo, como la infraestructura, las comunicaciones y la minería.

reconfiguración urbana de Guadalajara, destacando la construcción de una serie de edificaciones en altura que rompen con la estructura tradicional de la ciudad. En el segundo apartado se aborda cómo la relación entre el capital financiero y la industria inmobiliaria genera fenómenos como la especulación sobre la vivienda y la llegada del *boom* inmobiliario. Se incluye una breve explicación destinada a quienes no están familiarizados con los temas económicos, con el propósito de hacer comprensibles estos procesos sin recurrir al simplismo ni tergiversar la realidad.

El tercer apartado se centra en cómo, en el marco de este andamiaje y reestructuración de la ciudad, los procesos de urbanización y metropolización —estrechamente vinculados a la industria inmobiliaria y a los intereses privados del capital financiero— provocan en Guadalajara un *boom* inmobiliario acompañado de una serie de protestas vecinales en defensa del derecho a la ciudad. Este fenómeno se encuentra estrechamente relacionado con procesos de despojo, exclusión y profundización de la desigualdad urbana. Finalmente, se presentan las conclusiones y se deja abierta la posibilidad de continuar profundizando en este tema dentro del proyecto de investigación en curso.

La industria mobiliaria y el capital financiero

En las últimas décadas, las grandes ciudades del mundo han experimentado profundos cambios como resultado de las dinámicas globales, especialmente aquellas relacionadas con la conectividad, las redes y la movilidad, estructuradas en torno al capital hegemónico predominante: el capital financiero.

Esta dinámica se evidencia en el impulso que muchos gobiernos han dado a los instrumentos y mecanismos que permiten la operación de este tipo de inversiones. De Mattos (2017) identifica algunos de ellos:

- Consolidación y modernización del sistema bancario, a fin de otorgarle mayor capacidad para generar y operar los flujos de capital a escala planetaria.
- Articulación y jerarquización de las bolsas de valores.
- Generación de amplia variedad de nuevos productos financieros (*swaps*, derivados, etc.) y de mecanismos para el funcionamiento de los mercados financieros a escala global.
- Introducción de nuevos tipos de inversores institucionales (fondos de pensiones, fondos de inversión, compañías de seguros, fondos mutuos, etc.).
- Establecimiento y multiplicación de diversos tipos de paraísos fiscales, aptos para cumplir con actividades relacionadas con la recolección y la colocación de capitales, incluyendo los procedentes del crimen organizado.

- Generación de un sistema bancario a la sombra [...] compuesto por un conjunto de entidades financieras [...], que promueven operaciones [...] que se realizan fuera del alcance de las entidades nacionales e internacionales de regulación. (pp. 47-48)

Es a través de estos mecanismos como la economía ha ido generando un nuevo patrón de acumulación a escala mundial, el cual permite absorber los excedentes de capital provocados por la crisis del modelo industrial fordista, logrando incluso superar las fases anteriores del capitalismo. Las áreas urbanas resultaron ser las más propicias para absorber esta sobreacumulación de capital, especialmente a través de los negocios inmobiliarios.

En América Latina, los estudios sobre el capital financiero y la industria inmobiliaria han cobrado importancia a partir de la transformación de los bienes inmobiliarios en activos bursátiles, lo cual ha dado lugar a formas inéditas de financiarización —como la titulización o *securitización*³— que han generado un incremento sustancial de las inversiones y una mayor capacidad para liderar los procesos de urbanización.

Para que ello sea posible, se requieren ciertos elementos articuladores, a saber: 1) la existencia de excedentes de capital en busca de valorización, que encuentren una respuesta en la industria inmobiliaria, donde convergen actores locales, nacionales y globales mediante la actividad financiera; 2) una sobreoferta de construcciones —ya sean residenciales, para actividades productivas o recreativas (como centros o plazas comerciales)— que responden tanto a una demanda real como especulativa (rentabilización de bienes inmuebles y reestructuración del espacio urbano), lo que desemboca en una metamorfosis de las ciudades y en procesos de expansión metropolitana; y 3) la aparición de nuevos elementos en los arreglos institucionales que profundizan la activación de instrumentos financieros innovadores, así como de nuevos agentes inversionistas, incluyendo diversas entidades financieras asociadas a múltiples formas de titulización de activos inmobiliarios.

En consecuencia, la actividad inmobiliaria, al integrarse al sistema financiero, ha profundizado la desregulación de los mercados y ha otorgado al sector privado la capacidad de decidir sobre los planes de urbanización —como desarrollos inmobiliarios e infraestructura—, además de impulsar innovaciones en los sistemas de cómputo financieros.

La financiarización inmobiliaria ha generado profundas transformaciones en las relaciones socioespaciales y ha acelerado la mercantilización del desarrollo urba-

3 La titulización o *securitización* (término anglosajón) es el proceso mediante el cual un activo financiero no líquido, o de baja liquidez —como una vivienda—, se transforma en un título de renta más líquido. A través de este mecanismo, el banco transfiere el riesgo de crédito asociado a la cartera crediticia a otra contraparte, mediante derivados financieros de dicho crédito.

no. Esto ha contribuido, como ya se ha señalado, a mayores niveles de desigualdad social, fragmentación y segregación en las ciudades, expresadas en una marcada dualidad: por una parte, residencias de lujo en espacios cerrados, con áreas exclusivas de recreación y abundantes servicios para las clases más pudientes —lo que Cabrera Montiel (2021) denomina *privatópolis inmobiliaria*—; y por otra, viviendas estandarizadas, con espacios reducidos, ubicadas en torres de alta densidad poblacional en las periferias urbanas, muchas veces sin acceso a servicios básicos, conformando lo que se ha llamado la *precariópolis estatal*.

La reconfiguración de Guadalajara

La ciudad de Guadalajara no ha escapado a estas lógicas de desarrollo urbano. El paisaje urbano se ha reconfigurado, sustituyendo los espacios tradicionales de convivencia y recreación. El centro de la ciudad, o el llamado primer cuadro, ha quedado como un espacio preferencial para las clases populares, destinado a la convivencia y el esparcimiento. Esto ha generado una suerte de “gentrificación voluntaria invertida”, ya que los jóvenes de clases medias altas y altas han comenzado a preferir las plazas comerciales de Puerta de Hierro o Andares, los llamados *shopping centers*, o los espacios exclusivos para la diversión —como bares, antros, etc.—, donde el costo de consumo es elevado y donde personas “morenas, chaparras o gorditas” no son bien vistas o incluso se les niega la entrada.

En esta reconfiguración del paisaje urbano destacan las torres de edificios, que rompen con la estructura tradicional y horizontal que caracterizaba a la “Perla Tapatía”. Por una parte, los constructores de vivienda económica unifamiliar impulsaron el desarrollo de colonias con torres de departamentos en la antigua periferia de la ciudad, llegando incluso a traspasar las fronteras municipales y estimulando la creación de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG). Esta zona integró originalmente, además de Guadalajara, a los municipios de Zapopan, Tonalá y Tlaquepaque, y posteriormente se ampliaron sus límites para incluir los ayuntamientos de Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán.

Llama la atención que, durante el gobierno de Enrique Alfaro, se han construido en la ciudad de Guadalajara numerosos inmuebles verticales de carácter habitacional, así como conjuntos de edificios de varios pisos destinados a oficinas, en distintos puntos del llamado primer perímetro de la ciudad. Esto ha generado procesos de gentrificación y reurbanización de zonas residenciales, especialmente en una parte importante del Centro Histórico. Como resultado, han surgido nuevos “artefactos” para el consumo, como pequeñas plazas comerciales o nuevos centros de reunión y recreación. Este fenómeno ha transformado la cultura urbana previa, generando procesos de exclusión y segregación, dado que la capacidad económica de los habitantes recurrentes de estas zonas es muy limitada. Esto deri-

va en una “privatización de la gestión urbana municipal”, ya que la administración pública se subordina a los intereses mercantiles.

La verticalización

Es sabido que el desarrollo de construcciones verticales no es un fenómeno reciente, ya que varias colonias populares en Guadalajara se edificaron sobre la base de complejos multifamiliares. Sin embargo, es evidente que, en los últimos años, este tipo de construcciones se ha intensificado y expandido, no solo en colonias de estrato humilde o de clase media, sino también en zonas exclusivas y “pudientes”. Esto obedece, en parte, a la falta de espacio disponible, que impide una expansión horizontal, por lo que ahora se tiende a mirar hacia arriba. Tal vez se trate de promover un nuevo estilo de vida, en el que “vivir con otros” genera, al menos psicológicamente, una mayor sensación de seguridad ante la violencia estructural que afecta a la ciudad. O quizá se deba a que, ante el aumento exorbitante de los precios de venta y renta en estas zonas, ya no es posible acceder a la tradicional casa-habitación con jardín, alberca o espacios de descanso y recreación.

Desde la lógica financiera, este fenómeno responde a la valorización del suelo. Los promotores inmobiliarios realizan compras masivas de terrenos en la periferia —que pudieron haber sido ejidales o agrícolas— a precios bajos, y esperan pacientemente el desarrollo urbano de la zona. A partir del acaparamiento del suelo, se imponen posteriormente precios monopólicos, lo que influye en la política urbana de la ciudad.

Álvaro Leaño Espinoza, director del Grupo DMI (Desarrollo Mixto Inmobiliario)⁴, considera que la verticalización es un fenómeno que se presenta en muchas ciudades del país, y Guadalajara no es la excepción. Según él, muchas personas están viendo en estos departamentos una nueva forma de “calidad de vida”, sobre todo por las amenidades que ofrecen este tipo de viviendas (Real Estate, 2024). En su deseo de permanecer en las mismas colonias en las que vivieron sus padres, pero ante la falta de terrenos y el alza en los precios de las viviendas, las generaciones que disfrutaron de esas moradas junto a sus familias ven como opción convertirse en inquilinos de estos nuevos edificios verticales. A continuación se establecen algunos ejemplos de este nuevo asentamiento.

4 Los desarrolladores de complejos inmobiliarios de uso mixto en el país —es decir, aquellos que integran comercio, hotelería, corporativos y vivienda vertical interconectados— “proyectan el futuro de las ciudades”: Oficinas corporativas, negocios, niveles destinados a zona comercial y residencias distribuidas en nueve torres con un total de 188 departamentos forman parte de los complejos mixtos que rodean la Plaza Andares. El hotel Hyatt Regency, Plaza Acueducto y otras edificaciones similares también hacen parte del grupo DMI.

Serena Hábitat

Edificio de seis pisos ubicado en la colonia Providencia, una zona lujosa en la esquina de Brasilia y La Serena. Cuenta con 78 unidades habitacionales, lobby, *business center*, terrazas panorámicas abiertas, salón de usos múltiples, sala de televisión y de juegos, cuatro elevadores y estacionamiento para bicicletas. Se trata de una combinación de conjunto habitacional y espacios de amenidad (figura 1).

Figura 1. Imágenes del proyecto Serena Hábitat



Fuente: LaHaus (2024).

Nove-Providencia

Ubicada también en la colonia Providencia, zona enfocada en la vida nocturna y el entretenimiento, esta edificación ofrece una atractiva oferta gastronómica y una excelente ubicación dentro de la Torre Nove Providencia. Dispone de nueve unidades con acabados de lujo, dos *penthouses* y un *roof garden* con vista panorámica al Country Club y al corredor gastronómico de Punto Sao Paulo⁵ (figura 2).

Figura 2. Imágenes del proyecto Nove Provincia



Fuente: Inverstormx (2024).

Desarrollo Zuno

Este complejo se encuentra ubicado en la colonia Americana, sobre la calle José Guadalupe Zuno (Torre Zuno). Cuenta con cuarenta unidades habitacionales y ofrece diversas alternativas viales, al estar situado entre la Glorieta Minerva y la Glorieta de los Niños Héroes, lo que garantiza un acceso ágil a centros comerciales como Plaza Galerías, Andares, La Gran Plaza y Fórum Tlaquepaque. Todas las unidades están destinadas a uso habitacional.

Arga Vertical

Este es un desarrollo vertical que consta de 85 departamentos distribuidos en once niveles. Se ubica en el Barrio de Mexicaltzingo, sobre la calzada Independencia, lo que le permite estar cerca de servicios de salud, universidades y lugares de entretenimiento. Entre sus amenidades, se incluyen *lobby*, jardines, gimnasio, *roof*

⁵ Este edificio está conformado, en su mayoría, por locales comerciales ubicados cerca de Punto Sao Paulo, una zona que ofrece desde puestos de comida rápida —como Carl's Jr., especializado en pollo frito— hasta restaurantes de lujo o de cocina especializada.

garden, sky garden y pista de *jogging*. Aunque es un lugar destinado a la habitación, cuenta con diversas comodidades para sus residentes (figura 3).

Figura 3. Imágenes del proyecto Arga Vertical



Fuente: Arga Vertical (2024).

Stratto Americas

Este proyecto está principalmente enfocado en la renta de vivienda y cuenta con 230 unidades, que varían de una a tres habitaciones. Se encuentra ubicado en la colonia Country Club y ofrece diversas amenidades, como salón de usos múltiples, gimnasio, alberca, jacuzzi, además de un *business center* y espacio de *coworking* (Inmueble 24, 2021).

La especulación inmobiliaria y financiera

La generación de grandes edificios de forma vertical, construidos al interior de la ZMG y, en particular, en lo que actualmente se conoce como la “Ciudad de las Rosas”, ha generado sin duda un *boom* inmobiliario que nos permite hacer referencia a la especulación inmobiliaria. Esta narrativa se puede constatar en el hecho de que la vivienda ya no se percibe como una necesidad humana, sino como un simple instrumento financiero. Según Escoffié (2023):

la especulación inmobiliaria disminuye la oferta real de vivienda, la centraliza en los sectores con mayor capacidad económica, aumenta el número de inmuebles desocupados, recrudece la deforestación ambiental y eleva los precios de la venta y renta de la vivienda. (p. 41)

El acaparamiento del suelo para la especulación convierte la necesidad y el derecho a la vivienda en un bien económico, en manos privadas, inaccesible para la mayoría de los tapatíos. Se prioriza la inversión (sobre todo privada) y la especulación, por encima de las necesidades de un hogar. Además, esta especulación conlleva consigo el costo del suelo, los materiales, la construcción de infraestructura y servicios, así como su mantenimiento, lo que convierte a la vivienda en una divisa gracias a la financiarización.

Es por ello que podemos definir la financiarización de la vivienda como un “proceso por el cual la vivienda deja de ser un espacio para habitar y se convierte en un producto financiero de especulación, priorizando la plusvalía sobre las condiciones de vida de las personas” (Escoffié, 2023, p. 42). Por tanto, los edificios vacíos o semivacíos no deben ser vistos necesariamente como una inversión fallida, sino como un activo reservado para que su valor se multiplique con el tiempo y genere una mayor plusvalía indirecta, y, en consecuencia, una mayor ganancia para su dueño. Esta ganancia, en muchos casos, proviene de los recursos públicos, ya que el gobierno participa en la creación de la infraestructura y los servicios necesarios para las nuevas viviendas. De este modo, el sector público y el sector privado participan en un contubernio sobre el reparto de la plusvalía.

Una explicación sencilla

De acuerdo con la teoría monetarista, cuando circula más dinero o existe una mayor oferta monetaria que la demanda, se genera inflación. En este proceso también influye el efecto psicológico de la incertidumbre, lo que provoca el aumento de los precios de los bienes y servicios en el país. De manera similar, se puede hacer una analogía con la actividad inmobiliaria:

Lo que muchos inversionistas han hecho con la vivienda (es): si los inmuebles son un activo financiero que incrementa constantemente su valor, se “imprimen”-construyen- más de ellos y se ponen en marcha todo un aparato bancario, mediático y gubernamental para hacer que el precio aumente cada vez más y más rápido. (Escoffié, 2023, p. 43)

A fin de ofrecer una explicación sencilla y entendible, pero al mismo tiempo precisa, sin caer en simplificaciones, imprecisiones o distorsiones de la realidad (como a menudo ocurre en los medios informativos), la especulación inmobiliaria puede aterrizar, concluir o finalizar convirtiéndose en una burbuja inmobiliaria. Esta se da cuando un bien, tangible o intangible, se compra no para ser utilizado, sino para

ser revendido; es decir, no se vende para su uso, sino para acumular una ganancia extraordinaria (plusvalía). En este proceso de especulación, si se mantiene esta forma de negocio, puede terminar por generar una burbuja inmobiliaria. Sin embargo, es importante aclarar lo siguiente: toda especulación conlleva una burbuja económica, pero no toda especulación se convierte necesariamente en una burbuja. Como explica Escoffié (2023), “una burbuja económica es la deformación de un mercado debido a que la demanda de especulación es mayor que la demanda de personas que piensan darle uso a un producto” (p. 44).

