

2. El giro obligado de la planificación urbana en Latinoamérica post COVID 19: el nuevo fantasma de la segregación territorial

Christian Andrés Quinteros Flores¹

Resumen

Este capítulo pretende reflexionar respecto de los cambios que sufrirá inevitablemente la planificación urbana en los países latinoamericanos a propósito de las medidas de confinamiento que se deberán adoptar en los próximos años mientras no se encuentre la solución sanitaria al nuevo coronavirus. La hipótesis que orienta esta discusión, se refiere a que las políticas urbanas de desplazamiento reducido que se instalarán en los territorios post pandemia, potenciarán aún más los bolsones de pobreza y las brechas sociales, retrocediendo de esta manera en la avanzada agenda de integración social Latinoamericana. Este capítulo presenta en primer lugar la sustentación teórica presentando las directrices urbanísticas planteadas por los organismos internacionales pre pandemia. En segundo lugar, se analizan algunos enfoques urbanísticos que han surgido en Europa y países desarrollados y que están influenciando las academias latinoamericanas, para finalmente revisar algunas de las brechas existentes y los desafíos que las políticas públicas deben cumplir. Como conclusión se plantea que la seducción que generan modelos externos exitosos probablemente en otras condiciones no debe nublar a los planificadores urbanos latinoamericanos que deben aplicar territorialmente las características que asumirán las ciudades latinoamericanas post pandemia no renunciando a la búsqueda de la integración social.

Palabras clave: Pandemia; Planificación urbana; enfoques urbanísticos; Segregación Territorial, Integración Social

DOI: www.doi.org/10.18050/miradacovid.art2

¹Universidad Católica del Maule (Chile). christian.quinteros@gmail.com ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6145-9347>

Introducción

Este ensayo pretende reflexionar respecto de los cambios que sufrirá inevitablemente la planificación urbana en los países latinoamericanos a propósito de las medidas de confinamiento que se han adoptado y que se deberán adoptar en los próximos años mientras no se encuentre la solución sanitaria al nuevo coronavirus. De esta manera, nuevos enfoques urbanísticos asoman desde los expertos en planificación territorial y recomiendan innovadoras formas de “entender” la ciudad proponiendo estrategias ad-hoc para reducir obligadamente la movilidad espacial de los habitantes. Desde enfoques como *ciudades inteligentes, ciudades compactas/dispersas o incluso las más recientes como la ciudad de cuarto de hora, la ciudad caminable o la unidad de barrios* aparecen y reemplazan las sendas estrategias de densificación urbana y de integración social planteadas últimamente en los foros y encuentros internacionales en la temática que se materializan en compromisos hacia el mejoramiento de los instrumentos de planificación territorial. Esto naturalmente tiene un giro o efecto no deseado, ya que la voluntad por lograr mejores niveles de integración social sería un objetivo desplazado -o en su mejor versión- postergado por los nuevos diseños urbanísticos, que casi por inercia se invocarán, manteniendo lamentablemente la actual segregación social de nuestros territorios y asentamientos. Lo que pretendía abordar y disminuir dichas estrategias urbanísticas en las décadas anteriores, se reemplaza ahora por un cuasi-eterno confinamiento, la distancia social de los territorios, y la perpetuación de la segregación social.

Este capítulo se desarrolla de la siguiente manera: en primer lugar se plantea la sustentación teórica de todo lo que hemos señalado hasta este punto, presentando las directrices urbanísticas planteadas por los distintos organismos internacionales pre pandemia, en segundo lugar se analizan algunos de los enfoques urbanísticos que han surgido en Europa y países desarrollados y que están influenciado las academias latinoamericanas captando rápidamente el interés de nuestros directivos y técnicos, para finalmente revisar algunas de las brechas existentes en estos dos momentos y los desafíos que las políticas públicas deben cumplir este país, aunque sabemos que ampliamente aplicable a otros países de la región. La hipótesis que orienta la discusión en este ensayo, es que las políticas urbanas de desplazamiento reducido que se instalarán en los territorios post pandemia, potenciarán aún más los bolsones de pobreza y las brechas sociales, retrocediendo de esta manera en la avanzada agenda de integración social Latinoamericana.

Sustentación teórica

Ha sido de tal magnitud el desarrollo de esta pandemia mundial que ha provocado la revisión y adopción obligada de una serie de estrategias de desarrollo a nivel mundial, que incluyen desde cambios improvisados en los sistemas de trabajo formal, en las metodologías de enseñanza en las universidades y establecimientos educativos y hasta en la construcción y diseño de las políticas públicas desarrolladas por los distintos gobiernos sub nacionales y nacionales. En efecto, la pandemia ha introducido importantes desafíos en la implementación de políticas públicas, fundamentalmente en materias de coordinación intersectorial y en la relación entre los gobiernos sub nacionales, lo que ha evidenciado en muchos casos serios problemas en el respeto a las autonomías de las decisiones de unos y otros.

En este contexto, se ha observado en gran parte de la región, gobiernos nacionales tanto en estados federales y unitarios- adoptando políticas sumamente centralizadas, declaradas pensando en el bien común de la nación. Pero al mismo tiempo se ha observado a alcaldes/as de municipios reclamando mayores atribuciones legales para adoptar medidas territoriales oportunas y eficientes que favorezcan los intereses locales de sus comunidades. En Chile por ejemplo, la voluntad de cerrar fronteras comunales para evitar la propagación del virus por parte de los municipios locales, ha sido un tema altamente conflictivo y que ha evidenciado la desigualdad de atribuciones entre los distintos gobiernos sub nacionales en materia de gestión territorial, tensiones que se han amplificado en épocas de crisis.

