

“La ciudad en disputa”

Janeth Mosquera Becerra
Escuela de Salud Pública - Universidad del Valle
Octubre 2014
jmosquera@grupogesp.org

LAS PREGUNTAS!



<http://blogs.elespectador.com/>



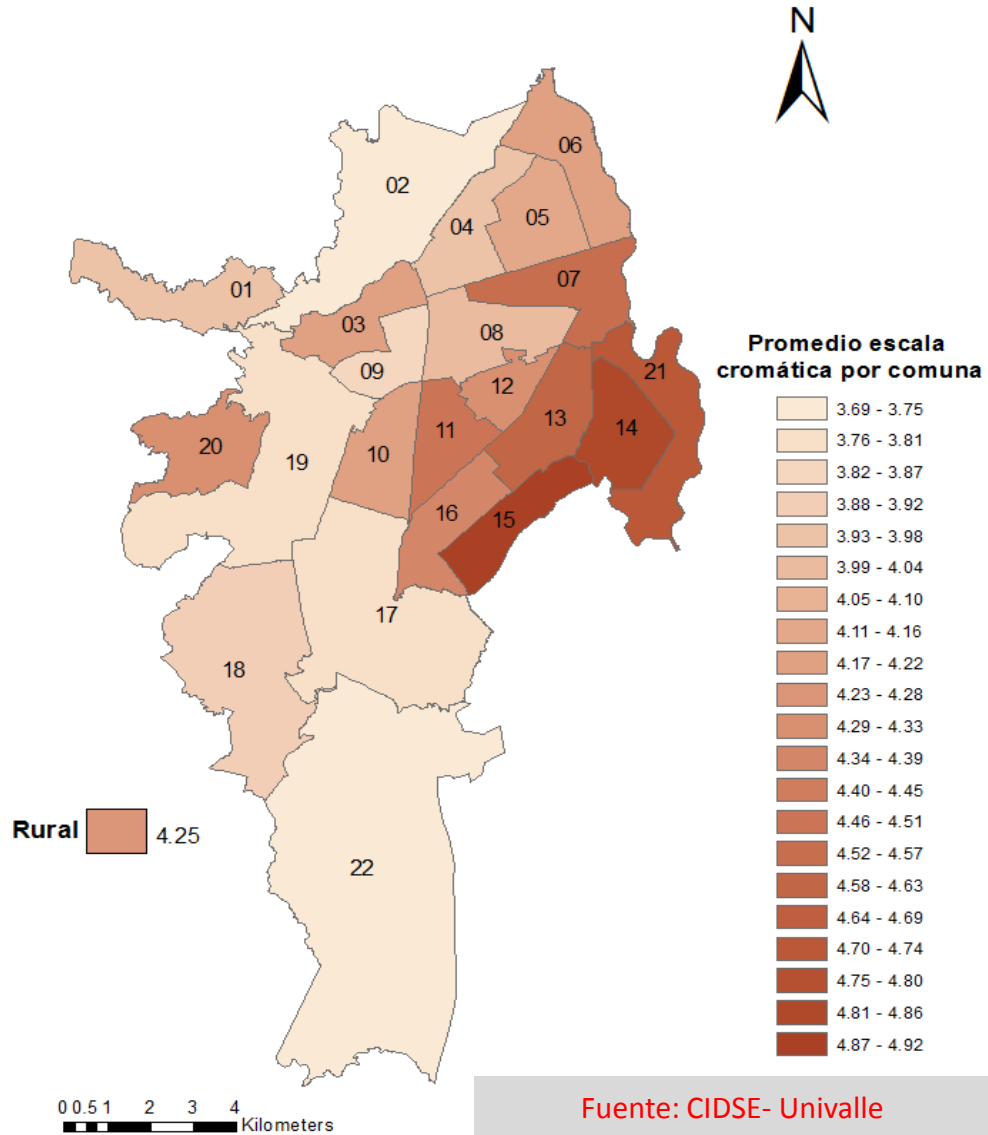
Janeth Mosquera Becerra

▪ ¿A qué lógica responden las formas como se han estructurado las ciudades del Sur?



<https://www.google.com.co>

CALI POR COLORES DE PIEL, 2012



▪¿A qué lógica responden las formas como se han estructurado las ciudades del Sur?





■ ¿Por qué la motorización sigue avanzando de manera tan acelerada en las ciudades del Sur?