Para ilustrar este concepto, supongamos que en una final del balompié mexicano se enfrentan las Chivas del Guadalajara y las Águilas del América, y la venta de boletos se realiza a través de internet. Esto generaría una “enorme fila de compradores virtuales”, y los boletos podrían agotarse en cuestión de horas. Sin embargo, los revendedores —aquellos que no asistirán al estadio porque no les interesa gritar el tan anhelado “¡*goooo!*!”— compran los boletos para la reventa, con la intención de venderlos luego a un precio mucho mayor al de los canales oficiales. Este fenómeno es precisamente lo que denominamos *especulación*.

Ahora bien, en otro caso hipotético, imaginemos la venta de un paquete de videos con escenas inéditas y nunca vistas de alguna serie estadounidense como *Dr. House* o de una serie coreana como *Wow, abogada extraordinaria*. Supongamos que las temporadas transmitidas hayan tenido una enorme demanda, hasta el punto de que sus capítulos finales fueron vistos por más de sesenta millones de televidentes en todo el mundo. Además, por cuarenta segundos de publicidad durante la transmisión se cobraron tres millones de dólares. Ahora, imaginemos que se vende un paquete con escenas inéditas junto con todas las temporadas emitidas, a un precio de colección (por ejemplo, 900 pesos), y que, naturalmente, tenga una gran demanda. Es probable que un grupo de revendedores compre los llamados *set box* de edición limitada y los revenda cuando se agoten en el mercado. Si estos revendedores lo hicieran a través de internet, podría convertirse en un gran negocio al ponerlos a disposición de aquellos dispuestos a pagar una cantidad superior a la del mercado. Si este “negocio” prosperara, posiblemente más personas querrían comprar los paquetes, no para coleccionarlos, sino para revenderlos también. Aun, si el precio inicial fuera de 900 pesos, tal vez en la reventa llegaría a venderse por 2000 pesos, y luego, con otra reventa, a 2500 pesos, y así sucesivamente. Ante este aumento acelerado de precios, se genera una especulación. Sin embargo, imaginemos ahora que este paquete, junto con las escenas inéditas, empieza a ser transmitido en alguna plataforma virtual como Amazon o en otra similar. ¿Qué sucederá con los precios de reventa? Es posible que, si alcanzaron un precio tope de 5000 pesos o más, nadie esté dispuesto a comprarlos, ni siquiera a 100 pesos. En ese caso, ¡*boom!*!, la burbuja económica explotaría. Con base en estos argumentos, debemos aclarar que las burbujas económicas no son esquemas fraudulentos, como los de las pirámides o los artículos milagrosos. No

se trata de una mentira ni de un engaño malintencionado. Tal como señala Escoffié (2023): “Una burbuja económica [...] se sostiene sobre una euforia especulativa generalizada. Es un fenómeno tanto psicológico como económico” (p. 47).

Lo anterior no implica que no existan especuladores fraudulentos o malintencionados, como ha ocurrido en ocasiones con la especulación inmobiliaria, donde se ha argumentado que incluso dinero proveniente del narcotráfico o del crimen organizado ha sido utilizado para lavar dinero. El asesinato de quien fuera secretario de Turismo del estado de Jalisco durante el gobierno de Aristóteles Sandoval, y que también fue líder del grupo inmobiliario Jenga⁶, parece confirmar este argumento, aunque no se haya comprobado la veracidad de todo este galimatías. Es por ello que en una burbuja inmobiliaria el análisis se vuelve aún más complicado, ya que se trata de un mercado turbio, donde no existen datos consolidados ni accesibles para todos.

Otro elemento que debe ser visibilizado es que la construcción de estos grandes complejos inmobiliarios puede provocar desplazamientos migratorios de los habitantes originales⁷ o, incluso, transformar esas áreas en verdaderos búnkeres de zonas exclusivas de segregación urbana, donde, culturalmente, se fomente o se promueva el racismo.

Una de las primeras conclusiones que podemos ir revelando en este trabajo es que las ciudades y las metrópolis urbanas se caracterizan actualmente por una serie de elementos negativos, tales como la falta de planificación, que provoca problemas ambientales, contaminación, carencia de servicios en algunas zonas, desigualdad, exclusión social y destrucción del paisaje natural. Todo ello está ligado a políticas cómplices del poder político, la corrupción y la falta de regulación del capital financiero.

6 Jegal Project and Construction Management, la empresa de Gallegos, fue la encargada de la construcción de La Tranquila, en Puerto Vallarta. Jesús Gallegos Álvarez, quien fue secretario de Turismo durante el gobierno de Aristóteles Sandoval, fue asesinado. Se especuló ampliamente sobre la procedencia ilícita del dinero que invertía, y detrás de su asesinato circulan historias de extorsión, casinos, lavado de dinero e incluso homicidios (Reporte Indigo, 2013).

7 Aunque no se trata del caso de un complejo inmobiliario, cabe recordar la construcción del aeropuerto Benito Juárez en Tlajomulco de Zúñiga, que implicó la destrucción de varios ejidos y la migración de sus habitantes. Además, en su momento, esos ejidos fueron adquiridos a precios muy bajos. Actualmente, de hecho, continúa la demanda de los ejidatarios contra el Gobierno por esta construcción.

El despojo del *boom* inmobiliario en el Área Metropolitana de Guadalajara

En Guadalajara, varias organizaciones vecinales, formaciones políticas y algunos diputados de oposición, como Cecilia Márquez, han denunciado y demandado al gobierno de Enrique Alfaro y su posible sucesor⁸, Pablo Lemus, por su presunta vinculación con el llamado “cartel inmobiliario”. Señalan que existe una conexión entre las autoridades locales, estatales y las empresas inmobiliarias para tomar espacios públicos y construir grandes desarrollos de departamentos sin consulta pública, lo que afecta los derechos de las poblaciones que habitan en esos lugares. Esta situación se ha intensificado con la llegada de E. Alfaro y se prevé que, si Movimiento Ciudadano continúa en el gobierno de Jalisco, estos problemas seguirán (Gómez, 2024).

Una de las luchas más intensas ha sido protagonizada por un grupo de vecinos en la colonia Jardines de la Paz. Durante más de siete años, han luchado contra el proyecto inmobiliario Gran San Rafael (impulsado por el Grupo San Carlos) por su impacto en la zona, ya que vulnera el derecho a la vivienda y al agua. Los vecinos denuncian que se construyó un colector pluvial en el parque San Rafael, supuestamente para evitar inundaciones, aunque los habitantes de la colonia no han experimentado este problema. La verdadera intención, según los vecinos, es aprovechar los espacios de recreación, como el parque, para construir edificios verticales. Paradójicamente, en esas mismas fechas se comenzó a anunciar la preventa de varios departamentos en un complejo de dos torres con más de 1500 viviendas, en un predio que anteriormente formaba parte de un club deportivo. Los permisos de construcción y el cambio de uso de suelo fueron autorizados tanto por el gobierno de Enrique Alfaro cuando fue presidente municipal de Guadalajara, como por Pablo Lemus, el actual gobernante de la entidad (Gómez, 2024).

Además, el Grupo San Carlos logró que se llevara a cabo un reordenamiento territorial en el parque San Rafael y que se concesionaran espacios públicos a privados. Ahora, para hacer deporte en varias de las canchas del parque, los usuarios deben suscribirse previamente para poder hacer uso de ellas, lo que ha dado lugar a procesos de gentrificación, ya que deja de ser un espacio público para la recreación. Otro caso es el de los vecinos del Bosque El Nixticuil, en Zapopan, quienes desde 2005 luchan por salvaguardar un área de protección hidrológica. Desde entonces, han generado denuncias a través de diversos grupos vecinales. En este contexto,

8 Todavía persiste una demanda relacionada con el fraude electoral ocurrido el 6 de junio de 2024, en el que el Partido Político Morena en la entidad llevó el caso ante el Instituto Electoral y de Participación Ciudadana (IEPC) de Jalisco. Al parecer, esta instancia propuso un recuento de votos, pero, debido a la pérdida de boletas durante el traslado y al hallazgo en bolsas negras de un número adicional de boletas que supuestamente favorecían a Morena, la demanda fue trasladada al Tribunal Electoral de la Federación. Además, el Partido de Regeneración Nacional solicitó la renuncia de la presidenta del IEPC por un presunto conflicto de interés (ya que es cuñada de uno de los diputados de Movimiento Ciudadano). Como resultado, Morena exige la anulación de la elección y la convocatoria a un nuevo proceso electoral.

se considera que tanto Alfaro como Lemus han priorizado en el Área Metropolitana de Guadalajara “un crecimiento urbano desordenado y sin planeación”, teniendo como principales beneficiados a la industria inmobiliaria (Gómez, 2024).

Asimismo, ante la Fiscalía General de la República, la diputada federal de Morena denunció a Pablo Lemus, a sus padres, José de Jesús Lemus y Amanda Navarro de Anda, y a tres empresas constructoras: Terla, Alquimia y Compira. Esta última ha sido considerada una empresa fantasma, ya que su registro público se localiza en León, Guanajuato, en una colonia marginada y de terracería, donde el número del inmueble no se encuentra. La denuncia fue por defraudación fiscal y recursos de procedencia ilícita, relacionados con la construcción de tres torres de departamentos de lujo valoradas en \$ 250 millones de pesos mexicanos, en la colonia Providencia. Los trámites fueron gestionados a través de la madre de Pablo Lemus cuando él era presidente municipal de Zapopan.

El argumento de la diputada Cecilia Márquez es que, en 2015, la madre de Pablo Lemus adquirió un terreno por un valor de \$ 6.6 millones de pesos mexicanos, cuando su ingreso anual era de solo 52 mil pesos mexicanos. Los trámites para la licencia de construcción fueron realizados en 2019 por la madre de Lemus, y ese mismo año la empresa Compira s. a. de c. v., considerada una empresa fantasma, compró el terreno y otros dos adicionales. Posteriormente, Compira vendió el terreno a Terla, que construyó los edificios de lujo, en un terreno que originalmente estaba destinado a uso agrícola, pero que Lemus cambió a uso urbano. Estas operaciones, al parecer, se han realizado de manera constante bajo los gobiernos del partido Movimiento Ciudadano.

La ciudad, algo más que construcciones verticales y acumulación

Las ciudades y metrópolis son hoy, posiblemente, los espacios más importantes de acumulación de capital, especialmente a través de la especulación inmobiliaria, la construcción de grandes complejos habitacionales, torres de oficinas y lugares de recreación (plazas, centros comerciales e incluso centros de amenidades exclusivos). Sin embargo, se debe entender que la ciudad es algo más que calles y edificios, centros comerciales y residencias pudientes. Es mucho más que la generación de valor a través de industrias y comercios, de métodos y técnicas para la extracción de plusvalía y de procesos para la acumulación de capital. La ciudad también es convivencia, relaciones entre individuos, expresiones artísticas, un entorno significativo, un espacio de identidad, cultura y memoria acumulada, además de ser un punto fundamental para la cohesión social.

Es la ciudad la que permite generar ciudadanía, pues no se puede ser ciudadano sin la convivencia y la relación con los otros que habitan en ella. Precisamente, el acceso y la participación en la vida política, social y económica, el derecho a la

movilidad libre y el ser reconocidos por los demás, junto con la posesión de derechos y deberes, es lo que realmente nos convierte en ciudadanos. Sin embargo, el derecho a la ciudad no está proclamado en la Constitución ni en ninguna ley urbana, por lo que el marco jurídico-político es limitado en este sentido. Además, en varios aspectos de la vida cotidiana, el derecho constitucional es más de carácter normativo que positivo, es decir, más teórico que práctico. Es verdad que existe el derecho a una vivienda digna, pero, en muchos casos, esto se limita a una norma más que a una realidad. En este sentido, el derecho a la ciudad parece un sueño futuro, ya que las políticas públicas no han sido lo suficientemente adecuadas para satisfacer las crecientes demandas de la población. Los múltiples problemas urbanos actuales ponen de manifiesto la necesidad de reflexionar y actuar de manera distinta en el desarrollo de los derechos a la ciudad.

El derecho a la ciudad implica necesariamente el derecho a una vivienda digna. Este derecho, como propuesta jurídica, fue reconocido desde 2016 por las Naciones Unidas. Sin embargo, en dicha declaración inicial no se exige a los gobiernos el cumplimiento de esta obligación, aunque es fundamental para su reconocimiento legal. A partir de esa fecha, el derecho a la ciudad ha avanzado poco a poco en distintos lugares del planeta, pero cada vez se vuelve más urgente vincular este derecho con el derecho a una vivienda. Entonces, ¿qué es el derecho a la ciudad? Según Escoffié (2023) es el:

Derecho a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar y disfrutar ciudades, pueblos, asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna; bajo los principios de justicia social, democracia, participación, no discriminación, igualdad de género, sustentabilidad y respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente. (p. 215)

Indudablemente, queda mucho por hacer, pero, de una u otra manera, se está avanzando. Ya en la Constitución política de algunos estados del país se ha reconocido el derecho a la ciudad. La primera de ellas fue la Ciudad de México, y la segunda, Nuevo León. Sin embargo, en esta última aún no se reconoce el derecho a la vivienda, no se especifica qué autoridad garantiza ese derecho ni se presentan los mecanismos para hacerlo posible.

En el caso de Jalisco, se aprobó, en sesión del Pleno, la inclusión del derecho a la ciudad como un derecho humano dentro de la Constitución del Estado. Este derecho se entiende como “el uso y goce pleno y equitativo de los espacios, bienes y recursos públicos, fundado en principios de justicia social, democracia, participación, igualdad, sustentabilidad, respeto a la diversidad cultural, a la naturaleza y al medio ambiente” (Lxiv de la Legislatura del Congreso de Jalisco, 2023). Como puede apreciarse, el derecho a la ciudad en Jalisco parece ser una réplica de lo establecido a nivel general, pero parece que este derecho solo queda bien plas-

mado en la escritura constitucional de la entidad. Como se ha podido observar en el modesto desarrollo de esta investigación, son los intereses privados de las grandes inmobiliarias, junto con las operaciones financieras, los que predominan en el quehacer de la ciudad.

Esta reestructuración de la ciudad, visualizada a través de grandes complejos inmobiliarios, torres verticales, plazas comerciales y pequeños comercios en el primer perímetro de la ciudad, da lugar a la crítica de que los cambios de uso de suelo y los permisos de construcción no solo se están desarrollando en zonas “pudientes”, sino también en diversas partes de la ciudad, incluida la periferia, el centro de la capital y su zona metropolitana (principalmente en Zapopan y Tlajomulco de Zúñiga).

Conclusiones

Guadalajara ha experimentado un proceso de urbanización acelerada que, según algunos autores, data desde 1970, aunque otros lo sitúan a partir de 1980. Independientemente de la década que se considere como el inicio del proceso de expansión, lo cierto es que, a comienzos de los años 2000, Guadalajara ya superaba en densidad poblacional los límites municipales, los cuales empezaban a desdibujarse. Los servicios públicos (agua, alcantarillado, recolección de basura, etc.) eran fuertemente demandados, y administrativamente comenzaba a ser necesaria la intermunicipalización. Así, se fue configurando lo que hoy conocemos como un área metropolitana, la cual fue decretada oficialmente por el Congreso del Estado el 10 de diciembre de 2009, con el nombre de Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Este decreto incorporó no solo a Zapopan, Tonalá y Tlaquepaque, sino también a Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán (Instituto Metropolitano de Planeación [Imeplan], 2015).

Considerada una de las tres ciudades más importantes del país, junto con Monterrey y la Ciudad de México, Guadalajara se ha convertido recientemente en un importante centro de desarrollos inmobiliarios, debido a la acelerada apreciación de su plusvalía, especialmente en segmentos como el residencial, el llamado “residencial plus”, el de uso mixto y el comercial. De este modo, la ZMG se está transformando en una gran metrópoli vertical, impulsada por el auge de grandes, y en ocasiones exclusivos, complejos inmobiliarios. Específicamente, Guadalajara está transitando de ser una ciudad tradicional, caracterizada por construcciones pequeñas, de pocos niveles, baja densidad y una geografía horizontal, a una ciudad que alberga grandes proyectos residenciales, corporativos y comerciales de estructura vertical.

Es indudable que, en la “Perla Tapatía”, existe un actual éxtasis por el cemento, el asfalto y el suelo, los cuales, de una u otra manera, han generado efectos ambientales, económicos, políticos y sociales. Entre estos efectos se encuentran la

modificación de áreas verdes, la contaminación visual, el aumento de los precios de la vivienda y la renta, así como las protestas sociales, como las que se registran en algunas colonias de la ciudad. Todo este cóctel de factores es el principal motor de la especulación inmobiliaria que actualmente caracteriza a la ciudad.