En esta encrucijada de decisiones técnico- políticas, aparecen también controversias a nivel latinoamericano por el uso del espacio público y del territorio, fundamentalmente respecto del futuro de las ciudades y de los asentamientos urbanos. Coincidentemente, Latinoamérica cumple con dos situaciones contemporáneas que la condicionan en su proceso o camino al desarrollo y que provoca que la pandemia la golpee aún más fuerte: Por un lado, es una de las regiones más urbanizadas del planeta lo que obliga cada vez más a los técnicos y políticos a diseñar nuevas formas y estrategias para lidiar con todos los problemas que de ella derivan: aumento de basura y de residuos domiciliarios, aumento de la delincuencia e inseguridad ciudadana, falta de acceso a los servicios básicos, densificación del espacio, nuevos asentamientos informales, efectos que se conocen como las “Patologías de la urbanización”. Pero peor aún, también es la región más desigual del mundo, lo que se expresa entonces en la alta segregación territorial que experimentan sus ciudades, producto entre muchos otros factores, de la débil capacidad de la planificación pública y falta de regulación en el ordenamiento territorial y de la excesiva mercantilización del uso del suelo, dentro de los factores estructurales más determinantes.

El fenómeno de la urbanización acelerada en el mundo es sin duda un proceso irreversible. Para muchos y muchas, el siglo XXI será recordado en la historia como un siglo básicamente de ciudades. Resulta ilustrativo citar al ex alcalde de Denver Wellington Webb, quien pronunció en 2009 en la conferencia de alcaldes de los Estados Unidos, una frase que explica la hegemonía de este tipo de desarrollo: “El siglo XIX fue un siglo de imperios, el siglo XX un siglo de Estado-Nación. El siglo XXI será un siglo de ciudades”. En unas pocas décadas, nuestras ciudades constituirán el entorno de vida de casi toda la humanidad en un mundo que ya hoy está principalmente urbanizado. “Nacer en una ciudad es ya una pertenencia a una cultura urbana, urbanita, impresa con el ritmo y el modo de vida de las ciudades, metrópolis, megalópolis, de estas concentraciones urbanas que se han convertido en ciudades-mundo”. (liveinalivingcity, 2020). El desafío en esta materia a nivel global es como hacemos entonces para hacer ciudades que ofrezcan oportunidades para todos y todas sus ciudadanos/as y no limiten el acceso de grupos importantes de la población. Para esto se requieren agendas de desarrollo sólidas y con prospectiva territorial .

Hasta antes de la crisis sanitaria, los organismos multilaterales de desarrollo, habían destinado una gran cantidad de esfuerzos en las últimas décadas, para realizar una serie de recomendaciones y compromisos que aseguraran el diseño de ciudades particularmente

sostenibles. Específicamente, Naciones Unidas, había desarrollado una serie de indicadores y un robusto marco metodológico para medir y monitorear el desarrollo sostenible de las ciudades (PNUD, 2018). Tal es el caso de la agenda 2030, donde se establece para su objetivo número 11 de lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, una serie de indicadores que revelaban ya la complejidad de esta nueva concepción de la ciudad, no solo desde el punto de vista técnico, normativo y urbanístico, sino también de la consideración de los riesgos, de la participación ciudadana, de la movilidad, de la precariedad de los barrios informales, otorgándole una perspectiva compleja y multidimensional al proceso, tal como podemos observar en la Tabla N° 1, a partir de la complejidad y transversalidad de sus indicadores:

Tabla 1

Algunos Indicadores para medir Objetivo 11 Agenda 2030.

Proporción de la población urbana que vive en barrios marginales, asentamientos informales o viviendas
Proporción de la población que tiene fácil acceso al transporte público, desglosada por sexo, edad y personas con discapacidad
Relación entre la tasa de consumo de tierras y la tasa de crecimiento de la población
Proporción de ciudades que cuentan con una estructura de participación directa de la sociedad civil en la planificación y la gestión urbanas y funcionan con regularidad y democráticamente
Total de gastos (públicos y privados) per cápita destinados a la preservación, protección y conservación de todo el patrimonio cultural y natural
Número de personas muertas, desaparecidas y afectadas directamente atribuido a desastres por cada 100.000 personas
Proporción de desechos sólidos urbanos recogidos periódicamente
Proporción de la población residente en ciudades que aplican planes de desarrollo urbano y regional que tienen en cuenta las previsiones demográficas y las necesidades de recursos, desglosada por tamaño de ciudad
Proporción de gobiernos locales que adoptan y aplican estrategias locales de reducción del riesgo de desastres

Fuente: Elaboración propia a partir de Marco de indicadores mundiales para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

Hasta este punto, y pese a la complejidad del desafío, todo parecía que se avanzaba en una ruta perfectamente delineada desde lo técnico y lo estratégico para el buen desarrollo de las ciudades y de adopción de medidas adecuadas para absorber una acelerada urbanización, que se experimentaba en la región, sin detenerse eso sí, en definir o sugerir algún prototipo de ciudad específico, ya sea en términos de propiciar el diseño de ciudades compactas o difusas, o del tipo Smart cities, por ejemplo. Sin embargo, tal como lo hemos precisado en apartados anteriores, la aparición de la Pandemia COVID-19, ha obligado a las políticas nacionales y multilaterales y a sus respectivas agendas de desarrollo a reorientar sus lineamientos para construir territorios aún más amigables y humanos, pero que principalmente reduzcan eficazmente el desmesurado

crecimiento urbano de las megas ciudades y aseguren así mayores niveles de seguridad ante posibles contagios. Sin embargo, es necesario resolver aun si estos nuevos enfoques urbanos se basarán en formatos como las ciudades inteligentes, amigables, o incluso se fundamentarán en el concepto de recuperación de barrios.

Los objetivos de la agendas de desarrollo 2030 (2015) o incluso posteriormente los declarados en la Nueva agenda urbana (2016), no se inclinaban por uno u otro prototipo o modelo específico, pero si lo hacia la academia y los urbanistas, al plantear decididamente ciertas jerarquías urbanísticas a considerar en la planificación del territorio, por ejemplo al hablar de modelos como áreas metropolitanas, mega polis o incluso instalaban decididamente el concepto de ciudades intermedias, como revisaremos posteriormente. Sin embargo respecto exclusivamente de la unidad de ciudad, ya algunos expertos en planificación urbana, señalan que a propósito de la crisis sanitaria se deberá instalar un nuevo modelo de ciudad o espacio público. Por ejemplo, hoy en Paris, urbanistas plantean la discusión de promover las denominadas *ciudades de 15 minutos o ciudades caminables*, que eviten enormes traslados de los ciudadanos, adecuándose a las exigencias obligadas de la pandemia.