Janeth Mosquera Becerra



▪ ¿Por qué son tan adversas las condiciones para transportarse en bicicleta en las ciudades del Sur?



Janeth Mosquera Becerra

PUNTOS DE PARTIDA

Punto de partida (1)

La configuración de las ciudades y sus transformaciones físicas, más o menos constantes, responden a las necesidades de acumulación de capital.

(Harvey D, 1976, 1982)

Capitalismo y urbanización

- ✓ La urbanización es “funcional” a la dinámica del capital.
- ✓ Las formas físicas de las ciudades responden a las demandas que impone la acumulación capitalista.
- ✓ Quién define cómo el espacio urbano es configurado y para quién = conflicto de clase (intersección con raza y género).

Punto de partida (2)

Dentro de la lógica de acumulación de capital, el transporte es un elemento clave para la reducción de los costos de circulación.

Acumulación y transporte

- ✓ Sistemas de transporte = facilitar prioritariamente ganancias económicas.
- ✓ Infraestructura de transporte que facilite la circulación de mercancías.
- ✓ Transporte: No es un área neutral/ refleja ideologías y valores (en competencia) sobre movilidad.

Punto de partida (3)

Algunos modos de transporte (bicicleta) tienen mucho menos chance de ser promovidos o soportados.

Urbanización y uso de bicicleta (transporte)

- Marginalización histórica y sistemática.
- Distribución inequitativa de beneficios.
- Equidad espacial.

El caso de Cali

- Tres períodos del proceso de urbanización.
- Las fuerzas socioeconómicas actuales y los procesos que determinan la movilidad urbana en Cali.
- La experiencia de transportarse en bicicleta en Cali.

Periodización



El despegue hacia la ciudad industrial
(1945 - 1958)

La revitalización de la ciudad a través de los Juegos Panamericanos
(1967 - 1973)

La transformación para ser competitiva
(1990 -2013)

Procesos y fuerzas actuales

1. El papel del Banco Mundial en el sector de transporte.
2. El fortalecimiento de la industria automotriz.
3. La Política Nacional de Transporte en Colombia (BRT).
4. Las opiniones sobre el uso de bicicleta en Cali.
5. La lógica de la planificación del transporte urbano.
6. La inexistencia de procesos sociales contra-hegemónicos.

Quiénes usan la bicicleta como medio de transporte

- 12.61% (últimos 7 días- IPAQ)
- Hombres, bachillerato, estratos 1 y 2, mestizos y afro-descendientes.
- Asociación: Hombres, percibir condiciones seguras cerca de la casa y percibir dificultades en el tráfico (carros y motocicletas). Marginal: ser afro-descendiente.

La experiencia diaria

✓ Beneficios en salud, económicos y ahorro de tiempo...

PERO:

- Clase
- Problemático
- Estigmatizado
- Transitorio

A manera de conclusión

- El proceso de motorización y la falta de infraestructura física para el uso de la bicicleta, como medio de transporte, hacen parte de las inequidades espaciales en Cali, las cuales empiezan a configurarse después de los años 30, en el marco de la modernización capitalista que vivieron las ciudades de América Latina.
- Dichas inequidades se vienen consolidando, más recientemente, a raíz de los procesos de globalización, reestructuración productiva y neoliberalismo, que se instauraron desde mediados de la década del 80 en los países del Sur.

A manera de conclusión

- Estudiar los procesos de urbanización y reconfiguración de las ciudades en Latinoamérica como resultado del desarrollo de capitalismo, contribuye a comprender mejor porque las ciudades son lo que son actualmente, con respecto a las oportunidades para el transporte no motorizado y a identificar mejor cuáles son las estrategias para incidir en su rumbo futuro.

A manera de conclusión

- Para el sector salud o ambiental = ir más allá del discurso de incentivar el uso de bicicleta como un medio para alcanzar los niveles de actividad física, para pasar a considerar que la bicicleta *per se*, como medio de transporte, debería tener un lugar propio en la ciudad en el marco de la garantía del derecho a la ciudad.

A manera de conclusión

- Ninguna propuesta amenaza la lógica de la motorización (carro privado) – propuestas contra-hegemónicas.



GRACIAS!

"La pregunta sobre qué tipo de ciudad queremos no puede separarse de qué tipo de vínculos sociales, qué relación con la naturaleza, estilos de vida, tecnologías y valores estéticos deseamos." (D. Harvey)