En este contexto, se privilegia el interés económico del capital financiero y el de los promotores inmobiliarios, quienes en ocasiones cuentan con terrenos baratos, poco urbanizados, ubicados en zonas periféricas. Estas áreas, donde se desarrollan nuevas construcciones, generan escasa interacción social y propician el desarraigo de sus habitantes, ya que muchos de estos lugares se utilizan esencialmente como dormitorios. Además, la falta de coordinación institucional y los actos de corrupción han provocado un desorden en el otorgamiento de permisos para el cambio de uso de suelo. Esto ha permitido la instalación de actividades comerciales y de servicios, como restaurantes, moteles, bares e incluso centros nocturnos (*table dance*) en zonas habitacionales, lo que resulta en una expansión desordenada de “giros restringidos” en áreas donde el reglamento municipal lo prohíbe. A esta situación se suman problemas como la indigencia y la delincuencia en ciertas zonas, incluso en áreas cercanas a la zona céntrica de Guadalajara.

Referencias

- LXIV de la Legislatura del Congreso de Jalisco. (2023, 11 de mayo). *Diputados integran en la Constitución el derecho a la ciudad*. <https://www.congreso.jalisco.gob.mx/boletines/diputados-integran-en-la-constitucion-el-derecho-la-ciudad>
- Arga Vertical. (2024). *Arga Vertical* [Fotografía]. <https://argavertical.com/avance-de-obra/>
- Cabrera Montiel, L. (2021). Verticalización como efecto del capital financiero y la mercantilización del desarrollo urbano en Puebla. En J. Gasca Zamora y P. E. Olivera Martínez (coords.), *La ciudad en la era de la financiarización. Una geografía de la urbanización desde las inversiones inmobiliarias* (pp. 199-221). Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ciccolella, P. (2017). Revisitando la metrópolis latinoamericana más allá de la globalización. En A. Sánchez Almanza. *Economía de las metrópolis* (pp. 63-86). Siglo XXI Editores y Biblioteca Básica de las Metrópolis.

- De Mattos, C. A. (2016). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. *Revista Sociologías*, 18(42), 24-52. <https://www.redalyc.org/pdf/868/86846760003.pdf>
- De Mattos, C. A. (2017). Financiarización, valorización inmobiliaria del capital y mercantilización de la metamorfosis urbana. En A. Sánchez Almanza, *Economía de las metrópolis* (pp. 41-62). Siglo XXI Editores y Biblioteca Básica de las Metrópolis.
- Escoffié, C. (2023). *País sin techo. Ciudades, historias y luchas sobre la vivienda*. Editorial Grijalbo.
- Gasca Zamora, J. y Olivera Martínez, P. E. (2021). *La ciudad en la era de la financiarización. Una geografía de la urbanización desde las inversiones inmobiliarias*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Gómez, N. (2024, 20 de junio). El Gran negocio naranja. Alfaro y Lemus avalaron el boom inmobiliario sin consulta y con despojos, acusan vecinos. *Sin Embargo*. <https://www.sinembargo.mx/4515737/alfaro-y-lemus-avalaron-boom-inmobiliario-sin-consulta-y-con-despojos-acusan-vecinos/>
- Hernández Águila, E. y Morales Márquez, J. J. (2009). Metrópolis en transición. La Zona Metropolitana de Guadalajara: su desarrollo económico y sus empresarios. En C. Barba Solano y E. Hernández Águila (coords.), *El desarrollo económico y social de la Zona Metropolitana de Guadalajara. Oportunidades y restricciones para el futuro* (pp. 69-97). Universidad de Guadalajara.
- Inmueble 24. (2021, 10 de febrero). Top 5 de desarrollos inmobiliarios en Guadalajara. *Noticias Inmuebles 24*. <https://www.inmuebles24.com/noticias/ranking-i24/top-5-de-desarrollos-inmobiliarios-en-guadalajara/>
- Instituto Metropolitano de Planeación (Imeplan). (2015). Área Metropolitana de Guadalajara. Expansión urbana. Análisis y Prospectiva; 1970-2045. Gobierno del Estado de Jalisco.

- Investormx. (2024). *Nove Provincia* [Fotografía]. <https://investormx.mx/project/stratto-amicas/>
- LaHaus. (2024). *Serena Hábitat* [Fotografía]. <https://www.lahaus.mx/ed/guadalajara/serena-habitat>
- Reporte Índigo. (2013). Negocios de alto riesgo. *Reporte Índigo*.
- Rojas, F. (2023). Las ciudades son ecosistemas. En F. Rojas (comp.), *La ciudad como sistema. Metabolismo, resiliencia y sustentabilidad* (pp. 17-45). Irradia Red y Aviña.
- Sassen, S. (1998). Las ciudades en la economía global. En E. Rojas y R. Daughters (eds.), *La ciudad en el siglo XXI. Experiencias exitosas en gestión del desarrollo urbano en América Latina* (pp. 21-30). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Vázquez-Piombo, P. (2015). El desarrollo urbano en Guadalajara. En F. L. Cruz González (coord.), *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos* (vol. IV. *El siglo XX*. Tomo II. *En la antesala del tercer milenio*) (pp. 329-340). FCE, UNAM. <https://rei.iteso.mx/handle/11117/5055>

Análisis temporal de la configuración periurbana en Manizales: evaluación de la transformación espacial a través del índice de diferencia normalizada de áreas construidas como insumo para el estudio de periurbanización (2014-2024)

 Edwin Steve Grajales Delgado.

Estudiante de la Maestría en Estudios Urbanos con Mención en Políticas y Planificación del Territorio, FLACSO, Quito, Ecuador.
Correo electrónico: stevedw16594@gmail.com

Recibido: 24 de agosto de 2024. | **Aprobado:** 1 de abril de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Grajales Delgado, E. S. (2025). Análisis temporal de la configuración periurbana en Manizales: evaluación de la transformación espacial a través del índice de diferencia normalizada de áreas construidas como insumo para el estudio de periurbanización (2014-2024). *Revista Ciudades, Estados y Política*, 12(1), 113-129. 10.15446/rcep.v12n1.116363

Resumen

Este trabajo propone el uso del índice de diferencia normalizada de áreas construidas (NDBI, por sus siglas en inglés) como complemento metodológico en las investigaciones sobre procesos de periurbanización, tomando como estudio de caso la ciudad de Manizales entre 2014 y 2024. La investigación adopta un enfoque deductivo y se fundamenta en un corpus teórico centrado en la construcción del concepto de periurbanización, el cual se articula con la aplicación del NDBI a imágenes satelitales en un intervalo de diez años. En este periodo se observa una correspondencia significativa entre los resultados obtenidos mediante marcos metodológicos y epistemológicos de las ciencias sociales —frecuentemente carentes de enfoques geoespaciales— y los patrones identificados a través del índice, que permiten una lectura panorámica de la configuración urbana y periurbana. Se concluye que el NDBI constituye una herramienta eficaz para corroborar la información generada en investigaciones previas sobre periurbanización, al tiempo que estas ofrecen insumos interpretativos para comprender los hallazgos del análisis satelital. Asimismo, se plantea el uso del NDBI como instrumento útil para la selección justificada de áreas o puntos de interés en los cuales iniciar nuevas investigaciones sobre dinámicas urbano-territoriales.

Palabras clave: Manizales, NDBI, periurbanización, rural, urbano.

Creative Commons Atribución
No comercial – Compartir igual (CC
BY-NC-SA 4.0).



El autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Temporal Analysis of Peri-Urban Development in Manizales: Evaluating Spatial Transformation Using the Normalized Difference Built-up Index (NDBI) as a Tool for Understanding Peri-Urbanization (2014–2024)

Abstract

This study proposes the use of the Normalized Difference Built-up Index (NDBI) as a methodological complement in research on peri-urbanization processes, using the city of Manizales as a case study over the period 2014–2024. The research adopts a deductive approach and is grounded in a theoretical framework focused on the construction of the concept of peri-urbanization, which is integrated with the application of the NDBI to satellite imagery across a ten-year interval. During this period, a significant correspondence is observed between findings derived from methodological and epistemological frameworks in the social sciences—often lacking geospatial perspectives—and the spatial patterns identified through the index. These patterns enable a broader reading of urban and peri-urban configurations. The study concludes that the NDBI is an effective tool for validating information generated in previous peri-urbanization research, while also offering new interpretative insights for understanding satellite-based analysis results. Additionally, the NDBI is proposed as a valuable instrument for the justified selection of areas or points of interest to initiate further research on urban-territorial dynamics.

Keywords: Manizales, NDBI, peri-urbanization, rural, urban.

Análise Temporal da Configuração Periurbana em Manizales: Avaliação da Transformação Espacial através do Índice de Diferença Normalizada de Áreas Construídas como Insumo para o Estudo da Periurbanização (2014-2024)

Resumo

Este artigo propõe o uso do Índice de Área Construída por Diferença Normalizada (NDBI, sigla em inglês) como complemento metodológico em pesquisas sobre processos de periurbanização, utilizando a cidade de Manizales como estudo de caso entre 2014 e 2024. A pesquisa adota uma abordagem dedutiva e se baseia em um arcabouço teórico focado na construção do conceito de periurbanização, que se articula pela aplicação do NDBI a imagens de satélite ao longo de um período de dez anos. Nesse período, observa-se uma correspondência significativa entre os resultados obtidos por meio de referenciais metodológicos e epistemológicos das ciências sociais —frequentemente carentes de abordagens geoespaciais— e o padrões identificados por meio do índice, que permitem uma leitura panorâmica da configuração urbana e periurbana. Conclui-se que o NDBI é uma ferramenta eficaz para corroborar informações geradas em pesquisas anteriores sobre periurbanização, ao mesmo tempo em que fornece informações interpretativas para a compreensão dos resultados da análise por satélite. Da mesma forma, propõe-se a utilização do NDBI como ferramenta útil para a seleção justificada de áreas ou pontos de interesse onde se possam iniciar novas pesquisas sobre dinâmicas urbano-territoriais.

Palavras-chave: Manizales, NDBI, periurbanização, rural, urbano.

Introducción

La pregunta que orienta el presente trabajo es: ¿cuál es el aporte del índice de diferencia normalizada de áreas construidas (NDBI, por sus siglas en inglés) en la comprensión de la configuración socioespacial del periurbano de Manizales entre 2014 y 2024? Para responderla, es necesario, en un primer momento, realizar un acercamiento a los conceptos de periurbano y a la observación de este fenómeno en diferentes lugares y momentos.

Los paisajes periurbanos son aquellos que se configuran en las afueras de la ciudad y tienden a extenderse sobre el área rural, generando un espacio caracterizado, en general, por una baja densidad y un uso variado del suelo, como resultado de la colonización de los paisajes agrícolas. Las personas que deciden habitar estos lugares como espacios residenciales suelen ocupar áreas de mayor tamaño, lo que ha promovido que se conviertan en territorios donde confluyen procesos urbanos y rurales, haciendo cada vez menos clara la línea divisoria entre lo urbano y lo rural (La Rosa *et al.*, 2018). Esta situación se produce en el contexto del crecimiento de la mancha urbana y manifiesta una dinámica de transición constante, en la que interactúan características políticas, económicas, sociales, culturales y naturales diversas.

No obstante, el periurbano puede manifestarse como un espacio frágil, carente de equipamientos adecuados para soportar los desarrollos económicos que tienen lugar allí, y donde se presenta una diversidad de estratos sociales que evidencia formas de segregación socioespacial (Rodríguez, 2022).

Transformaciones periurbanas. Un acercamiento al desarrollo periurbano en Estados Unidos, Europa y Asia

En el contexto del desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación, desde los años ochenta comenzó una transformación tanto morfológica como sociodemográfica de las áreas urbanas en Estados Unidos y Europa. En el caso de las ciudades españolas, por ejemplo, dicha transformación ha estado motivada principalmente por el uso residencial de los espacios periféricos, impulsado, además, por la inversión en el mejoramiento del mobiliario urbano, lo que los hace más atractivos para el asentamiento. Esto ha generado una desconcentración de las actividades urbanas, como consecuencia del crecimiento de la mancha urbana, más allá de los límites administrativos, y ha derivado en una segregación funcional de las zonas periurbanas. En estas zonas, la actividad industrial que predominaba en inicialmente ha sido desplazada por el auge de la actividad inmobiliaria.

Francia, por su parte, ha experimentado en los últimos años una transformación

socioespacial vinculada a su desarrollo urbano, dando lugar a lo que se ha denominado cinturón periurbano. Este espacio presenta características específicas, como los flujos de desplazamiento, la escasez de empleo, el asentamiento rural y el uso agrícola del suelo. No obstante, en estas zonas existe una competencia entre los hogares residenciales y los habitantes rurales, en particular los agricultores, quienes compiten en el mercado de tierras. Dicha competencia está motivada por los valores atribuidos por los hogares a las comodidades que ofrece el establecimiento en zonas periurbanas (Cavallhès *et al.*, 2004).

En el caso de Asia, la periurbanización —como fenómeno espacial derivado del rápido crecimiento urbano del área metropolitana de Bondung, Indonesia—, se manifiesta en el crecimiento poblacional y de las actividades socioeconómicas. Además, en dicho continente se ha observado un rápido desarrollo de la mancha urbana, que, como en los casos previamente analizados, trasciende sus límites administrativos y presenta dinámicas tanto urbanas como rurales (Budiyantini y Pratiwi, 2016).

Para el estudio del proceso de configuración periurbana en Bondung, Budiyantini y Pratiwi (2016) se retoman diversos conceptos de zona periurbana, que ofrecen diferentes marcos analíticos del fenómeno. Dichos enfoques la conciben como: una mezcla de estructuras de uso del suelo del urbano y rural; una línea que marca el término del desarrollo urbano; un suelo rural que evidencia fenómenos urbanos; un espacio conformado por presiones del crecimiento urbano y caracterizado por viviendas, industrias y una economía de servicios con vocación urbana; una zona de transición rural-urbana o intermedia entre ambos; y, finalmente, una línea de apoyo para el mobiliario de transporte urbano masivo.

Dinámicas periurbanas en América Latina. disparidades socioespaciales y efectos del crecimiento urbano

En América Latina han tenido lugar, desde mediados del siglo xx, dos procesos de conformación de espacios periurbanos en los que han interactuado sectores de élite y sectores populares. Los primeros han sido los más favorecidos en términos de ubicación, aprovechamiento del suelo urbanizable y vinculación con los centros urbanos, mientras que los segundos se han asentado en zonas menos aptas y con infraestructura de baja calidad (González *et al.*, 2018).

De este modo, el espacio periurbano se configura como un lugar de competencia por el acceso al mercado del suelo, en el que interactúan diferentes actores, incluidos aquellos que, al resolver su necesidad de vivienda mediante la informalidad, solo logran acceder a suelos poco aptos para el uso residencial. El desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación ha permitido establecer un vínculo más estable entre los centros urbanos y las periferias, lo cual ha incentivado

el asentamiento en zonas periurbanas. Esta dinámica ha contribuido a la disminución del uso agropecuario del suelo y ha dado lugar a un crecimiento disperso de las ciudades, caracterizado por su baja densidad y por un consumo extensivo del suelo urbano. En América Latina, dicho proceso tiende a ser no planificado, y la ciudad desconcentrada, dispersa o difusa aparece como una manifestación de la manera en que se resuelven las demandas de suelo para vivienda informal, dadas las limitaciones de acceso al mercado formal del suelo (Slagter *et al.*, 2015).

Por ejemplo, en el caso de Trelew, Argentina, el periurbano es entendido como un espacio de transición urbano-rural sin planificación, que evidencia una exclusión socioespacial como resultado de la ola migratoria de trabajadores y del crecimiento poblacional. Esta situación dio lugar a la conformación de barrios informales, motivada además por los efectos de las políticas públicas, cuyas decisiones derivaron en problemáticas socioambientales (March, 2016). Así, en la medida en que se transita desde el centro hacia las periferias, la desconcentración de la pobreza se hace más evidente, revelando una correlación entre la pobreza estructural y las características de las viviendas y los hogares con necesidades básicas insatisfechas (Alegre, 2016).

Transformaciones urbanas y periurbanas en Colombia. Migración masiva y desconcentración poblacional

Los procesos de transformación urbana y periurbana en Colombia presentan varios momentos. El primero corresponde al proceso migratorio y a la descomposición social y poblacional del espacio rural hacia los centros urbanos, ocurrido entre las décadas de 1950 y 1970. El segundo se caracteriza por una creciente concentración poblacional en las ciudades, y tiene lugar entre las décadas de 1970 y 1990. El tercero, por el contrario, representa un proceso inverso: a partir de los años 2000, se evidencia una desconcentración de la población en los cascos urbanos y una migración hacia las áreas rurales, lo cual genera impactos significativos en las dinámicas socioculturales, económicas y espaciales de estos territorios (González *et al.*, 2018).

Entre las décadas de 1960 y 1990, Colombia vivió una transformación poblacional urbana y rural que derivó en una mayoría urbana, generada por la migración motivada que, a su vez, se originó por las transformaciones en el sistema productivo agropecuario, el conflicto armado y los efectos de la industrialización (Montañez, 2018). En este contexto, el espacio periurbano ha sido entendido como una configuración espacial compleja, en constante presión y conflicto, que implica una zona de transición urbano-rural. En ella interactúan diversos actores e instituciones en torno al uso del suelo, cuya transformación ha dado lugar a procesos de configuración urbana y expansión económica sobre paisajes rurales. Estos procesos se manifiestan en la consolidación de infraestructura residencial, industrial y de

servicios, generando una naturaleza difusa, en la medida en que tales espacios absorben funciones urbanas que encuentran allí condiciones más favorables para su desarrollo (Montañez, 2018; Cano, 2017).