En resumidas cuentas, la pandemia ha planteado una obligada re-evaluación del concepto de ciudad al que aspirábamos, cuestionando fuertemente asuntos urbanísticos como la acelerada urbanización, la regeneración de barrios o la densificación de las ciudades, que se instalaban hasta hace poco como medidas y verdades casi absolutas entre los y las tecnócratas del desarrollo.

El problema de la urbanización acelerada

Tal como señalamos anteriormente, Latinoamérica condiciona su desarrollo a dos problemáticas: la abismante desigualdad socio territorial y la excesiva urbanización de sus ciudades. Según la CEPAL, las ciudades del continente latinoamericano concentran el poder económico, político y administrativo en cada uno de los países. Se estima que más del 80 % de la población de la región es de carácter urbano. Para Smolka y Mullahy, la rápida e intensa urbanización que se produjo en América Latina en los últimos 50 años se debe a un sistema de planeamiento urbanístico inadecuado con alto precio del suelo y especulación en propiedades, informalidad, segregación socio espacial extrema, infraestructura y servicios urbanos inadecuados, degradación ambiental, entre otros factores (Smolka y Mullahy, 2010).

Siguiendo con estos autores, en Latinoamérica ha existido un excesivo uso de políticas sectoriales cuya eficiencia y pertinencia a las realidades territoriales son altamente cuestionadas. Por otra parte, ha existido una escasez de buenas políticas del suelo lo que ha derivado en un alto número de barriadas pobres existentes y asentamientos deteriorados que empezaron como campos de emergencia, o en proyectos de vivienda pública específicos; normas y regulaciones urbanísticas difíciles de cumplir y elitistas, junto a distorsiones producidas por prácticas clientelistas utilizadas tradicionalmente al asignar infraestructura y servicios públicos (Smolka & Mullahy, 2010).

El pronóstico sobre la urbanización de la región es irreversible. Según Martínez, el futuro del planeta será básicamente urbano ya que las tendencias apuntan a que la población se está desplazando masivamente a las ciudades, de manera que, en 2025, alrededor del 70 % de las personas vivirán ya en estos núcleos. Aquí observamos de acuerdo al planteamiento de Martínez una gran paradoja: La forma de vida urbana será por un lado, el principal motor económico mundial y por otro, el mayor foco de insostenibilidad del planeta. Emisiones contaminantes, estrés hídrico, desigualdades sociales, son algunos de los problemas que ya se experimentan en nuestras ciudades (Martínez, 2020).

Por otra parte, problemáticas como el envejecimiento demográfico, la migración, la desigualdad territorial, los derechos humanos y el enfoque de género son los principales tópicos que desafía la explosión urbanística que vivimos y sobre los que deberán pronunciarse las políticas públicas. De esta manera, nuevos patrones de urbanización se entrelazan a un crecimiento demográfico desacelerado con un importante envejecimiento de la población, sobre todo como en países como Uruguay o Chile. Según las proyecciones demográficas este grupo se va duplicar en los próximos 20 años en la región, estimando que para el año 2050 el grupo de edad mayor a 65 años sobrepasará el 19% de la población total urbana. (CEPAL 2017). Respecto de este último tópico, según González, se contextualiza la vejez y el envejecimiento como un proceso de construcción social, que deberá ser mirado en sus dimensiones micro y macro-social (González, 2017)

Respecto de la migración, con excepción de Centroamérica, hay un aumento de esta dinámica en la región, que se origina en otros países de América Latina. De este modo, en el año 2013 alrededor de 8,5 millones de habitantes eran migrantes, generando una nueva fuente de diversidad en las ciudades la región (CEPAL y UN-Hábitat, 2016, en CEPAL, 2017). La generación de espacios locales dotados de mayor diversidad, hacen de la migración un fenómeno que necesita políticas públicas específicas para la integración de la población en la sociedad. En consecuencia, ciudades envejecidas y con mayor diversidad cultural deben acompañar estos nuevos procesos de planificación (CEPAL, 2017).

Sin embargo, pese a lo anterior, el crecimiento de la población urbana en las grandes zonas metropolitanas se ha desacelerado, y ha surgido una tendencia de las ciudades de tamaño medio a crecer a un ritmo más elevado, aprovechando la cercanía con las metrópolis y el acceso vial a ellas. Es lo que se llama el crecimiento de las ciudades intermedias. En este punto debe precisarse eso sí, que esta clasificación corresponde más bien a la necesidad de establecer una *jerarquización en un sistemas de ciudades* que distinga entre mega ciudades, áreas metropolitanas, u otra formación equivalente, pero no apunta al “tipo” específico de diseño de ciudad que se deba construir en la región. Para Llop et al, la ciudad intermedia, debe su creciente éxito, más allá de su relevancia demográfica, a la capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales. Las ciudades intermedias de esta manera, tejen y trabajan en redes cumpliendo funciones de intermediación entre lo rural y lo urbano (Llop et al, 2019) y se trasforman en un espacio donde la triada ciudad-sociedad-ambiente es una entidad indivisible que requiere de una aproximación holística.(CEPAL, 2017). Es interesante revisar algunas características que asume este tipo de ciudades en este sistema jerarquizado, al que aludimos:

- a. La ciudad intermedia, más allá de su relevancia demográfica, tiene capacidad para vertebrar y cohesionar el sistema urbano y los vínculos urbano-rurales. Las ciudades intermedias tejen y trabajan en redes.
- b. La ciudad intermedia, por su escala, tiene mayor capacidad para trazar e implementar estrategias de alto valor añadido que le permitan situarse en escenarios regionales, nacionales e incluso internacionales, utilizando para ello menos recursos que las grandes ciudades.
- c. La ciudad intermedia constituye en sí misma un elemento rompedor del statu quo derivado del impacto de la globalización, ya que contribuye a cuestionar las jerarquías del sistema urbano, abriendo nuevos horizontes de cooperación territorial (Dematteis, 1991 en Llop et al, 2019).