El abordaje de estas configuraciones socioespaciales puede realizarse desde distintos enfoques, como el de las comunidades, los riesgos e impactos ambientales en zonas protegidas, los efectos de la urbanización o la acción institucional. Un ejemplo de ello es el estudio sobre la normatividad y sus efectos en la gestión del uso del suelo en Usme, donde se identificó un acelerado crecimiento de la frontera urbana impulsado por una gobernanza de mercado, caracterizada por una escasa participación ciudadana (Cano, 2017).

Transformaciones periurbanas en Manizales. Migración, segregación y configuración espacial

Las zonas periféricas de ciudades especialmente principales o capitales, en particular aquellas con dinámicas metropolitanas en el paisaje cultural cafetero, se ven fortalecidas por patrones de migración de corta distancia, debido a la fuerza de atracción que ejercen estas urbes. Dicho atractivo radica en las mayores oportunidades, comodidades y disponibilidad de recursos, entre otros factores, lo que genera transformaciones al interior del casco urbano que, a su vez, pueden influir en procesos de desconcentración hacia las periferias (Castro, 2016). No obstante, las dinámicas generales de funcionalidad de economía urbana no son las únicas que influyen en el proceso de configuración periférica urbana.

En el caso de los procesos de asentamiento y crecimiento urbano de Manizales, pueden identificarse al menos dos momentos clave, los cuales coinciden con los procesos de reconfiguración urbana a nivel nacional. El primero, ocurrido entre las décadas de 1950 y 1970, corresponde a la aparición de los primeros barrios informales —hoy integrados a la trama urbana formal de la ciudad—, resultado de procesos migratorios del campo a la ciudad motivados por factores como el conflicto armado, la tenencia desigual de la tierra, la baja inversión en el sector rural y la progresiva privatización del suelo. El segundo momento está relacionado con la apertura económica a partir de los años noventa, cuando comenzaron a establecerse conjuntos cerrados de alta renta en el periurbano de Manizales (Giraldo y Vásquez, 2020; González, 2019; Plazas, 2006).

Dado el interés por entender la ciudad, se han realizado diferentes tipos de investigación, entre los que se destacan los estudios sobre la tipología de barrios mediante planos esquemáticos, así como los análisis de la morfología urbana desarrollada en el espacio periurbano montañoso del municipio. Estas investigaciones permiten inferir el proceso de dispersión y las actividades urbanas que surgen de la relocalización de la vocación de los usos del suelo (Giraldo y Vás-

quez, 2020). Las periferias urbanas en Manizales se configuran, entonces, como asentamientos dispersos condicionados por la escasez de suelo urbanizable en zonas montañosas, lo cual, a su vez, genera problemáticas de segregación espacial (González, 2019).

Así, en estas periferias se encuentran asentamientos fácilmente diferenciables desde el punto de vista socioeconómico (González, 2019), lo cual evidencia una marcada heterogeneidad en su morfología de asentamientos residenciales. En ellos conviven sectores habitados por familias de bajos recursos, cuyas viviendas y espacios urbanos presentan un débil nivel de equipamiento, junto con asentamientos pertenecientes a estratos socioeconómicos altos, cuyos orígenes fueron producto de procesos de autosegregación espacial. En estos últimos, se registraron procesos migratorios asociados a la desconcentración poblacional urbana, motivadas por la búsqueda de mejores condiciones de vida y por la diferenciación de estatus culturales, económicos y sociales. Dichos procesos fueron, además, validados por las transformaciones en el uso y la vocación del suelo, derivadas de políticas de planificación territorial.

Este fenómeno tiene sus orígenes entre los años sesenta y ochenta, cuando comenzaron a desarrollarse los procesos migratorios vinculados a la gentrificación rural-urbana. Estos implicaron el desplazamiento de lo rural a lo urbano, impulsado por la compra y el aumento del valor del suelo en las zonas rurales, lo que permitió el establecimiento de barrios y asentamientos de alta renta (González, 2017; González *et al.*, 2018). Dichos espacios correspondían, en muchos casos, a territorios previamente despoblados por la migración campesina, donde el principal detonante fue la compra de tierras para la construcción de viviendas de élite o desarrollos inmobiliarios (Nates, 2008). Esto dio lugar a un progresivo incremento de la instalación de infraestructura residencial caracterizada por una evidente diferenciación, conforme a un modelo urbanístico de tipo expansionista, que resultó en una morfología urbana difusa (González, 2017).

Por tanto, el espacio periurbano de Manizales evidencia una periferia fragmentada, producto de las condiciones topográficas de la ciudad, las cuales han interferido en el desarrollo de su forma urbana. A esto se suman procesos sociales e institucionales que han dado lugar a diferentes configuraciones poblacionales periféricas con características particulares. Entre ellas se encuentran barrios de escasos recursos, asentamientos neorrurales, centros poblados de origen rural, complejos industriales y asentamientos informales, todos ellos reflejo de una clara segregación socioespacial (Bernal y Montes, 2016).

En este sentido, la periferia urbana manizaleña se ha entendido como un subpaisaje o como el resultado de la relación de intersistemas ligados al espacio urbano, en el que pueden aparecer diferentes tipos de periferias: la de borde, la suburbana

y la rural-urbana. Entre ellas, las dos primeras permiten los análisis de segregación socioespacial y de movilidad (González, 2019).

Herramientas y métodos en el análisis de espacios periurbanos

Por otra parte, para analizar los procesos de configuración de los espacios urbanos y periurbanos, se han propuesto diferentes herramientas, técnicas y métodos, tanto cualitativos como cuantitativos. En el caso específico de los trabajos que emplean sistemas de información geográfica (SIG) para el análisis de configuraciones periurbanas o urbanas, se han propuesto distintas estrategias. Una de ellas es el índice de densidad de asentamientos (SDI, por sus siglas en inglés), propuesto por Vizzari (2011), que permite identificar franjas urbanas a partir de la presencia de asentamientos; el uso de técnicas de georreferenciación y el análisis SIG aplicados a los datos HRL (*High Resolution Layer*) para detectar con precisión los cambios en el uso del suelo en zonas periurbanas (García, 2018); o la producción de cartografía mediante SIG para el análisis de tramas urbanas (Giraldo y Vásquez, 2020); entre otros. No obstante, las investigaciones sobre la ciudad de Manizales han mostrado limitaciones en el uso de estas herramientas.

En este sentido, se propone abordar la siguiente pregunta: ¿cuál es el aporte del índice de diferencia normalizada de áreas construidas (NDBI) en la comprensión de la configuración socioespacial del periurbano de Manizales entre los años 2014 y 2024? Para ello, se empleará el NDBI junto con la bibliografía consultada como insumo teórico y argumentativo para el análisis e interpretación de los resultados.

Metodología

La hipótesis que orienta la presente investigación sostiene que el uso de índices de teledetección, como el NDBI, gestionados mediante sistemas de información geográfica, complementa y precisa los estudios teóricos sobre los procesos de configuración socioespacial periurbana a escala de ciudad.

La investigación propuesta sigue un enfoque deductivo y se enmarca dentro de un estudio de caso típico. Con esto se busca, a través de la síntesis entre fuentes secundarias que constituyen un corpus teórico robusto y la aplicación del índice de diferencia normalizada de áreas construidas (NDBI), ajustar la comprensión del fenómeno de configuración periurbana en un intervalo de tiempo de diez años.

Para ello, se emplean los sistemas de información geográfica, que son métodos, herramientas y actividades que permiten recolectar, procesar y analizar información, facilitando diversas operaciones estadísticas espaciales (March, 2016). Además, se utiliza el NDBI, un índice que varía entre -1 y 1, que se emplea para identificar y mapear áreas construidas a partir de imágenes satelitales. Este índice

ayuda a evaluar el grado de urbanización y transformación del suelo en función de la proporción de superficies construidas en cada píxel (Rosell y Vicente, 2016). Así, los valores cercanos a 1 indican una mayor presencia de áreas urbanas o edificadas, mientras que los valores negativos o cercanos a -1 suelen asociarse con vegetación o cuerpos de agua.

El NDBI se calcula de la siguiente manera:

$$NDBI = \frac{SWIR + NIR}{SWIR - NIR}$$

En la ecuación anterior, SWIR representa las bandas del infrarrojo de onda corta, y NIR representa el infrarrojo cercano.

Los rangos máximos y mínimos del NDBI en cada una de las imágenes pueden variar debido a las condiciones de adquisición de los datos satelitales. Para facilitar la comparación, se estandarizó el estiramiento (*stretch*) al 98 % en cada imagen del NDBI, lo que ajusta el rango de valores de píxeles en cada una, mejorando así la visualización y la interpretación de los datos.

En este contexto, el color azul representa los valores negativos o bajos del NDBI, indicando áreas con menor presencia de construcción o mayor vegetación. El color cian, por su parte, representa valores intermedios bajos y suele señalar una transición entre valores negativos y positivos, lo que puede mostrar áreas con una mezcla de características, como áreas de transición entre construcción y vegetación. El color amarillo corresponde a valores intermedios altos, lo que sugiere un aumento en los valores del NDBI y una mayor presencia de construcción o áreas urbanizadas. Finalmente, el color rojo representa los valores positivos o altos del NDBI, lo que indica áreas con una alta densidad de edificación.

El NDBI se calculó con la ayuda de Google Earth Engine (GEE), utilizando imágenes satelitales Landsat 8 desde el año 2014 hasta el primer semestre de 2024. El área de estudio corresponde al perímetro urbano de la ciudad de Manizales. La selección de las imágenes la realiza GEE mediante un comando que permite elegir las imágenes con las mejores condiciones, tanto en términos de resolución como de baja nubosidad, entre otros factores. Se descargaron imágenes en colorimetría natural desde Google Earth Pro para los mismos años, con excepción de 2016, que se descargó desde GEE. Este procedimiento se llevó a cabo con el objetivo de comparar y validar que los resultados del índice correspondieran con la realidad de cada momento evaluado. Las comparaciones se realizaron con la ayuda de QGIS 3.28.14, con el cual se construyeron *buffers* en los puntos en los que se identificaron transformaciones para el último año evaluado.

Aunque se dispone de información para cada uno de los diez años del intervalo propuesto, solo se presentarán cinco años intercalados, comenzando en 2014 y finalizando en 2024. Esta selección se realiza con el fin de evitar la saturación de información y porque no representa dificultades para los análisis ni para la comprensión del trabajo.

Por otro lado, la bibliografía considerada proviene de investigaciones publicadas en artículos de revistas indexadas y de reconocido rigor académico, así como de tesis de grado de maestría y doctorado. El objetivo de esta selección es obtener una visión panorámica de los procesos espaciales e históricos de configuración periurbana, tanto a nivel mundial, como en América Latina, Colombia y, finalmente, en Manizales.

Resultados

Los resultados de la aplicación del NDBI muestran una clara transformación del cinturón periférico de la zona urbana de Manizales, destacándose un patrón de mayor transformación horizontal del suelo en la zona noroccidental de la ciudad, como lo evidencian los *buffers* de radio más amplio en las imágenes de la figura 1. Estos *buffers*, diseñados con base en el NDBI de 2024, sirven como criterio de evaluación para el proceso de transformación en comparación con los otros años evaluados.

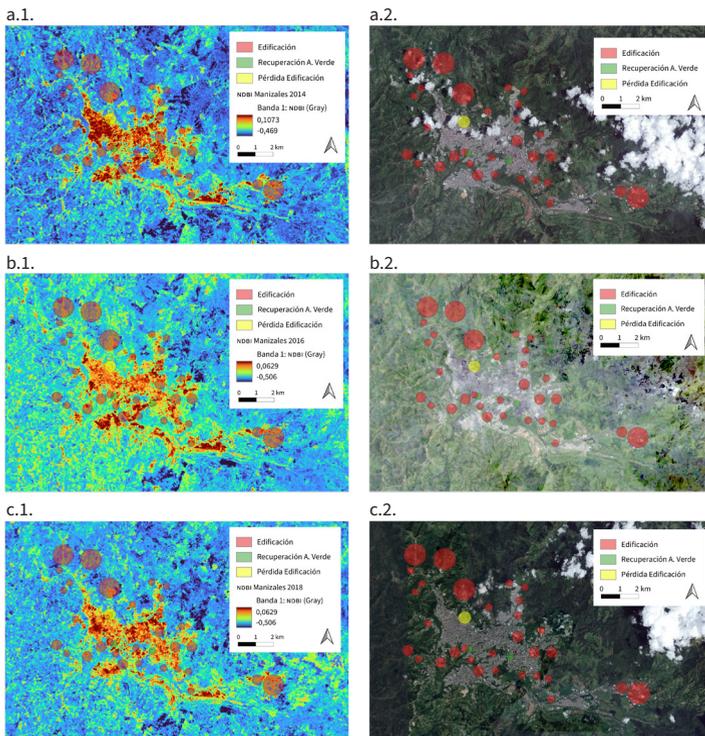
Además, se observa que en algunos lugares de la ciudad ha ocurrido una desconcentración en términos de densificación de la edificación, como lo muestra el *buffer* de color amarillo, que corresponde a los puntos de intersección entre los barrios San José, San Ignacio, La Avanzada, Colón y Asís. El primero de estos barrios es donde se ha venido construyendo el macroproyecto San José, el cual, según la literatura, ha generado procesos de gentrificación y reubicación en la zona norte de la ciudad.

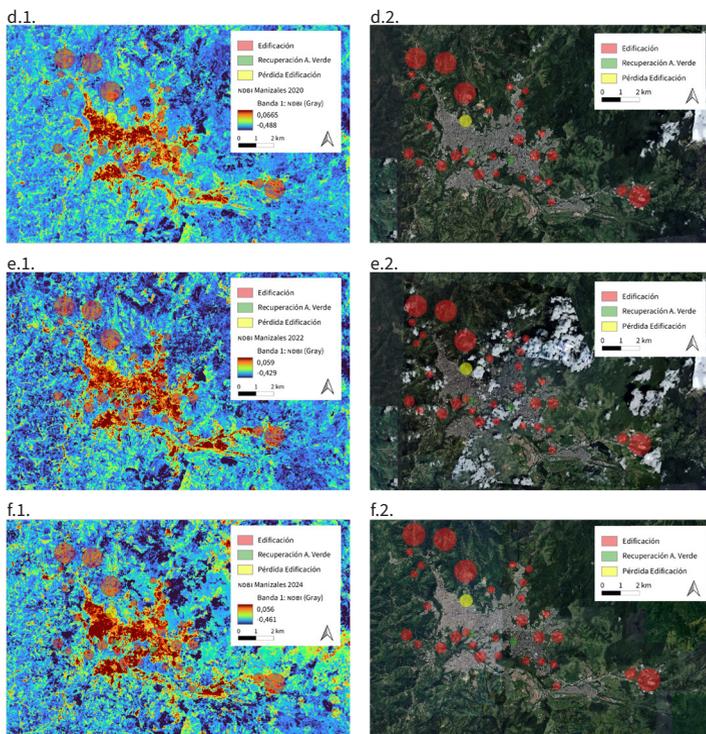
El NDBI permite identificar tanto los procesos de configuración de nuevas zonas urbanas en las periferias de la ciudad como la pérdida de otras, a la par que se observa un robustecimiento en las primeras. El NDBI de 2014 muestra una zona urbana altamente densa dentro de los límites administrativos de la ciudad. Sin embargo, el NDBI de 2018 comienza a mostrar un incremento en las zonas de transición y densificación en el noroccidente de Manizales, mientras que el NDBI de 2024 revela el proceso de urbanización actual para el primer semestre de dicho año. Se evidencian nuevos procesos de asentamiento y transformación del uso del suelo con el fin de establecer zonas residenciales.

Llama la atención que los *buffers* de radio más amplio se encuentren en la zona noroccidental, los de radio intermedio en la zona centro-oriental, y los de radio menor en la zona nororiental y en toda la periferia sur de la ciudad. Estos últimos

están acelerando el proceso de conurbación con la ciudad de Villamaría, lo que ha motivado uno de los argumentos para la consolidación del área metropolitana Centro-Sur de Caldas, refrendada popularmente en 2023.

Figura 1. Evolución NDBI en Manizales (2014-2024)





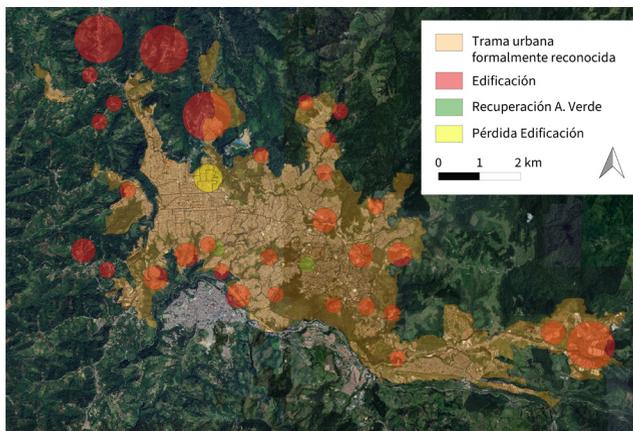
Nota. Las imágenes presentadas están etiquetadas con una letra y un número. Cada letra corresponde a un año, comenzando con la α , que representa el año 2014, hasta la f , que corresponde al año 2024. El número I indica la imagen con el NDBI, mientras que el número 2 señala la imagen con color natural, facilitando así la comparación. El intervalo de diez años está dividido en periodos de dos años, como se mencionó anteriormente.

Fuente: elaboración propia.

Al noroccidente de Manizales se identifican caseríos que han ido fortaleciéndose y que se encuentran ubicados fuera de la trama urbana formalmente reconocida por la administración municipal (figura 2). Estos caseríos, que anteriormente consistían en viviendas relativamente dispersas, como lo muestran los NDBI de 2014 y 2016, ahora conforman barrios con una densidad de construcción considerable y una transformación notable en los usos del suelo. Algunos espacios de bosque han sido transformados, pasando de áreas forestales a usos turísticos o moderadamente agrícolas.

No obstante, los cambios observados al nororiente (en el barrio Samaria) y al sur de la ciudad, en el suroccidente, parecen estar sujetos al proceso histórico de consolidación espontánea de algunos barrios, como El Nevado y El Carmen, así como la parte baja del barrio Estambul. Estos barrios corresponden a *buffers* más pequeños, pero más agrupados, y representan procesos de urbanización que pueden ser espontáneos o informales. Muchos de ellos están ubicados en zonas con bajo equipamiento urbano, lo que facilita el acceso de personas con menores recursos o con acceso limitado al mercado de suelos o vivienda, tal como lo señala la teoría. Por otro lado, las manchas de urbanización en zonas de alta renta se ubican dentro de los límites administrativos del municipio, aunque en sus periferias y relativamente alejadas de las centralidades urbanas. Estas áreas presentan una densidad de construcción significativamente menor y se manifiestan predominantemente en el oriente de la ciudad.

Figura 2. Perímetro urbano de Manizales (2024)



Fuente: elaboración propia.

La herramienta NDBI ha demostrado, a nivel espacial, lo que la literatura teórica ya había señalado, consolidándose como un instrumento que complementa y robustece las investigaciones sobre los procesos de configuración urbana y periurbana. Esto se debe a que permitió identificar los procesos de transformación en un área específica durante un intervalo de tiempo, y asimismo observar cómo, en algunos lugares, los suelos se transforman simultáneamente. Sin embargo, los resultados se ven limitados por el hecho de que este trabajo propone el uso de herramientas

de teledetección, como el NDBI, para complementar los estudios teóricos sobre un objeto específico. Además, adolece de la falta de trabajo de campo necesario para obtener precisión sobre los procesos puntuales que han dado lugar a estas transformaciones, al menos entre los años 2022 y 2024, que es el periodo promedio en el que se agotan las investigaciones.

Conclusiones

El NDBI es una herramienta que, mediante sus facilidades de visibilidad espacial, permitió identificar los cambios en el uso del suelo, el origen de nuevas áreas urbanas y la configuración de espacios que ya venían en proceso de urbanización en las periferias de la ciudad. Además, esta herramienta facilita la evaluación temporal de los procesos evolutivos de configuración urbana y periurbana, permitiendo no solo identificar la relación interanual, sino también la del objeto consigo mismo en un momento específico. De esta manera, se convierte en un complemento claro para los estudios que parten de otros marcos epistemológicos y metodológicos dentro de las investigaciones en ciencias sociales, ya que posibilita una lectura espacial de los procesos identificados teórica y empíricamente en el campo mediante mecanismos de recolección de información, como la observación participante, las entrevistas, entre otros.

Así, aunque el NDBI facilita las lecturas visuales para las comparaciones en los análisis espacio-temporales, su naturaleza general de los datos debe complementarse con trabajo empírico, en este caso, proporcionado por los estudios sobre los procesos de periurbanización de la ciudad. Esto permite explicar cómo los contextos históricos, así como los procesos socioculturales, económicos y políticos, influyen en las dinámicas que se identifican gráficamente en el NDBI, brindando mayor precisión a los resultados.

Asimismo, se puede proponer un orden metodológico para iniciar estudios basados en el NDBI, de modo que se identifiquen los espacios puntuales, como se ha hecho en los *buffers* de este trabajo. Esto permitirá contar con herramientas para la selección e identificación de puntos o áreas de interés para futuras investigaciones y, a partir de ahí, desarrollar más estudios que ayuden a entender los procesos de reconfiguración urbana.

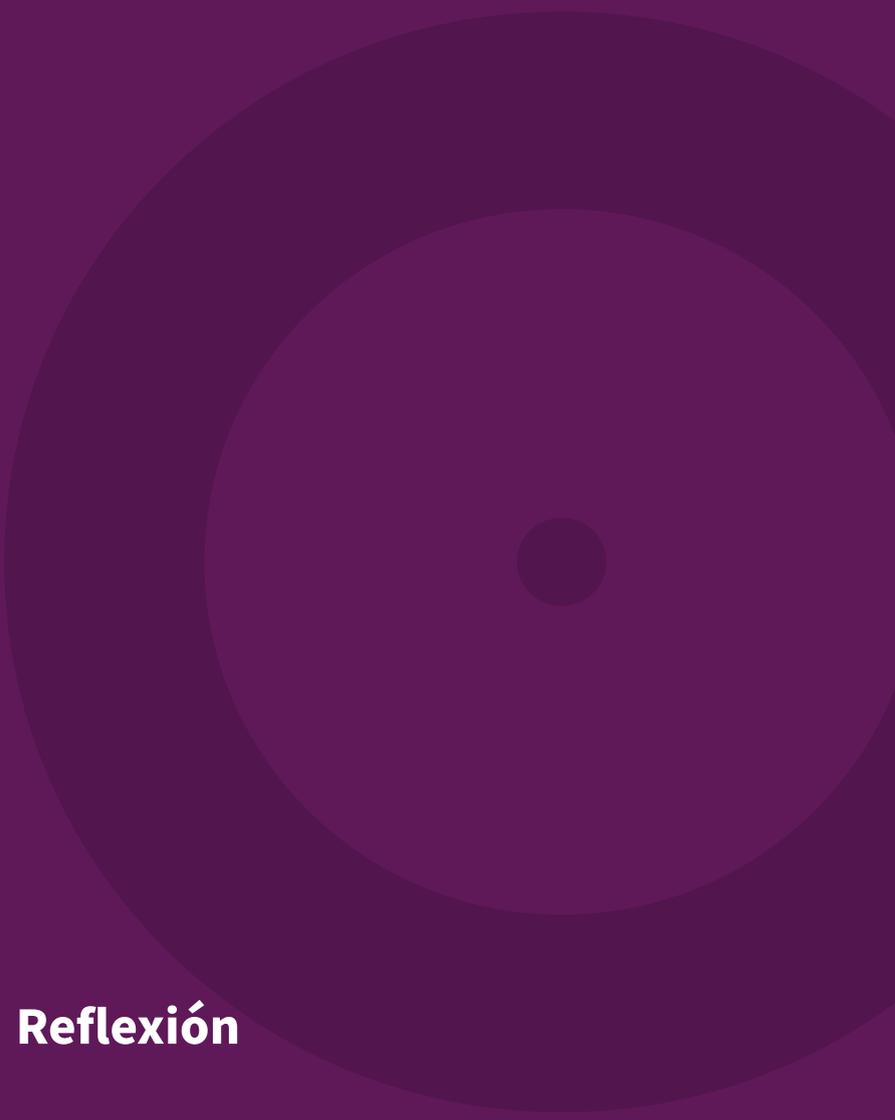
Finalmente, este trabajo representa un llamado y una invitación a integrar los instrumentos de análisis espacial, las estadísticas espaciales y el uso de sistemas de información geográfica en las investigaciones en ciencias sociales, especialmente en el estudio de la configuración socioespacial de las periferias urbanas, donde convergen elementos sociales, culturales, económicos, políticos e individuales que pueden ser identificados a partir de la modelación de índices que reflejan los impactos de dichos elementos.

Referencias

- Alegre, S. (2016). Configuraciones territoriales en el periurbano del partido de Florencio Varela. *Mundo Agrario*, 17(34), 1-23. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=84545851007>
- Bernal Vera, H. F. y Montes Giraldo, P. E. (2016). *Análisis multitemporal de la dinámica en el cambio de uso de la tierra en Manizales durante el período 1969-2015 estudio de caso: Comuna Ciudadela del Norte, Manizales*. [tesis de maestría, Universidad Católica de Manizales]. Repositorio Institucional ucm. <https://repositorio.ucm.edu.co/entities/publication/45c415b5-8c27-41ac-8cd5-05b7ab64ac74>
- Budiyantini, Y. y Pratiwi, V. (2016). Peri-urban Typology of Bandung Metropolitan Area. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 227, 833-837. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2016.06.152>
- Cano Malaver, D. P. (2017). *El paisaje periurbano: Transformaciones, complejidad, percepciones e imaginarios en la localidad de Usme* [tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Repositorio Institucional UNAL. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/62045>
- Castro Escobar, E. (2016). Configuración de la migración interna en la región del Paisaje Cultural Cafetero de Colombia. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud*, 14(2), 1563-1585. http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1692-715X2016000200047
- Cavailhès, J., Peeters, D., Sékeris, E. y Thisse, J. F. (2004). The periurban city: Why to live between the suburbs and the countryside. *Regional Science and Urban Economics*, 34(6), 681-703. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0166046204000171>
- Cordero García, R. I. (2012). La configuración del espacio periurbano como escenario de competencia creciente entre diversos usos y actividades: El caso de Arroyo de la Encomienda en Valladolid. *Polígonos. Revista de Geografía*,

- 15, 7-35. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3026661>
- García Ayllón, S. (2018). Predictive Diagnosis of Agricultural Periurban Areas Based on Territorial Indicators: Comparative Landscape Trends of the So-Called “Orchard of Europe”. *Sustainability*, 10(6) 1-22. <https://repositorio.upct.es/entities/publication/03fb465a-f502-4a0e-811d-ded3dbe420a8>
- Giraldo Ospina, T. y Vásquez Varela, L. R. (2017). Caracterización de las tramas urbanas de la ciudad de Manizales, Colombia (1849-2017). *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 22, 30-43. <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/2669>
- González González, M. (2017). *Migración por amenidad y auto-segregación en la periferia de Manizales* [tesis de maestría, Universidad de Manizales]. Repositorio Institucional Digital um. <https://ridum.umanizales.edu.co/handle/20.500.12746/4231>
- La Rosa, D., Geneletti, D., Spyra, M., Albert, C. y Fürst, C. (2018). Sustainable Planning for Peri-urban Landscapes. En A. Perera, U. Peterson, G. Martínez y L. Iversson (eds.), *Ecosystem Services from Forest Landscapes: Broadscale Considerations* (pp. 89-126). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-319-74515-2_5
- March, M. A. (2016). *Transformaciones y problemáticas socioambientales del periurbano oriental trelewense* [tesis de doctorado, Universidad Nacional del Sur]. Repositorio Institucional Digital uns. <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/3917>
- Montañez Parra, M. I. (2018). *Las transformaciones en los espacios periurbanos y el rol de la planificación territorial en su configuración el caso del municipio de Galapa, Atlántico*. Universidad del Atlántico. <https://hdl.handle.net/20.500.12834/1079>

- Nates Cruz, B. (2008). Procesos de gentrificación en lugares rururbanos: Presupuestos conceptuales para su estudio en Colombia. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 10, 253-269. <https://revistasojs.ucaldas.edu.co/index.php/virajes/article/view/810>
- Plazas, J. L. G. (2006). Caracterización socioespacial actual del hábitat en la periferia urbana de Manizales. *Revista de Arquitectura El Cable*, 5, 8-25. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/elcable/article/view/1246>
- Rodríguez Alarcón, M. N. (2022). La ciudad Jojutla de Juárez, Morelos-México: proceso histórico de configuración de un contexto periurbano. *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras*, 27(2), 27-59. <https://doi.org/10.18273/revanu.v27n2-2022002>
- Rosell, P. A. y Vicente, M. (2016, 8 de abril). *Análisis del crecimiento demográfico y la relación entre espacios verdes y edificados en Darregueira con QGIS* [sesión de conferencia]. Conferencia de Geomática Libre, Buenos Aires, Argentina. <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.2863.7687>
- Slagter, M., Rocca, M. J. y Sgroi, A. (2015, 17 de septiembre). *Periurbano platense. Usos del suelo y dinámicas en curso sobre el área noroeste* [ponencia]. xxxiv Encuentro Arquisur 2015 y xix Congreso de Escuelas y Facultades Públicas de Arquitectura de los países de América del Sur, La Plata, Argentina. <https://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/51689>
- Vizzari, M. (2011). Peri-Urban Transformations in Agricultural Landscapes of Perugia, Italy. *J. Geographic Information System*, 3, 145-152. <https://doi.org/10.4236/jgis.2011.32011>



Reflexión

Protección del patrimonio urbano en Riohacha: un análisis crítico del enfoque neoliberal en la gestión urbana

 **Carlos Andrés Ramírez.**

Docente de la Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia. Magíster en Hábitat, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia. Magíster en Urban Planning, Fundació Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, España. Magíster en Gestión y Valoración Urbana, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, España.
Correo electrónico: cramirez@unisalle.edu.co

 **Yarleys Pulgarín-Osorio.**

Docente de la Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia. Doctora en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México, Ciudad de México, México.
Correo electrónico: ypulgarin@unisalle.edu.co

Recibido: 11 de octubre de 2024. | **Aprobado:** 24 de marzo de 2025. | **Publicado:** 8 de septiembre de 2025.

Cómo citar este artículo:

Ramírez, C. y Pulgarín-Osorio, Y. (2025). Protección del patrimonio urbano en Riohacha: un análisis crítico del enfoque neoliberal en la gestión urbana. *Revista Ciudades, Estado y Política*, 12(1), 131-150. 10.15446/rcep.v12n1.115898

Resumen

Este artículo plantea una reflexión teórica sobre las posibilidades de intervención de los actores sociales, políticos y culturales de la ciudad de Riohacha (La Guajira, Colombia) como estrategia para la preservación y el desarrollo de su centro histórico. Parte del reconocimiento de los riesgos asociados al enfoque neoliberal en la gestión territorial urbana, y propone como eje fundamental la construcción de una estrategia de desarrollo sostenible basada en la consolidación de valores sociales compartidos. La propuesta se centra en la promoción social y económica del territorio como resultado de la ampliación del capital social instalado, entendido este como un recurso colectivo que potencia las capacidades locales. Esta reflexión conceptual busca aportar elementos para una planificación urbana más equitativa, inclusiva y respetuosa del valor histórico y cultural del territorio, promoviendo una visión alternativa frente a los modelos de desarrollo hegemónicos.

Palabras clave: patrimonio cultural, gestión urbana, sociología urbana, gobierno municipal, planeación urbana.

Nota de los autores. Esta reflexión se enmarca en la investigación *Diagnóstico para la protección, conservación patrimonial y gestión urbana del Centro Histórico de Riohacha (La Guajira)*.

Creative Commons Atribución
No comercial - Compartir igual (CC
BY-NC-SA 4.0).



El autor ha declarado que no existe conflicto de intereses.

Protection of Urban Heritage in Riohacha: A Critical Analysis of the Neoliberal Approach to Urban Management

Abstract

This article offers a theoretical reflection on the possibilities for intervention by the social, political, and cultural actors in the city of Riohacha (La Guajira, Colombia) as a strategy for the preservation and development of its historic center. It begins by recognizing the risks associated with the neoliberal approach to urban territorial management and proposes, as a central axis, the construction of a sustainable development strategy based on the consolidation of shared social values. The proposal focuses on the social and economic promotion of the territory as a result of expanding the installed social capital, understood as a collective resource that enhances local capacities. This conceptual reflection aims to contribute elements for more equitable, inclusive, and respectful urban planning that honors the historical and cultural value of the territory, promoting an alternative vision to hegemonic development models.

Keywords: cultural heritage, urban management, urban sociology, municipal government, urban planning.

Proteção do Patrimônio Urbano em Riohacha: Uma Análise Crítica da Abordagem Neoliberal na Gestão Urbana

Resumo

Este artigo propõe uma reflexão teórica sobre as possibilidades de intervenção de atores sociais, políticos e culturais na cidade de Riohacha (La Guajira, Colômbia) como estratégia para a preservação e desenvolvimento de seu centro histórico. Baseia-se no reconhecimento dos riscos associados à abordagem neoliberal da gestão territorial urbana e propõe como elemento fundamental a construção de uma estratégia de desenvolvimento sustentável baseada na consolidação de valores sociais compartilhados. A proposta foca na promoção social e econômica do território como resultado da expansão do capital social estabelecido, entendido como um recurso coletivo que potencializa as capacidades locais. Esta reflexão conceitual busca contribuir com elementos para um planejamento urbano mais equitativo, inclusivo e respeitoso do valor histórico e cultural do território, promovendo uma visão alternativa aos modelos hegemônicos de desenvolvimento.