Finalmente y para entregar al lector de este ensayo, mayor contextualización de lo que hemos señalado respecto de la urbanización, consideraremos algunos datos y cifras categóricos respecto de la urbanización que arrojó la cumbre Hábitat III celebrada en Ecuador en 2016. En efecto, la mitad de la humanidad, 3500 millones de personas, vive hoy en las ciudades y que en 2030, ascenderá a un 60% de la población mundial que vivirá en zonas urbanas. Por otra parte, un 95% de la expansión urbana en los próximos decenios se producirá en el mundo en desarrollo. 828 millones de personas viven en barrios marginales y el número sigue aumentando. Respecto de su nivel de sostenibilidad ambiental, es necesario señalar que las ciudades si bien ocupan apenas el 3% del planeta, representan entre el 60 y 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono.

Se genera de esta manera una segunda nueva paradoja: La rápida urbanización está ejerciendo presión sobre el abastecimiento de agua dulce, las aguas residuales, los medios de vida y la salud pública. Pero al mismo tiempo la densidad relativamente alta de las ciudades puede lograr un aumento de la eficiencia y la innovación tecnológica y al mismo tiempo reducir el consumo de recursos y de energía. Respecto de la desigualdad social latinoamericana, CEPAL señala que todos los países de la región y sus mayores urbes registran condiciones de desigualdad muy elevadas y alarmantes, ya que las cifras llegan incluso a superar el valor crítico del coeficiente de Gini de 0,40 (CEPAL/MINURVI/ONU-Hábitat, 2016 en Rico & Segovia, 2017).

La integración social como pilar de la política urbanística a nivel mundial

Como se ha señalado anteriormente en este trabajo, la desregulación en el uso del suelo sumado a políticas de ordenamiento territorial débiles o inexistentes en muchos casos, provocaron una alta diferenciación espacial en el territorio, lo que derivó en fuertes cuotas de segregación territorial al no proveérseles a todos esos sectores condiciones de igualdad de acceso a servicios y oportunidades conminándolos a vivir en guettos espaciales y distanciados geográficamente. Esto último, es lo que ha promovido el modelo o prototipo urbanístico denominado *ciudad dispersa o difusa* como veremos luego, y que es por lo demás una de las aprehensiones del autor de este ensayo: el riesgo de que

los nuevos esfuerzos urbanísticos post pandemia, propicien ciudades que tengan sectores o barrios desconectados entre sí, con alto grado de segregación, principalmente social.

La ya comentada acelerada urbanización de la región, ha permitido la aparición de nuevos problemas asociados al desarrollo urbano en los sectores periféricos de las ciudades, entre muchos otros problemas. Pero también han existido esfuerzos de la autoridad por convertir estos espacios en lugares con oportunidades para todos. La panacea de la integración social era acogida con fuerza por los técnicos del urbanismo. La idea de incorporar en espacios públicos ya consolidados, nuevos proyectos inmobiliarios destinados a sectores sociales más deprivados o desfavorecidos, permitiría reducir la asimetrías de poder en el uso del espacio y democratizar la convivencia social que a estas alturas ha despertado en la región numerosos conflictos sociales que demandan mayor justicia urbana en el acceso a las oportunidades del desarrollo. Dos casos interesantes en este sentido, lo han desarrollado por un lado la municipalidad de Las Condes en Chile, gobierno local de una de las comunas más favorecidas del país y con mayor recaudación pública, que ha establecido convenios de cooperación con el gobierno nacional para desarrollar estos tipos de proyectos inmobiliarios de integración social. También se registra el caso de un proyecto de espacio público en la Comuna de Recoleta, Santiago de Chile, que consolida y genera un parque longitudinal que integra distintas escalas urbanas y grupos sociales. (Ahumada et al, 2019)

Como señalamos anteriormente, el compromiso de distintos Estados del orbe por alcanzar objetivos de desarrollo sostenible y de construir ciudades más inclusivas seguras y resilientes así lo confirman. Con una convicción inaudita, la Nueva Agenda urbana Hábitat III, garantizaba la voluntad común de los países adheridos de asegurar oportunidades de desarrollo con un fuerte énfasis en el rol precisamente de los gobiernos sub nacionales y fundamentalmente locales en materia de planificación territorial junto a la necesidad de ofrecer espacios de diálogos entre los distintos actores que intervienen en el desarrollo. La Pandemia junto al obligado confinamiento y a la incertidumbre que acarrea en materia de su extensión que a la vez es facilitada por la creciente globalización e inmigración entre los países principalmente latinoamericanos, ha girado- al menos en círculos académicos- la visión de la ciudad y su diseño.

Nuevos enfoques surgidos en Europa han seducido a nuestros técnicos locales sin medir –a nuestro juicio- suficientemente su aplicabilidad y el impacto potencial que pudieran tener en materias como desarrollo social por ejemplo. A esta altura, resulta imperioso reflexionar sobre estos tópicos y abrir una nueva discusión sobre si la realidad Latinoamérica soporta el giro hacia estos nuevos modelos de espacios públicos cercanos al concepto de ciudad difusa o dispersa, y que estarán centrados en la mediatez espacial, en la cercanía de los empleos y de los servicios. Es aquí donde el rol del Estado en materia de planificación es relevante para adoptar decisiones que reduzcan el impacto negativo de las llamadas ciudades de quince minutos o de barrios ya consolidados, perpetuando la pobreza o segregación en la región.

La idea aquí planteada no desestima en absoluto los méritos de este tipo de ciudades. Se sostiene en lo siguiente. A diferencia de lo que sucede en Europa en materia de experiencia de ciudades, en Latinoamérica los barrios pobres históricamente quedaron ubicados en las periferias de las

ciudades y los empleos y fuentes laborales a mucha distancia de las viviendas, lo que obliga a los ciudadanos a trasladarse por largos trayectos a sus lugares de trabajo. Si no existe un plan integral de apoyo a estas familias, se les seguirá manteniendo en sectores pobres, con escasa calidad urbanística- y lo peor aún a nuestro juicio- sin la posibilidad de interactuar con personas de otros sectores y grupos sociales, lo que sin duda siempre robustece y nutre la experiencia social, fortaleciendo la necesaria cohesión social. Es decir este tipo de diseños-creemos- afectaría la calidad de su integración social.