Palavras-chave: patrimônio cultural, gestão urbana, sociologia urbana, governo municipal, planejamento urbano.

Introducción

El propósito general de este trabajo es establecer algunos puntos que, a nivel conceptual, permitan explicar el grado de desarrollo de las políticas urbanas orientadas a la protección del patrimonio urbano y arquitectónico. En el caso del centro histórico de Riohacha (La Guajira, Colombia), se deberían considerar ciertos aspectos, teniendo en cuenta que, dentro de las estrategias de planificación territorial disponibles en Colombia, la conservación del patrimonio urbano como eje organizador de la estructura de las ciudades se ha visto debilitada por acciones derivadas de dinámicas operativas neoliberales que han moldeado su realidad territorial urbana.

Estas dinámicas han contribuido a la definición de preocupaciones sociales válidas, a partir del reconocimiento de la ciudad como fundamento de la identidad material de las sociedades. Sin embargo, desde esa misma perspectiva, la mercantilización y liberalización del espacio simbólico habitado plantea nuevos desafíos para la acción social territorial. Esto no debe entenderse como una limitación al desarrollo económico de las comunidades, sino como una oportunidad para contribuir de manera más amplia a la construcción de una visión transversal de la ciudad como proyecto común de desarrollo sostenible.

En efecto, la discusión plantea, entre otros asuntos, la problematización del patrimonio cultural de carácter urbano como un derecho; las afectaciones prácticas en el desarrollo de los procesos de vida cotidianos en relación con la mercantilización de valores intangibles, como la memoria material colectiva; el debate en torno a la mercantilización absoluta del espacio habitado, en detrimento del capital social instalado (incluidas la memoria material, la cultura y la identidad territorial); así como las limitaciones reales que las dinámicas neoliberales han impuesto al ejercicio reglamentario en torno a la intervención y el manejo de dicho patrimonio.

Contextualización del patrimonio urbano y políticas neoliberales urbanas

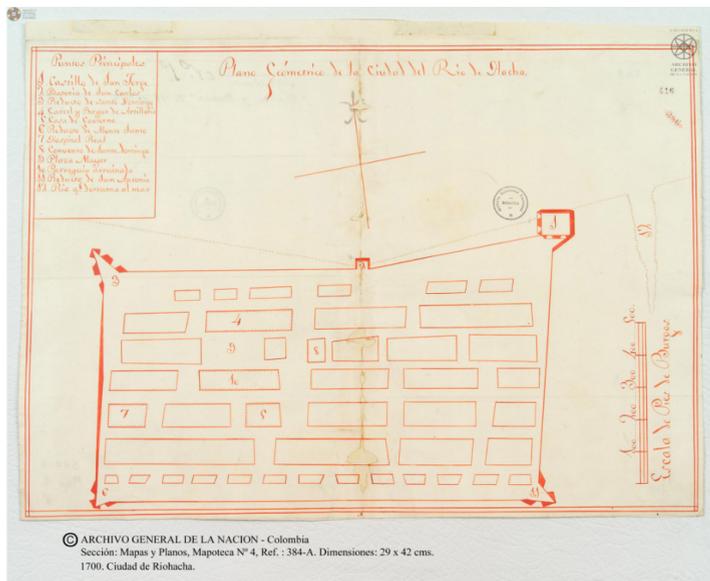
El patrimonio, entendido como un derecho humano (Relator Especial de Naciones Unidas sobre los Derechos Culturales, 2023), es producto del trabajo colectivo de generaciones que conforman una unidad cultural, vinculada a sus marcos existenciales individuales y colectivos a través de la herencia de escenarios pasados. Este vínculo permite crear mecanismos de identificación y dotar de sentido las experiencias cotidianas, además de fortalecer los legados culturales para las generaciones futuras. En este contexto, el acceso al patrimonio, tanto en sus manifestaciones materiales como inmateriales, posibilita la construcción y el reconocimiento de identidades locales, así como la consolidación de una identidad cultural propia.

Así, el hecho urbano —ya sea en su unidad constitutiva (el edificio), como en su conjunto (pieza urbana o ciudad)— representa una manifestación concreta del patrimonio cultural. A lo largo de su evolución histórica, este no solo ha sido un medio para expresar la vida cotidiana como reflejo de acontecimientos históricos, sino que también conserva vestigios que revelan las estrategias adaptativas implementadas por las sociedades. Estas estrategias se reconocen no solo en términos políticos y económicos, sino también en la compleja relación que los grupos sociales desarrollan con los objetos habitados. Así, la sociedad, en tanto institución dinámica, adapta continuamente sus formas de habitar y de relacionarse con el entorno natural. Esto implica “conocer, comprender, ingresar, visitar, utilizar, mantener e intercambiar el patrimonio cultural, beneficiarse de él y participar en la creación de otros nuevos” (Relator Especial de Naciones Unidas sobre los Derechos Culturales, 2023, párr. 4), considerando los diversos intereses de los actores sociales involucrados y reconociendo su importancia como componente central del desarrollo humano contemporáneo.

Partiendo de esta perspectiva, se presenta una compleja historia territorial de adaptación al medio, que se remonta a épocas prehispánicas y continúa durante la colonización española, iniciada hacia finales del siglo xv (Polo, 1998). Este proceso histórico, caracterizado por importantes transformaciones físico-espaciales, explica su permanencia como parte estratégica de la ruta comercial de las Antillas —tanto legal como ilegal— y su ubicación definitiva, establecida a mediados del siglo xvi a orillas del río Ranchería, en respuesta a condiciones ambientales específicas (Chwik, 2010). Estas circunstancias históricas y geográficas facilitaron, desde muy temprano, la integración del territorio a dinámicas comerciales globalizadas, principalmente mediante el contrabando. Por esta razón, gran parte de sus expresiones culturales, tanto materiales como inmateriales, fueron influenciadas por estas interacciones comerciales. A ello se suma su condición de territorio fronterizo, donde históricamente ha existido una gran dificultad para ejercer un control territorial efectivo por parte del Estado o de cualquier otra institución dominante (Polo, 1998).

Riohacha es uno de los asentamientos de origen hispánico más antiguos de Colombia (figura 1). Por esta razón, la construcción de memoria colectiva mediante elementos materiales con relevancia cultural e histórica podría ser objeto de protección, conforme lo establece la Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura), especialmente en relación con el artículo 72 de la Constitución política de Colombia, que afirma que “el patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado”. Esta protección se encuentra reglamentada específicamente en la Ley 1185 de 2008, mediante el Sistema Nacional de Patrimonio Cultural, que asigna responsabilidades y competencias a los municipios para la ejecución de acciones destinadas a su conservación. Sin embargo, como se desarrollará más adelante, existen múltiples dificultades prácticas que limitan significativamente el cumplimiento efectivo de este mandato.

Figura 1. Plano geométrico de la ciudad del Río de Hacha (1700) con su estructura defensiva



Fuente: Archivo General de la Nación (1700).

Desde mediados del siglo xx, las estructuras económicas de corte neoliberal han transformado profundamente la realidad urbana (Jiménez-Corrales, 2021), desplazando la noción tradicional de la ciudad como escenario para la vida social, y privilegiando el “valor de cambio” por encima del “valor de uso”. Esta lógica posiciona al Estado como un actor secundario en la regulación del espacio social, dejando que sean los intereses del mercado los que definan su desarrollo (Harvey, 2007; Lefebvre, 2013). De forma paralela, la desigualdad se consolida como un mecanismo de control, mediante la intensificación de la explotación social y la concentración del acceso preferencial a recursos económicos en determinados grupos, excluyendo a gran parte de la población del proceso de generación y acumulación de valor (Tilly, 2000). Esta dinámica refuerza la percepción del individuo como un actor aislado, debilitando su compromiso con las normas sociales y políticas vigentes, y erosionando, en consecuencia, la legitimidad del Estado frente a sus ciudadanos, quienes terminan priorizando intereses particulares sobre la construcción colectiva del escenario urbano.

Estas circunstancias son particularmente evidentes en la región Caribe colombiana y, en especial, en el departamento de La Guajira (Turián Sarmiento *et al.*, 2024). Aunque institucionalmente los municipios son considerados los actores principales en la construcción de legitimidad frente a individuos y comunidades, en la práctica enfrentan múltiples desafíos que dificultan significativamente su gobernabilidad. Esto impacta de manera directa en la legitimación efectiva de los actores sociales y en la adecuada ejecución de políticas públicas territoriales. Según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la gobernabilidad es “el resultado de interacciones y redes entre distintos sectores involucrados en procesos de decisión, negociación y relaciones de poder que determinan quién, cuándo y cómo se obtiene qué”. Esta definición resalta que la legitimidad social no solo se origina en los intercambios entre la sociedad y el Estado, sino también en reglas complejas que dependen del contexto cultural, y que a menudo están sujetas a estrategias desiguales ejercidas por actores con poder diferenciado.

En La Guajira, este ejercicio de gobernabilidad se encuentra especialmente limitado, no solo por las condiciones demográficas específicas de la región, sino también por una profunda carencia de servicios públicos y sociales básicos. Esta situación ha generado una baja percepción de la capacidad institucional local para resolver asuntos de interés general, lo que obliga a priorizar la atención inmediata a necesidades básicas insatisfechas y relega otros temas fundamentales, como la protección del patrimonio urbano. En consecuencia, se incrementa el riesgo de pérdida de la memoria material colectiva en la ciudad.

Continuando con esta estructura conceptual, la teoría urbana sostiene que la ciudad debe entenderse como algo más abstracto que el simple conjunto de edificios o personas que la habitan. Sin embargo, con el avance ideológico y operativo del neoliberalismo, este concepto ha perdido su original “valor de uso” en favor del desarrollo competitivo de bienes y servicios. En este contexto, las libertades individuales se han desvinculado de sus fundamentos filosóficos, siendo justificadas principalmente desde las libertades promovidas por el mercado (López, 2023).

De este modo, la competencia por ocupar y habitar el espacio urbano se convierte en el criterio central que organiza las políticas de intervención urbana, incluso por encima de los actores encargados de ejecutarlas. Así, la posesión y gestión colectiva de la ciudad —tradicionalmente mediadas por conflictos entre diversos actores con intereses divergentes (Garnier, 2017)— pasan a un segundo plano frente a la lógica del mercado. Esta dinámica provoca que tradiciones, costumbres e historia pierdan progresivamente su capacidad estructurante sobre el territorio, reduciéndose a un activo transable cuya organización responde a principios instrumentales básicos, pero eficaces: valorar, producir, rentabilizar. Como consecuencia, se genera un desarraigo material del espacio habitado. De esta manera,

el habitante está menos inmerso en su entorno, y tiene más bien la experiencia de estar situado como observador de un mundo fabricado sin él, y de ahí el sentimiento íntimo de 'inquietante extrañeza' que sobreviene de deambular por paisajes urbanos que, sin embargo, nos son familiares. (Muhlmann, 2023, p. 67)

En el caso específico de Riohacha, estas dinámicas se han intensificado notablemente debido a factores tanto naturales como humanos. La ciudad ha atravesado múltiples procesos de reconstrucción tras ataques de corsarios, maremotos e incendios provocados por los habitantes originarios (Polo, 1998; Chwik, 2010). La nación guajira consolidó a Riohacha como un escenario simbólico de resistencia frente al dominio español, lo que generó importantes tensiones en torno a la autoridad efectiva sobre el territorio, tensiones que aún no se han resuelto por completo.

Esta incertidumbre histórica se manifiesta en la escasa valoración social del patrimonio material, en contraste con un notable fortalecimiento del patrimonio inmaterial, reconocido incluso a nivel nacional. Esta situación podría explicar por qué los vestigios históricos materiales poseen una reducida visibilidad social, fenómeno exacerbado por la débil presencia del Estado hasta mediados del siglo xx y por la precaria infraestructura de servicios públicos. Tales condiciones se han visto agravadas por el carácter periférico de La Guajira en el contexto nacional y por las dinámicas sociales y económicas marcadas por un sesgo darwinista que aún persiste (figura 2).

Figura 2. Inmuebles con potencial patrimonial en diferentes estados de conservación (carrera 6 con calle 4, Riohacha, La Guajira)



Fuente: archivo personal de los autores (2025).

En este sentido, la noción de “patrimonio urbano” y “memoria colectiva” en Riohacha está atravesada principalmente por elementos intangibles, mientras que las estructuras materiales suelen ser percibidas desde una perspectiva predominantemente utilitaria. Adicionalmente, el “valor de cambio” dominante en las relaciones sociales y simbólicas guajiras desde la época colonial —sustentado en una economía de subsistencia y en el intercambio comercial informal— ha incidido directamente en la configuración urbana de la ciudad y en los inmuebles que la componen. Su valor de uso está condicionado por las limitadas oportunidades derivadas del comercio y la producción económica local.

Este punto será desarrollado con mayor profundidad más adelante; sin embargo, conviene advertir desde ahora que, en la sociedad guajira, la construcción de la memoria colectiva tiende a sustentarse en símbolos abstractos e intangibles, más que en referentes físicos o tangibles.

Patrimonio urbano, desarrollo, mercado y legitimidad administrativa

Volviendo al concepto de patrimonio urbano, Carrión (2018) lo define como una construcción social en permanente transformación, condicionada por las coyunturas que modifican los modos de reproducción y apropiación social, cultural y económica del territorio. Esta dinámica cobró fuerza tras la reconstrucción europea posterior a la Segunda Guerra Mundial, con la aparición de organismos como la Unesco y el impulso al turismo internacional. Tales circunstancias fortalecieron la competitividad del sector de servicios frente a los sectores industrial y primario, estableciendo nuevas lógicas económicas globales y revelando la debilidad institucional en la protección arquitectónica y urbanística.

En este contexto capitalista, la competencia emerge como un poder objetivo en la configuración de la realidad urbana, sustentado en el valor de cambio de los elementos urbanos y condicionado por la mediación del Estado como garante aparente del interés común (Harvey, 2007). Este fenómeno se manifiesta en Colombia mediante el reconocimiento constitucional de derechos diferenciales, especialmente para minorías étnicas y comunidades ancestrales que poseen estructuras sociales particulares y prácticas específicas de manejo territorial. La diversidad cultural existente en La Guajira, aunque representa un valor diferenciador significativo, también genera dificultades al abordar asuntos relacionados con la propiedad urbana en ciudades como Riohacha, provocando frecuentes conflictos por competencias administrativas y dominio territorial. En consecuencia, las disputas no se limitan únicamente a definir quién ejerce la competencia formal, sino a determinar quién posee efectivamente la capacidad para aplicarla. Esta situación se ve acentuada por una comprensión subjetiva del Estado, que debilita su legitimidad social y sustenta relaciones clientelares y de padrinzago profun-

damente inequitativas. Así, aunque el ciudadano guajiro es formalmente parte del Estado colombiano, el ejercicio real de sus derechos y deberes se encuentra condicionado por estas relaciones sociales informales, difíciles de comprender desde fuera del contexto local.

Desde un marco ideológico capitalista, la competencia se configura como un principio estructurante de la realidad territorial, en la que el mercado, regulado indirectamente por el Estado, configura un régimen normativo y legal sustentado en una idea abstracta del bien común. Esto implica que la protección efectiva del patrimonio arquitectónico y urbano no solo requiere del reconocimiento formal del Estado, sino también de prácticas sociales que reflejen una legitimación social amplia y efectiva. Esta legitimación resulta actualmente frágil en la ciudad de Riohacha, debido a sus particulares condiciones históricas, culturales y administrativas.

Al analizar las formas contemporáneas que fundamentan las lógicas del poder, Foucault (Laval, 2020) plantea que las acciones gubernamentales configuran procesos sociales capaces de influir sobre individuos y comunidades a través del mercado. Este último actúa como una tecnología política que define, de manera implícita, normas y prácticas tanto individuales como colectivas. Así, la tríada soberanía-disciplina-gestión gubernamental persigue un objetivo común: incidir en las conductas y subjetividades mediante el funcionamiento del mercado, convirtiendo en “verdades sociales” aquellas prácticas colectivamente aceptadas como estrategias modeladoras del entorno.

De este modo, los conceptos asumidos socialmente como verdades surgen después de la aceptación y naturalización cotidiana de dichas prácticas. En consecuencia, la “acción a través del medio”, entendida como la regulación implícita ejercida por el mercado, establece normas que no solo generan conflictos sociales internos, sino que moldean de forma continua la realidad urbana y social mediante las prácticas cotidianas de sus habitantes. Así, el poder deja de definirse exclusivamente desde el ámbito normativo explícito y se constituye en el dinamismo cotidiano, permitiendo que individuos y grupos sociales transformen constantemente el medio en que habitan.