La idea de la integración social como factor de desarrollo sostenible en el diseño de las ciudades se ampara en numerosos tratados y acuerdos internacionales. Algunas de los acuerdo o declaraciones realizadas en la preocupación del desarrollo sostenible se han basado en los hitos alcanzados en 2015, en particular en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible—incluidos los Objetivos de Desarrollo Sostenible—, en la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, en el Acuerdo de París aprobado en virtud de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, en el Marco de Sendái para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, en el Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo Sin Litoral para el Decenio 2014-2024, en las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de Samoa), en el Programa de Acción de Estambul en favor de los Países Menos Adelantados para el Decenio 2011-2020, en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, en la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible, la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social, en el Programa de Acción de la Conferencia Internacional sobre la Población y el Desarrollo, en la Plataforma de Acción de Beijing y por último en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible y las actividades de seguimiento de esas conferencias.

Específicamente en la Declaración de Quito sobre ciudades y asentamientos humanos sostenibles para todos, se señala en materia de integración social por ejemplo, que la Nueva Agenda Urbana presenta un cambio de paradigma basado en la ciencia de las ciudades; debido a que establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación principales: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. La Nueva Agenda Urbana incorporó un nuevo reconocimiento de la correlación entre la buena urbanización y el desarrollo. Subrayó los vínculos entre la buena urbanización y la creación de empleo, las oportunidades de generar medios de subsistencia y la mejora de la calidad de vida, y estableció que deberían incluirse en todas las políticas y estrategias de renovación urbana.

Nuevos enfoques urbanísticos

De acuerdo a Sabatè, Los nuevos comportamientos demográficos y las pautas de localización espacial, requieren urgentemente de estudios para comprender una realidad territorial compleja y cambiante si se pretende superar el fragmentarismo del ordenamiento territorial latinoamericano. Seguramente la nueva territorialidad post pandemia, requiere además

de renovadas estrategias de organización del territorio y de instrumentos de planeamiento adecuados para ello. Se trata por tanto de impulsar un planeamiento que debe acercarse a la práctica de la realidad posible, aceptar su carácter aleatorio, contingente e imprevisible, que debe ajustar su dimensión predictiva, sin renunciar a ella, apoyándola quizás en una toma de decisiones incremental en función de escenarios variables; y que no debe renunciar a dotar al espacio de cualidad física, a introducir forma, pero fundamentalmente estructura en el mismo (Sabatè, 2019).

De acuerdo a Cerezo (2020), la actuación sobre el medio urbano de regeneración y renovación integrada (aMURRI) configura el nuevo paradigma de la intervención urbana, la preservación urbana con carácter conjunto e integrado. Para ello redefine la viabilidad económica, afecta el deber de conservación del derecho de propiedad y articula un modelo de equidistribución de reparto de costos que supera las pautas del urbanismo que hemos conocido. Es precisamente la subsistencia urbana lo que en la actualidad está en juego.

En escenarios de regresión y de envejecimiento demográfico, como el que atraviesan nuestros países, la provisión de nuevas construcciones, desarrollos y urbanizaciones está cada vez menos justificada desde todas las perspectivas, física, social, económica y medioambiental. La acción urbanística está llamada a ser reorientada y reformada. Cerezo se plantea al respecto una serie de preguntas tales como ¿qué sentido tiene seguir creciendo urbanísticamente tanto a lo ancho como a lo alto?, ¿cuáles son los efectos del crecimiento urbano a nivel de ordenación del territorio?, ¿entre comarcas?, ¿a nivel de ciudad?, ¿de barrio? (Cerezo, 2020).

Existe la necesidad de reorientar la acción urbanística hacia la preservación y autosuficiencia urbana, la conservación de la ciudad para hacerla vivible, atractiva y competitiva. Pero el concepto de sostenibilidad no se limita al habitual análisis medioambiental o el análisis económico referenciado, sino que tiene un mayor alcance, es transversal, es conjunto, es integral, tiene un carácter físico, social, económico y medioambiental. (Cerezo, 2020).

Según Jiménez Pacheco, en discusiones previas a la Conferencia Hábitat 3, uno de los desafíos más abrumadores evidenciados fue la provisión de vivienda adecuada y asequible, para lo cual se planteó, entre otros desafíos, el fortalecimiento del nexo entre vivienda y planificación urbana, considerándose fundamental la incorporación de procesos cooperativos en la planificación como catalizadores del acceso a la vivienda (UN-Hábitat, 2017, en Jiménez Pacheco et al, 2019)

Tabla 2
Enfoques urbanísticos para nuevas ciudades

Ciudad cognitiva	Ciudad inteligente	Ciudades del aprendizaje	Planificación urbana colaborativa	Ciudad Compacta	Ciudad Viva	Ciudad 15 Minutos	Ciudades amigables
Paradigma que aprovecha la tecnología de la información y la inteligencia artificial junto con la cognición humana para mejorar la toma de decisiones y la asignación de recursos en la prestación de servicios urbanos- Plantea inteligencia colectiva (IC), sistemas de información geográfica (SIG) y los sistemas cognitivos (SC).	Una smart cities es aquella que utiliza el potencial de la tecnología y la innovación, junto al resto de recursos, para promover de manera más eficiente un desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos. Promueve una ciudad inteligente (tecnocrática, eficientista).	Concepción de la ciudad basada en las, que a su vez se enmarcan en la ciudad inteligente, complementán-dola. Su enfoque y argumentos se estructuran sobre tres desafíos actuales: la eficiencia, la sostenibilidad y la resiliencia, para intentar incidir en la evolución de los sistemas socio-técnicos urbanos.	Tipo de diseño que quiere de procesos cognitivos (mentales) que incluyan las decisiones individuales y/o colectivas, la resolución de problemas y el aprendizaje, pero también los comportamientos y las relaciones en el entorno en que se toman las decisiones (por ejemplo: en el marco del sistema inmobiliario).	Es aquella que basa su funcionamiento en el interés comunitario y su proyección enfatiza aspectos tales como: el uso variado del suelo, la accesibilidad física universal, una mayor densidad poblacional, el uso del transporte público, la movilidad alternativa, un mayor espacio para los peatones y menos espacio para los vehículos.	La ciudad es tierra de vida y enfrenta cambios permanentes. La ciudad es comparable a un ser vivo: tiene su propio metabolismo, nacido de la interacción de los múltiples sistemas que la constituyen.	Este concepto consiste en reducir la proximidad geográfica y la proximidad familiar, el vecindario para que la ciudad no esté segmentada socialmente. Es uno de los paradigmas que cobra fuerza en época de configuración territorial post pandemia.	Tipo de ciudad propuesta por la OMS, que centra su atención en los adultos mayores. Propone y alienta el envejecimiento activo mediante la optimización de las oportunidades de salud, participación y seguridad a fin de mejorar la calidad de vida de las personas a medida que envejecen.