Volviendo al contexto particular de Riohacha, esta situación se manifiesta con claridad debido a su histórica condición de periferia político-administrativa y cultural, así como a la compleja mezcla de influencias derivadas del intercambio constante entre grupos que han disputado el control territorial desde la época colonial. Tal dinámica propició procesos específicos de sincretismo cultural, dando lugar a actores sociales con capacidad para operar como *mediadores culturales*. Esto fortaleció estructuras económicas particulares —a menudo informales— que no solo permitieron la generación de riqueza local, sino que también posibilitaron que comunidades indígenas consolidaran formas administrativas propias, relati-

vamente autónomas del Estado central, tanto en la colonia como en el periodo posterior a la Independencia.

Este desarrollo histórico particular favoreció la incorporación de prácticas informales —como los mecanismos de resolución de conflictos y la gestión cotidiana del territorio sin mediación institucional del Estado— en la estructura axiológica y cultural de los grupos locales. Como consecuencia, se ha visto profundamente afectada la legitimidad de las normas estatales impuestas desde fuera. Por ello, la valoración social de las acciones institucionales es altamente volátil y difícilmente comprensible para quienes no pertenecen a estas comunidades, lo que genera conflictos persistentes entre los modelos oficiales de gestión urbana y los modos de vida locales. Esta situación impide la construcción de criterios estables y compartidos para valorar las acciones institucionales, dificultando su legitimidad efectiva del Estado y limitando su capacidad de gobernanza en el territorio local.

En este sentido, el concepto de *umwelt* —retomado por Foucault a partir de Canquillhem como “entorno vivido” (p. 95)— resulta útil para explicar cómo el entorno social condiciona la voluntad humana mediante formas artificiales de determinismo, en las que la alienación es promovida por conflictos de poder, aunque encubiertos bajo estrategias implícitas de imposición. Esta dinámica genera tensiones internas en los individuos, limita el libre desarrollo de sus decisiones vitales y encuadra sus acciones dentro de parámetros definidos por dicha voluntad de poder.

En este contexto, la crisis de las formas contemporáneas del poder redefine las maneras de gobernar, desplazando el foco desde la regulación directa hacia formas sutiles de gestión, orientadas a atender una creciente diversidad de conflictos y demandas sociales. Estas crisis en los modos tradicionales de gobernar —resultado de la insatisfacción creciente y la pluralidad política de la población— provocan una fragmentación profunda en la legitimidad social de los gobiernos locales. Esto conduce a una percepción negativa de los procesos de debate político sobre la realidad concreta en la que los gobiernos actúan, generando una oposición entre la “verdadera vida” cotidiana y el poder político ejercido.

Este fenómeno ha sido recurrente en la historia político-administrativa reciente de La Guajira, y particularmente en Riohacha (Turián Sarmiento *et al.*, 2024), donde se ha reiterado que los elevados niveles de pobreza, la deficiente prestación de servicios públicos básicos y los constantes conflictos políticos y territoriales han dificultado no solo la acción efectiva de la administración local, sino también la formulación de proyectos claros y socialmente compartidos. Temas constitucionalmente fundamentales, como la protección del patrimonio urbano, quedan relegados a preocupaciones secundarias en la agenda pública debido a la urgencia de atender demandas inmediatas vinculadas con necesidades básicas insatisfechas. En consecuencia, ciertos asuntos de relevancia constitucional —como la conserva-

ción del patrimonio— son percibidos de forma marginal por actores sociales más enfocados en demandas urgentes y cotidianas, lo que impide una corresponsabilidad efectiva con el Estado, salvo cuando sus derechos fundamentales se ven claramente afectados.

Este escenario de gobernanza local, caracterizado por una competencia abierta entre actores sociales que buscan controlar la acción política sobre el territorio, impulsa una dinámica permanente de confrontación por el acceso privilegiado a los recursos públicos. Dicha competencia se desarrolla mediante la defensa constante de intereses particulares, justificada a partir de criterios de mercado que relegan el discurso tradicional centrado en la soberanía y la disciplina social como principios rectores. En su lugar, predomina un discurso enfocado en la exclusión o en la igualdad de oportunidades, según el actor social que lo enuncie (figura 3).

Figura 3. Apropiación irregular del espacio público como propiedad privada (carrera 9 con calle 5, Riohacha, La Guajira)



Fuente: archivo personal de los autores (2025).

Según Foucault, el fomento de la competencia como criterio normativo en la vida social no solo se interesa por las condiciones básicas de la existencia humana —vida, muerte, fecundidad, enfermedad—, sino también por la regulación de la producción y la circulación económica (González, 2019). Este proceso se lleva a cabo mediante la *normalización* de los comportamientos individuales a través

de evaluaciones costo-beneficio, promoviendo la desregulación como condición esencial para alcanzar el equilibrio del mercado, considerado como un *mecanismo de seguridad*. No obstante, esta normalización conlleva un efecto contradictorio: al eliminar las instancias reguladoras externas al mercado, se fomenta un ejercicio desigual del poder, que actúa como factor disolvente de la unidad social urbana y subordina cualquier consideración cultural, patrimonial o social al objetivo primordial del crecimiento económico.

El patrimonio urbano como potencial conflicto político en el desarrollo urbano

El arbitraje de intereses desde una instancia abstracta como el Estado refleja, en sí mismo, una lucha por el control político que, por lo general, favorece intereses particulares por encima de una visión democrática del bienestar común. La posesión de este poder abstracto permite ejercer influencia sobre las decisiones y destinos colectivos, convirtiendo al Estado en un objeto de disputa política. Esta dinámica se intenta resolver mediante dos estrategias: en primer lugar, a través de representantes políticos que se presentan como actores “imparciales y autónomos”, cuya supuesta objetividad les otorga una autoridad abstracta, aunque en realidad actúan conforme a los intereses específicos de sus grupos de apoyo; en segundo lugar, mediante la relación entre ideología y Estado, en la que un ideal ilusorio de bienestar común es aceptado como discurso transversal por la comunidad. Esta situación permite la construcción de realidades objetivas basadas en la moral dominante, mientras que las relaciones reales de poder permanecen ocultas bajo los tecnicismos propios del lenguaje jurídico, económico y político, resultando ininteligibles para el ciudadano común.

Desde la perspectiva del análisis del discurso (van Dijk, 2009), el poder social se entiende como el control ejercido por un grupo dominante sobre otros, lo cual conduce con frecuencia al abuso y la coacción en la comunicación pública de ideas. Este proceso limita la libertad para la expresión de diferencias frente al régimen que ejerce el poder ideológico, sometiendo a los ciudadanos a normas, autoridades y medios de comunicación que influyen decisivamente en la construcción social de la opinión pública y, por ende, en la definición de políticas territoriales urbanas.

En La Guajira, las estructuras políticas y administrativas han sido históricamente frágiles desde la época colonial (García Villegas y Espinosa Restrepo, 2012, p. 11), tanto por la acción de actores extranjeros (filibusteros y corsarios) como por las dinámicas propias de la población nativa (cocinas, chimillas, arwacos y wayuu). Esta fragilidad histórica ha alimentado una percepción cultural persistente de abandono institucional absoluto, lo que ha generado una profunda fragmentación entre el sistema legal del Estado y las normas sociales locales. En este contexto, se fortalece una cultura de resistencia en la que el individuo y la familia se erigen como

reguladores morales supremos, situación acentuada por la condición fronteriza y periférica del territorio, caracterizada por un marcado anarquismo administrativo.

Como reflejo actual de esta situación, la gobernabilidad política y territorial de La Guajira —y específicamente de Riohacha— presenta graves dificultades de estabilidad, según el análisis realizado por la Universidad del Norte para la región Caribe colombiana (Turián Sarmiento *et al.*, 2024). Estas dificultades se expresan en destituciones recurrentes de alcaldes y gobernadores durante las primeras décadas del siglo XXI, así como en la intervención temporal del Gobierno nacional en competencias administrativas básicas. Aunque dichas medidas han buscado contener el desvío de recursos públicos, no han logrado resolver la problemática estructural de fondo. El informe destaca la necesidad urgente de adaptar soluciones institucionales y herramientas efectivas de control social al contexto específico de La Guajira, reconociendo y respetando las particularidades culturales e idiosincráticas de la sociedad local. Esto implica desarrollar estrategias consensuadas que involucren activamente a todos los actores sociales relevantes en el proceso de gobernanza territorial.

En este marco, Brenner (2017) señala que, desde el urbanismo contemporáneo, “la ideología neoliberal reside en la convicción de que los mercados abiertos, competitivos y no regulados, liberados de toda forma de gerencia estatal, representan el mecanismo óptimo para el desarrollo económico” (p. 113). Esta perspectiva se materializa cuando los Estados locales y nacionales comienzan a desmantelar, de forma gradual, las estructuras institucionales surgidas tras la posguerra, e implementan políticas orientadas hacia la mercantilización y la competencia como principios fundamentales de regulación social.

Desde un enfoque pragmático, situar la propiedad privada y la lógica mercantil en el centro del diseño de políticas territoriales ha transformado la manera en que se construyen las relaciones sociales, legitimando al mercado como eje organizador de la sociedad contemporánea. En esta dinámica, el Estado asume un papel facilitador de la inversión privada, genera rentas capturables y propicia la circulación del capital. Esta orientación ha alterado significativamente la relación entre el ciudadano y el Estado, desplazando el objeto y sentido de la acción estatal desde la ciudadanía hacia el mercado, que se convierte en el principal sistema de valoración social. De este modo, el ciudadano pasa a entenderse como un recurso cuantificable y transable, cuyo valor depende exclusivamente de su capacidad para generar intercambios comerciales dentro de un mercado descontextualizado (López, 2023).

En efecto, los roles tanto del Estado como de la ciudadanía han evolucionado conforme cambian las condiciones sociales, económicas y culturales del territorio. Sin embargo, dentro de estos procesos, la acción ciudadana como motor del

desarrollo urbano se ha desplazado hacia dinámicas en las que la planificación del Estado ya no monopoliza el escenario urbano. En su lugar, el mercado asume ese rol mediante procesos que generan ciclos de degradación, tratamiento y reconstrucción urbana, alterando profundamente la estructura socioeconómica de los habitantes y precarizando progresivamente las condiciones sociales urbanas (Orozco Ramos, 2021; Jiménez-Corrales, 2021).

En Riohacha, este fenómeno se evidencia particularmente debido a la debilidad estructural de su economía local, incapaz de desarrollar dinámicas económicas sólidas e independientes del Sistema Nacional de Transferencias (Turián Sarmiento *et al.*, 2024, p. 41). La incapacidad para gestionar rentas locales limita la inversión en infraestructuras clave, lo que afecta tanto el desarrollo de políticas territoriales efectivas como la diversificación socioeconómica. Aunque la industria turística representa actualmente un intento por dinamizar la economía local, el ejemplo de ciudades como Cartagena (Velandia *et al.*, 2020) advierte sobre los riesgos inherentes a la primacía del turismo masivo. Si bien esta industria genera rentas considerables y fortalece la protección del patrimonio arquitectónico, también produce marcadas desigualdades y segregación urbana. En estos contextos, los centros históricos tienden a convertirse más en espacios comerciales escenificados para el visitante que en auténticas manifestaciones vivas de la cultura y la vida cotidiana local.

Desde esta perspectiva mercantilista, utilizar el patrimonio como principio organizador de la gestión urbana resulta perjudicial, especialmente cuando la debilidad institucional del sector público permite que los intereses del mercado prevalezcan sobre la protección efectiva del patrimonio. Este fenómeno facilita la práctica conocida como “urbicidio”, que llevaría a la ciudad a convertirse en un escenario de explotación económica, destruyendo activamente su memoria colectiva para habilitar nuevos espacios que respondan mejor a la lógica del mercado (Carrión, 2018). Como consecuencia, desaparecen las identidades, símbolos y memorias colectivas urbanas; se redefine al ciudadano como mero consumidor; y se subordinan las instituciones públicas y las políticas sociales a intereses económicos particulares, destruyendo los vínculos significativos del espacio urbano con la vida colectiva.

Si la lógica dominante concibe el patrimonio como un bien transable en el mercado, tanto lo público como lo privado se redefinen bajo la lógica comercial, ignorando la realidad social que produce y sostiene estos espacios (López, 2023). Así, el valor del patrimonio solo cobra sentido cuando la comunidad lo construye y reconoce; sin embargo, las administraciones locales frecuentemente cooptan este proceso mediante estrategias orientadas a la “espectacularización” de la cultura local (Prats, 2006). Esta dinámica favorece la mercantilización de las experiencias culturales, convirtiendo los centros históricos en escenarios comerciales que priorizan la captación de rentas sobre la conservación auténtica de la vida cotidiana y cultural local.

En consecuencia, la flexibilidad en torno a las políticas económicas municipales facilita la acumulación de capital por parte de grupos dominantes, marginalizando la construcción de capital social y bienes comunes. Aunque cada territorio desarrolle ajustes específicos, todos responden a una misma lógica de concentración de rentas y mercantilización del espacio social y cultural. De esta forma, el mercado se consolida como el objetivo principal de la vida urbana, legitimado mediante políticas públicas locales orientadas a mercantilizar por completo la realidad urbana como mecanismo central de financiación (Orozco Ramos, 2021). Finalmente, esta dinámica se ve profundizada por conflictos internos en la sociedad contemporánea, en especial por la pérdida de legitimidad del Estado, cuya autoridad normativa se erosiona de manera progresiva frente a comunidades que ya no validan sus acciones. Esta situación genera profundas dificultades para la construcción colectiva de la ciudad como proyecto social compartido (Touraine, 2014).

Este escenario plantea grandes interrogantes sobre cómo comunicar de una forma efectiva conceptos complejos a las comunidades, sobre todo en contextos locales como Riohacha, donde la noción de “patrimonio cultural urbano” puede resultar abstracta o poco relevante en la vida cotidiana. Por lo tanto, es necesario proporcionar no solo un marco teórico-conceptual que permita reflexionar sobre el propósito del trabajo aquí propuesto, sino también reconocer claramente las limitaciones concretas en cuanto a las capacidades funcionales y operativas del Estado local. Este reconocimiento debe conducir a la formulación de una estrategia que permita fortalecer la protección efectiva del entorno urbano patrimonial como una posibilidad real en la práctica cotidiana. Tal estrategia debería favorecer el desarrollo urbano sostenible, reforzar la identidad cultural guajira en su centro político-administrativo y, fundamentalmente, consolidar la legitimidad de las políticas territoriales del Estado local ante los ciudadanos. De esta forma, las acciones administrativas serían reconocidas como importantes y necesarias, encaminadas a mejorar significativamente la calidad de vida en la ciudad de Riohacha.

Sin embargo, esta crítica no implica adoptar una visión fetichista del patrimonio urbano, centrada exclusivamente en sus valores y cualidades materiales intrínsecas. En cambio, propone reconocer cómo las relaciones sociales y económicas que históricamente han definido el carácter del lugar pueden sustentar procesos políticos y económicos que promuevan dinámicas sociales y productivas legítimas, reconocidas desde las prácticas cotidianas de sus habitantes. Esto implica proteger condiciones funcionales como la centralidad urbana, así como resaltar el valor social generado a partir de sus procesos históricos significativos (Carrión, 2018).

De hecho, el marco sociológico de este problema se desarrolla, de un modo particular, en Riohacha, donde la relación entre la ciudadanía y el Estado está fuertemente influenciada por una herencia histórica de resistencia y gestión no convencional, debido a la débil presencia institucional. Esta circunstancia ha di-

facultado la implementación de mecanismos efectivos de control social, generando resistencia entre los actores sociales locales hacia las normas establecidas por el Estado. La débil legitimidad social resultante ha limitado la efectividad del gobierno local y debilitado su autoridad, lo que ha dificultado la construcción de proyectos colectivos fundados en un capital social sólido (García Villegas y Espinosa Restrepo, 2012).

Conclusiones

Pese a su antigüedad y relevancia histórica, Riohacha todavía no ha recibido el reconocimiento que merece como ciudad fronteriza pionera en el Caribe colombiano (figura 4). A diferencia de otras ciudades fundadas en el siglo xvi, como Cartagena, Santa Marta o Valledupar, Riohacha no cuenta aún con un centro histórico oficialmente declarado. Sin embargo, conserva importantes testimonios materiales, como su trazado fundacional y restos del sistema defensivo que protegía la ciudad de ataques de piratas, corsarios e indígenas hostiles. Además, alberga un sector con inmuebles históricos significativos, aunque en menor cantidad en comparación con otras ciudades de la región. Su ubicación estratégica en el Caribe, con conexiones históricas hacia islas como Curazao, se ha visto opacada por la indiferencia, de forma paradójica, y el abandono del Gobierno central colombiano, que tradicionalmente ha estigmatizado esta región debido a la dificultad para comprender sus dinámicas socioculturales de origen indígena. Esta situación ha favorecido históricamente prácticas informales, como el contrabando, que, aunque ilegales según la normativa vigente, han sido fundamentales para la subsistencia económica local.