Fuente: Elaboración Propia

Tal como se señala en el cuadro 2, existe una amplia diversidad de enfoques teóricos para diseñar la mejor ciudad y lograr de esta manera el desarrollo sostenible. Cada una de ellas es natural, privilegia ciertos factores estratégicos para lograrlo. Una de las últimas propuestas, es la de configurar ciudades de 15 minutos o de cuarto de hora o también denominadas ciudades caminables, que privilegien decididamente la calidad de vida de las personas, aprovechando y optimizando el tiempo disponible. Sin duda que el mérito de esta idea cobra fuerza, especialmente entre los planificadores europeos que conviven con configuraciones territoriales que permiten esta proximidad. La pregunta es si este tipo de prototipos se soporta en nuestras realidades latinoamericanas.

Respeto de las ciudades inteligentes, es importante considerar lo planteado por Mateo, ya que en algo más de un siglo, la población global ha dejado el medio rural para hacer su vida en las ciudades, provocando una aceleración de la urbanización. Se estima que, en 2050, la mayoría de la población, especialmente en los países en vías de desarrollo, vivirá en las ciudades, con una media de esperanza de vida a nivel global de alrededor de cien años. Estas dos variables, junto a la integración de los espacios físicos y virtuales, obligan a pensar en nuevos modelos urbanísticos, en los que actores como GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon y Microsoft), TUNA (Tesla, Uber, Netflix y Airbnb) y BATX (Baidu, Alibaba, Tencent y Xiaomi) empiezan a desempeñar un papel determinante (Mateo, 2019). Esta autora señala que en el ámbito del transporte en la ciudad, las grandes compañías tecnológicas están avanzando en la búsqueda de soluciones al problema de los flujos de tráfico, por dar un ejemplo. Señala Mateo “Las grandes compañías tecnológicas emplean sistemas de inteligencia artificial y dispositivos avanzados que les permiten analizar los hábitos de vida en las grandes ciudades” Durante el COVID-19, las empresas tecnológicas han incrementado aún más su influencia. Por un lado, los gobiernos han recurrido a ellos para que les ayudaran a controlar el brote de virus (Apple y Google han desarrollado aplicaciones de rastreo de contactos, por ejemplo) y, por otro lado, se ha aumentado la dependencia tecnológica diaria, a través de plataformas como Microsoft Teams, Netflix, Amazon Prime, etc., ya que trabajo y ocio se han trasladado durante meses al hogar a través de estos servicios. Así las cosas, uno de los grandes problemas de la urbanización es sin dudas la movilidad en las ciudades por lo que se debe apostar por el uso de vehículos inteligentes, eficientes y diseñados para cubrir las necesidades de los habitantes junto a vías que permitan su desplazamiento por la ciudad..

Según Alarcón, la ciudad dispersa o también llamada difusa, sería la contracara o polo opuesto de la ciudad compacta. Se caracterizaría por la preferencia del interés particular, la baja densidad poblacional, la proliferación de zonas periféricas, la fragmentación del territorio, el aislamiento espacial, y un mayor protagonismo de vehículos particulares para recorrer largas distancias (Muñiz et al., 2010). La ciudad dispersa privilegia de esta manera el interés particular sobre el interés común y evidencia la baja densidad poblacional, posibilita los núcleos dispersos, distantes e inconexos, con un alto costo de la infraestructura y una obligada movilización en vehículos particulares con la consiguiente contaminación ambiental. Esta es la realidad de las ciudades latinoamericanas.

Por otra parte la ciudad compacta, es lo más parecido desde el punto de vista teórico a la nueva ciudad de 15 minutos. Es decir, es un modelo de ciudad que estimula la cohesión social,

garantiza la justicia urbana y promueve el uso del espacio público, lo que potencia las diversas actividades desarrolladas en su contexto, con impacto positivo en los ámbitos ecológico, económico, social y cultural. En definitiva comparte la idea de aumentar la densificación y el acceso a servicios públicos y privados para todos aquellos que puedan hacerlo. En el contexto de la ciudad compacta, la cohesión social consiente una convivencia entre culturas, edades, rentas y profesiones de diferentes grupos de personas. Es aquí donde la ciudad permite la integración social ya que este tipo de diseños fortalece la posibilidad de contacto, intercambio y comunicación que, potenciadas por la diversidad y mixtura de actividades, configura un modelo urbano de convivencia y sostenibilidad, en contraste con el modelo de ciudad dispersa que se caracteriza por la segregación social espacial, inequidad y marginación, donde la socialización se la realiza en pequeños grupos de personas y en ambientes restringidos, cerrados, aislados y protegidos, que no admiten una plena convivencia.

El concepto de “Ciudades en 15 minutos”, algo así como una versión 3.0 de la ciudad compacta, es una alternativa que ya se está utilizando en ciudades como París u Ottawa, donde todos los ciudadanos tienen acceso a servicios básicos como salud, supermercados o espacios destinados al ocio y también la posibilidad de trabajar, a solo quince minutos de sus respectivos domicilios. Para algunos, dicha propuesta cobra relevancia en América Latina, donde surgen dudas sobre cómo retomar la vida tras el desconfinamiento. Sin lugar a dudas, el teletrabajo se instalará como una realidad, pero también se debe analizar propuestas de ciudades que incluyan medidas para aquellos ciudadanos/as que no puedan ejercer el trabajo a distancia, principalmente debido a que no cuentan, en sus domicilios, con requerimientos mínimos tales como una conectividad de calidad y mobiliario con “ergonomía” óptima que les permita desarrollar sus obligaciones diarias, lo que dificulta la aplicación de estas ciudades a nuestras realidades locales más dispersas y sin infraestructura ni equipamiento urbano adecuado.

Para el urbanista Carlos Moreno, principal ideólogo de este tipo de ciudades, un nuevo cronourbanismo debe estar en el centro de la hoja de ruta en los próximos años. Señala Moreno que es necesario ser creativo e imaginar, proponer, construir otros ritmos de la vida, otras formas de ocupar el espacio urbano para transformar su uso, acceder a funciones sociales urbanas esenciales. Para el pensamiento de este autor, el diseño urbano debe preservar nuestra calidad de vida conciliando óptimamente factores o recursos como el tiempo y el espacio.

Para este autor, vivir de manera diferente significa, ante todo, cambiar nuestra relación con el tiempo, esencialmente el de la movilidad, que ha degradado en gran medida la calidad de vida a través de viajes costosos, desde todos los puntos de vista. Para este influyente urbanista se trata de cambiar el concepto y avanzar no solo hacia la planificación urbana sino hacia la planificación de la vida urbana. Se trata de operar una transformación del espacio urbano todavía altamente mono funcional, con la ciudad central y sus diversas especializaciones hacia una ciudad policéntrica, respaldada por 4 componentes principales: proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad, para ofrecer esta calidad de vida en distancias cortas, a través de las seis funciones sociales urbanas esenciales que son: vivir, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender, descansar.

Es la ciudad del cuarto de hora, en una zona compacta, (o del territorio de la media hora en una zona semi o poco densa), de la hiper proximidad, del “accesible” para todos y en cualquier momento ... Aquella en la que, en menos de 15 minutos, un habitante puede acceder a sus necesidades básicas de vida. Este es un desafío que concierne a todos los actores en la vida urbana y que requiere que todos reconsideren su papel en esta vida urbana para abrirse a otros horizontes, portadores una alta calidad de vida social. En vez de que exista un solo centro en las ciudades o que las diferentes actividades (comerciales, industriales, administrativas, etc.) tengan una ubicación distinta, el también urbanista, propone que los lugares clave “como una alcaldía o un gimnasio sean abiertos para otros usos” para que efectivamente sea posible acceder a esos sitios a pie o en bicicleta en un cuarto de hora (Moreno, 2020).

Consideraciones finales

La hipótesis que orientaba la discusión en este ensayo, era que las políticas urbanas de desplazamiento reducido que se instalarán en los territorios post pandemia, potenciarán aún más los bolsones de pobreza y las brechas sociales, retrocediendo de esta manera en la avanzada agenda de integración social Latinoamericana. El intento por dar respuesta teórica esta pregunta nos permitió dos hallazgos.

En primer lugar, a lo largo de este trabajo hemos observado al menos dos paradojas en materia de desarrollo urbano en américa latina. Por una parte hemos revisado que la forma de vida urbana será por un lado, el principal motor económico mundial y por otro, el mayor foco de insostenibilidad del planeta, lo que nos compromete a buscar y diseñar formatos y prototipos de ciudades que cuiden y respeten el medioambiente, mediante la incorporación de energías limpias, renovables y circulares, donde se reduzca no solo la contaminación atmosférica o del aire si no también los desechos. Por otra parte la rápida urbanización si bien está ejerciendo presión sobre el abastecimiento de agua dulce, las aguas residuales, los medios de vida y la salud pública permite que la densidad relativamente alta de las ciudades puede lograr un aumento de la eficiencia y la innovación tecnológica y al mismo tiempo reducir el consumo de recursos y de energía.

Estas dos paradojas nos obligan a considerar que es fundamental-independiente del tipo de ciudad que se instale post pandemia- introducir cambios en los estilos de vida de los ciudadanos y de promover estilos de desarrollo sostenible. Ya la pandemia ha logrado introducir elementos como la economía circular, el autoconsumo, el uso de tecnologías limpias, entre otros efectos.

Por otra parte, tal como se ha revisado, no existe en las definiciones urbanísticas de organismos internacionales y multilaterales evidencia suficiente que permita interpretar cierta inclinación de los técnicos y políticos de estos organismos por alguno de los nuevos enfoques o prototipos de ciudad revisados a lo largo de este trabajo. Solo se constata que hay propósitos generales por lo que cada país o cada gobierno sub nacional deberá resolver como enfrentará estos nuevos desafíos y formas de entender el funcionamiento de una ciudad. Sin embargo como hemos visto hay cuestiones y procesos estructurales que nos determinan a lo largo y ancho del continente.

De acuerdo a lo anterior y tal como se ha revisado en este ensayo, es vital que los planificadores urbanos logren reconocer la particularidad de las ciudades latinoamericanas. La seducción que generan modelos externos exitosos probablemente en otras condiciones no debe nublar a los planificadores urbanos latinoamericanos. Cuestiones por ejemplo como la ruralidad Latinoamérica históricamente receptoras de bolsones de pobreza deben incorporarse en las políticas territoriales, de manera de generar un desarrollo integral. El caso de la política nacional de desarrollo rural promulgada este caso en Chile-inédita en la región- es sin duda un buen indicador de la preocupación de la autoridad nacional por preocuparse del desarrollo e inclusión de estos territorios.

Pero los esfuerzos por generar ciudades más inclusivas deben considerar las condiciones de pobreza y segregación territorial de nuestras ciudades. La integración social que se perseguía y declaraba antes de la pandemia debe ser un objetivo plausible que no debe ser desechado por los técnicos aunque las recomendaciones sanitarias indiquen la conveniencia de concentrar las actividades en un espacio más reducidos de manera de evitar los largos desplazamientos de los ciudadanos y ciudadanas hacia sus lugares de empleo.

Esto naturalmente se soportaría solo en la medida que se introduzcan paralelamente cambios en otras áreas de la convivencia social, como por ejemplo legitimar el uso del teletrabajo, modificar los sistemas de permisos temporales para realizar trámites personales, fortalecer las redes digitales y su acceso democrático, fortalecer los sistemas de educación on line que permita a los estudiantes acceder a sistemas de calidad, entre otros desafíos. Si se pretende fortalecer el diseño de ciudades cortas, compactas o asequibles, debe modificarse simultánea y paralelamente la estructura de otros espacios.