En términos pragmáticos, se entiende que, en un estado social de derecho como Colombia, la institucionalidad pública establece las normas que determinan y enmarcan las acciones posibles de los diversos actores sociales, buscando transformar la realidad urbana y arquitectónica desde múltiples dimensiones. Estas normativas no solo delimitan las posibilidades de acción, sino que también exigen al Estado actitudes específicas para gestionar el territorio urbano mediante acciones eficaces. Las estrategias de gestión patrimonial crean condiciones que favorecen la formación de mercados urbanos a corto plazo tanto como la limitan; sin embargo, la ausencia de enfoques integrales provoca efectos económicos y funcionales negativos significativos en el mediano y largo plazo. Como indica Carrión (2005), la falta de integralidad genera serios problemas en la gobernabilidad de las áreas históricas urbanas, lo que obliga a considerar cuidadosamente cómo la revitalización económica y social de estos sectores representa importantes retos en materia de gobernanza territorial. Se trata, entonces, de reconocer la protección patrimonial como un activo clave que genera beneficios sociales, económicos, culturales y ambientales perceptibles en la vida cotidiana, fortaleciendo así la legitimidad y apropiación social de las iniciativas gubernamentales. Esto implica

definir con claridad a las autoridades locales y sus competencias, proporcionar herramientas efectivas para la gestión patrimonial, fomentar la participación social activa y buscar equilibrios responsables entre manejo fiscal y dinamización económica, todo ello desde un conocimiento profundo del contexto local.

Figura 4. Valoración del patrimonio material e inmaterial de Riohacha (Parque Nicolás de Federmán, Riohacha, La Guajira)



Fuente: archivo personal de los autores (2025).

Por otra parte, existen argumentos sólidos para defender la protección del patrimonio urbano y arquitectónico como una estrategia para el desarrollo futuro. La revitalización y conservación deben entenderse como ejes transversales capaces de estructurar social y económicamente estos sectores urbanos, más allá de su potencial turístico. Desde los objetivos de desarrollo sostenible (ODS), el patrimonio cultural es una prioridad reconocida cuyo cuidado contribuye directamente a resolver problemáticas urbanas contemporáneas, como la inequidad, la segregación, el deterioro ambiental y la deshumanización de las ciudades (Sáenz García, 2015). Las áreas patrimoniales, al contener memoria histórica tangible, poseen el potencial de dinamizar económica y socialmente a sus comunidades, mejorando de manera sustancial su calidad de vida. Esto implica revitalizar componentes urbanos y arquitectónicos mediante nuevas infraestructuras y servicios, atraer capital humano diverso para fortalecer funciones económicas, sociales y culturales, impulsar industrias culturales y de entretenimiento, promover la diversidad

poblacional en la ciudad y democratizar a profundidad el uso del espacio público. De esta manera, se abren posibilidades para innovar en la atención y resolución de emergencias sociales y culturales que afectan a sus habitantes.

Así, la efectiva apropiación social del patrimonio urbano como valor local transversal requiere mecanismos concretos para construir capital social dentro de las comunidades, en este caso, de Riohacha. El patrimonio debería asumirse como parte fundamental de la vida cotidiana de sus actores sociales, políticos y económicos, reconociendo que las acciones encaminadas al desarrollo económico deben expandir oportunidades que beneficien equitativamente a todos, gracias al fortalecimiento de las identidades culturales y al respeto de las bases históricas sobre las cuales se ha construido la ciudad.

Referencias

- Archivo General de la Nación. (1700). *Plano geométrico de la ciudad del Río de Hacha* [Mapa]. Sección Mapas y Planos, Mapoteca n.º 4, Ref.: 384-A.
- Brenner, N. (2017). *Teoría urbana crítica y políticas de escala*. Icaria.
- Carrión, F. (2005). El centro histórico como proyecto y objeto de deseo. *Revista EURE*, *xxxI*(93), 89-100.
- Carrión, F. (2018). Patrimonio: poder, fetichismo y polisemia. *Medio Ambiente y Urbanización*, *89*, 147-164. <https://www.flacsoandes.edu.ec/node/63021>
- Chwik, C. (2010). Curazao y Riohacha: dos puertos caribeños en el marco del contrabando judío (1650-1750). En J. E. Elías Caro y A. Vidal (eds.), *Ciudades portuarias en la gran cuenca del Caribe* (pp. 298-327). Universidad del Norte.
- Daza, V. (2008). La ciudad portuaria de Riohacha. *Revista Credencial Historia*. <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-223/la-ciudad-portuaria-de-riohacha>
- Dijk, T. van. (2009). *Discurso y poder*. Gedisa.
- García Canclini, N. (2007). *Imaginario urbanos*. Eudeba.
- García Villegas, M. y Espinosa Restrepo, J. R. (2012). Un Estado aparte: debilidad institucional y realidad social en Riohacha. En M. García Villegas, J. R. Espinosa Restrepo y S. Rubiano Galvis, *Historias municipales de debili-*

dad institucional: Los casos de Riohacha, Mocoa y Arauca (Documentos de Discusión 8). DeJusticia. https://www.dejusticia.org/wp-content/uploads/2017/04/fi_name_recurso_244.pdf

Garnier, J. P. (2017). *Un sociólogo urbano a contracorriente*. Icaria.

Harvey, D. (2007). *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Akal.

Jiménez-Corrales, A. (2021). Rutas teóricas para estudiar ciudades neoliberales: un acercamiento desde su territorialización. *Revista Espiga*, 20(41), 48-67. <https://www.redalyc.org/journal/4678/467865438004/html/>

Lefebvre, H. (2018). *El derecho a la ciudad*. Capitán Swing.

Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

López, J. (2023). *El malestar de las ciudades*. Arpa Editores.

Muhlmann, D. (2023). *Capitalismo y colonización mental*. Alianza Editorial.

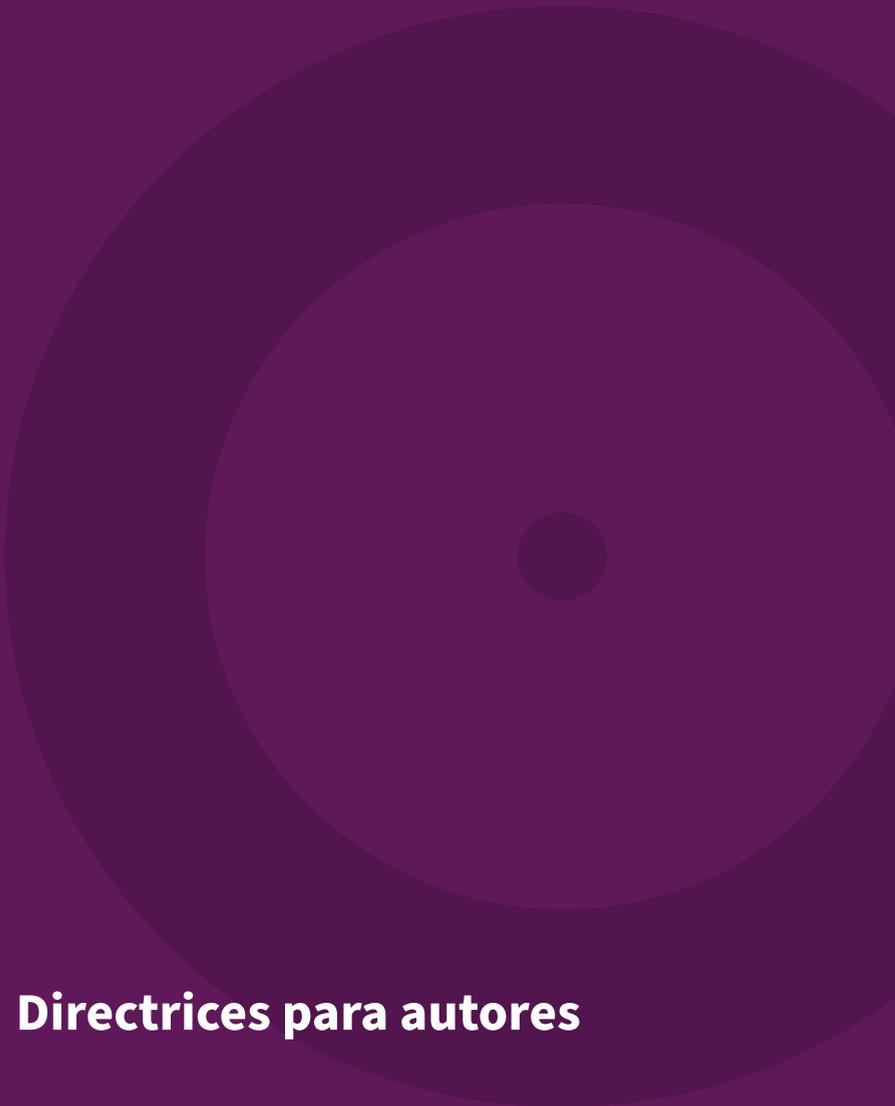
Orozco Ramos, H. (2021). Gobernanzas locales neoliberales. Tres conceptos críticos para analizar la planificación urbana contemporánea. *Cuadernos de vivienda y urbanismo*, 14, 1-19. <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/35588>

Polo, J. (1998). Aspectos históricos de Riohacha durante el periodo colonial. *Historia Caribe*, 3, 33-48. <https://dialnet.unirioja.es/ejemplar/378358>

Prats, L. (2006). La mercantilización del patrimonio: entre la economía turística y las representaciones identitarias. *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 14(58), 72-80.

Relator Especial de Naciones Unidas sobre los Derechos Culturales. (2023). *Un enfoque basado en los derechos culturales al patrimonio*. Oficina de Derechos Humanos de las Naciones Unidas. <https://www.ohchr.org/es/special-procedures/sr-cultural-rights/cultural-rights-approach-heritage>

- Sáenz García, L. (2015, 24 de septiembre). 5 razones por las que los centros históricos serán piedra angular de la nueva agenda urbana. *Blogs BID*. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/5-razones-por-las-que-los-centros-historicos-seran-piedra-angular-de-la-nueva-agenda-urbana/>
- Tilly, C. (2000). *La desigualdad persistente*. Manantial.
- Touraine, A. (2014). *¿Podremos vivir juntos?* Fondo de Cultura Económica.
- Turián Sarmiento, A., Olano Mendoza, E., Mercado Ramos, A. y Naranjo Cortés, A. (2024). *Gobernabilidad local en el caribe colombiano: logros y desafíos de la administración territorial*. Universidad del Norte.
- Velandia, C. A., Ospina-Tascón, J. J. y Ristic, M. (2020). Cartagena de Indias, Colombia: Heritage as a mediator between spatial, historical and. En M. Ristic y S. Frank (eds.), *Urban heritage in divided cities* (pp. 162-172). Routledge.



Directrices para autores

Directrices para autores

La *Revista Ciudades, Estados y Política* recibe manuscritos de forma permanente bajo la modalidad de tema libre. Estos son publicados en estricto orden, según la fecha de recepción, revisión editorial y evaluación por pares académicos. El tiempo promedio de publicación de un manuscrito es de doce meses. El proceso de revisión editorial, evaluación por pares académicos, edición y publicación no tiene ningún costo.

De igual forma, la revista no hace ningún tipo de contribución económica a los autores por la publicación de los artículos.

Los manuscritos deben estar relacionados con el enfoque y el alcance temático de la revista. La recepción de los escritos no implica el compromiso de su publicación, debido a que todos son sometidos a revisión editorial y evaluación por pares académicos. La revista cuenta con un procedimiento para prevenir el plagio, por tanto, se recomienda hacer un uso ético de los contenidos utilizados en el proceso de investigación y elaboración del manuscrito. Este debe ser de calidad; dicha calidad es juzgada a través de su originalidad, relevancia, rigor y credibilidad académica y científica. La Revista se reserva el derecho de realizar modificaciones de forma en el texto del manuscrito, sin embargo, siempre se solicitará a los autores autorización de los cambios introducidos.

Tipo de artículos

Artículos de investigación

Presenta los resultados originales de proyectos de investigación preliminares o terminados. Este tipo de artículo estructura los contenidos en cuatro apartes importantes: introducción, metodología, resultados y conclusiones. El mínimo de referencias bibliográficas sugerido es de 15.

Artículos de reflexión

El artículo de reflexión es un tipo de texto que presenta resultados de investigación terminada desde una perspectiva analítica, interpretativa o crítica del autor, sobre un tema específico, recurriendo a fuentes originales. De esta manera, se entiende que el artículo de reflexión permite el planteamiento de reflexiones, puntos de vista y valoraciones del investigador-autor, derivadas o sustentadas a partir de hallazgos de investigación. Este tipo de artículo estructura los contenidos en tres apartes importantes: introducción, reflexión —soportada en una dimensión teórica y su respectivo análisis— y conclusiones. El mínimo de referencias bibliográficas sugerido es de 15.

Artículos de revisión

Presenta los resultados de proyectos de investigación preliminares o terminados, donde se recopila, sistematiza y analiza un determinado corpus de fuentes bibliográficas con el objetivo de identificar qué se ha investigado, los avances más destacados, los aspectos desconocidos o las tendencias de un tema específico en un periodo determinado. Este tipo de artículo estructura los contenidos en cinco apartados importantes: introducción, enfoque teórico, metodología, discusión y conclusiones. Se caracteriza por presentar una cuidadosa revisión bibliográfica de por lo menos 50 referencias.

Instrucciones sobre el formato, extensión y estructura del manuscrito

El manuscrito debe:

1. Estar escrito en idioma español. El resumen puede estar traducido al inglés y al portugués¹.
2. Ser presentado en formato Microsoft Word 2007 o una versión posterior.
3. Tener una extensión máxima de 7500 palabras, equivalente aproximadamente a 20 páginas en tamaño carta con márgenes de 3 cm en cada costado y letra Times New Roman con 1,5 de interlineado, excluyendo figuras y referencias.
4. Estar acorde con la estructura general para los artículos de la Revista:
 - a. Título del artículo
 - b. Nota de autor(es)
 - c. Resumen
 - d. Palabras clave
 - e. Texto²
 - f. Referencias bibliográficas en estilo APA
5. Cumplir los criterios del *Manual de publicaciones* de la American Psychological Association, APA, y los criterios actuales de la ortografía de la Real Academia de la Lengua Española.

1 No se exige presentar el resumen traducido, pues, en caso de que el artículo sea aceptado, la traducción del título, resumen y palabras clave es uno de los beneficios que recibe el autor del manuscrito.

2 La estructura del texto depende del tipo del artículo que desee presentar. Al respecto, revisar el Manual para la construcción del artículo en el enlace https://revistas.unal.edu.co/public/journals/83/public/Manual_para_la_construccion_de_articulos.pdf

6. Tener un estilo de escritura absolutamente impersonal, en tiempo gramatical pasado para la introducción, la metodología y los resultados y presente para la discusión, evitando la conjugación de verbos en primera o tercera persona del singular o el plural.

Instrucciones sobre el procedimiento de envío de los manuscritos

1. El envío de manuscritos debe ser realizado únicamente a través del sitio web de la revista, para ello, es necesario registrarse e iniciar sesión en el Portal de Revistas UN: www.revistas.unal.edu.co/index.php/revcep
2. El autor o uno de los autores del manuscrito debe registrar, como mínimo, la siguiente información requerida en el sitio web de la Revista:
 - a. Título del artículo
 - b. Nombres y apellidos (completos)
 - c. Último título profesional obtenido
 - d. Filiación institucional (institución en la cual trabaja)
 - e. País y ciudad de residencia
 - f. Correo electrónico
 - g. cvLAC (requisito solo para autores colombianos)
 - h. Identificador único de autor ORCID³

Nota: todo el proceso de postulación, revisión y edición del manuscrito se realizará a través de un único autor, identificado como el autor de correspondencia.

3. El autor de correspondencia del manuscrito debe diligenciar, firmar e ingresar al sitio web de la revista los siguientes documentos:
 - a. Manuscrito en texto completo.
 - b. Tablas editables.
 - c. Figuras (gráficos, mapas, fotografías, ilustraciones) en archivos independientes y numerados, de la misma manera que aparecen en el manuscrito y en formato JPEG con una resolución de 300 DPI.
 - d. Autorizaciones de publicación del artículo (Autorización de publicación del manuscrito, Autorización de reproducción del manuscrito, Declaración de posible conflicto de intereses).

3 Identificador digital persistente de investigador: <http://orcid.org>

- e. Licencia de autorización de uso de imágenes. Debe presentar una licencia por cada autor de imagen.

Envíos en línea

¿Ya tienes nombre de usuario/a y contraseña para *Revista Ciudades, Estados y Política*?

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/login>

¿Necesitas un nombre de usuario/a y/o contraseña?

<https://revistas.unal.edu.co/index.php/revcep/user/register>

El registro y el inicio de sesión son necesarios para enviar elementos en línea y para comprobar el estado de los envíos recientes.