Estos son algunos desafíos de la política pública en materia de desarrollo urbano sostenible. Pero lamentablemente el sueño de reducir la segregación territorial es un tema pendiente que a todas luces deberá esperar un largo tiempo. Introducir espacios de encuentro entre distintos grupos sociales debe ser un anhelo de toda sociedad bien intencionada pues es la única manera de fortalecer cuestiones básicas de convivencia como la cohesión social de los territorios. Este principio deberá estar presente en todas las políticas de desarrollo pero especialmente en las políticas de desarrollo urbano a nivel latinoamericano, des pues de la pandemia.

Lista de referencias principales (sistema APA 7a ed.).

Ahumada, P., Zunino, J., & Carreño, P. (2019). El nuevo proyecto de Av. Perú de Recoleta como espacio de integración urbana. *Revista de Urbanismo*, (40). doi:10.5354/0717-5051.2019.48837. Disponible en <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/48837>

Alarcón Zambrano, Jaime (2020) La ciudad compacta y la ciudad dispersa: Un enfoque desde las perspectivas de convivencia y sostenibilidad The compact city and the dispersed city: An approach from the perspectives of coexistence and sustainability *Revista San Gregorio*

- Universidad San Gregorio. Disponible en <http://revista.sangregorio.edu.ec/index.php/REVISTASANGREGORIO/article/view/1352>
- Baena Paz, Guillermina (Coord) (2015) Planeación Prospectiva Estratégica. Teorías, Metodologías y Buenas Prácticas en América Latina. Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en; https://www2.politicas.unam.mx/publicaciones/wp-content/uploads/2015/08/Libro-PPE_interactivo1.pdf
- Cerezo Ibarro, Alvaro (2020) La actuación sobre el medio urbano de regeneración y renovación integrada. El nuevo paradigma de la gestión urbanística en suelo urbanizado. Cuaderno de Investigación Urbanística nº 130 – mayo / junio 2020. Universidad Politécnica de Madrid. Disponible <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/viewFile/4446/4619>
- González, Carmen (2017) La intervención social en el campo gerontológico. Revista Digital de Trabajo Social. ConCienciaSocial. Volumen 1 Nº 1. Universidad Nacional de Córdoba. Disponible en <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/ConCienciaSocial/article/view/18434>
- Jiménez-Pacheco, P. et al. (2019). Modelo de planificación urbana cognitiva para un prototipo de acceso a la vivienda y urbanismo colaborativos. En XIII CTV 2019 Proceedings: XIII International Conference on Virtual City and Territory: “Challenges and paradigms of the contemporary city”: UPC, Barcelona, October 2-4, 2019. Barcelona: CPSV, 2019, p. 8514. E-ISSN 2604-6512. DOI <http://dx.doi.org/10.5821/ctv.8514>. Disponible en <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/185539>
- Live in Living City (2020) Disponible en <http://www.liveinalivingcity.com/ville-vivante/>
- Llop, Josep Maria; Iglesias, Borja M.; Vargas, Rodrigo; Blanc, Francesca (2019): “Las ciudades intermedias: concepto y dimensiones”, en Ciudades, 22, pp. 23-43. DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.22.2019.23-43>. Disponible en <https://revistas.uva.es/index.php/ciudades/article/view/2256/2869>
- Martínez Eukliadas (2020) Cómo quiere convertirse París en una “ciudad de 15 minutos” Tomorrow.Mag. Disponible en <https://www.smartcitylab.com/blog/es/gobierno-finanzas/paris-ciudad-15-minutos/>
- Mateo, Cristina (2020) Quien esta Construyendo tu ciudad. IE INSIGHTS. IE University Disponible en <https://www.ie.edu/insights/es/articulos/quien-esta-construyendo-tu-ciudad/>
- Montero, Laetitia & García, Johann Editoras. (2017) Panorama multidimensional del desarrollo urbano en América Latina y el Caribe. Documentos de Proyectos. Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017. Disponible en https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/41974/1/S1700257_es.pdf

Moreno, Carlos (2020) La ciudad del cuarto de hora: ¡por un nuevo crono-urbanismo! <http://www.moreno-web.net/la-ciudad-del-cuarto-de-hora-por-un-nuevo-crono-urbanismo/>

Organización Mundial de la Salud (2007) Ciudades globales amigables con los mayores : una guía. Disponible en: https://www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/es/

PNUD (2018) Marco de indicadores mundiales para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible Labor de la Comisión de Estadística en relación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible A/RES/71/313 https://unstats.un.org/sdgs/indicators/Global%20Indicator%20Framework_A.RES.71.313%20Annex.Spanish.pdf

PNUD-Ecuador (2016) Centro de Prensa Habitat III - Ecuador, Quito Disponible en <https://www.ec.undp.org/content/ecuador/es/home/presscenter/articles/2016/10/14/habitat-iii-ecuador-quito.html>

PNUD (2026) Nueva Agenda Urbana A/RES/71/256* Secretaría de Habitat III. Diponible en <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

Rico, María Nieves y Segovia, Olga (eds.) (2017) ¿Quién cuida en la ciudad? Aportes para políticas urbanas de igualdad, Libros de la CEPAL, N° 150 (LC/PUB.2017/23-P), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2017. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/42424/6/S1700617_es.pdf

Sabatè Bel, Joaquin. Posibles implicaciones en la enseñanza del urbanismo (I): nuevos paradigmas hasta el cambio de siglo [en línea] *Revista ACE: Architecture, City and Environment*, 14 (41): 61-82, 2019. Universidad Politécnica de Cataluña DOI: <http://dx.doi.org/10.5821/ace.14.41.8186> ISSN: 1886-4805. Disponible en <https://revistes.upc.edu/index.php/ACE/article/view/8186>

Smolka, Martin y Mullahy, Laura (2007). *Perspectivas urbanas. Temas Críticos en Políticas de Suelo en América Latina*. Lincoln Institute of Land. Disponible en <https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/perspectivas-urbanas-cd-full.pdf>