

**“LA GERENCIA SOCIAL COMO ARTICULADOR DEL DESARROLLO SOCIAL  
Y URBANO EN EL PLAN DE MOVILIDAD DE PASTO.”**

**YENNY ANDREA MENESES PABON**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS –  
CEILAT  
ESPECIALIZACION EN GERENCIA SOCIAL  
SAN JUAN DE PASTO  
2012**

**“LA GERENCIA SOCIAL COMO ARTICULADOR DEL DESARROLLO SOCIAL  
Y URBANO EN EL PLAN DE MOVILIDAD DE PASTO.”**

**YENNY ANDREA MENESES PABON**

**Trabajo presentado como requisito para optar el título de:  
Especialista En Gerencia Social**

**ASESOR  
Esp. JAVIER EDUARDO RODRIGUEZ SALAZAR**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS –  
CEILAT  
ESPECIALIZACION EN GERENCIA SOCIAL  
SAN JUAN DE PASTO  
2012**

**“Las ideas y conclusiones aportadas en la tesis de grado son responsabilidad exclusiva de los autores”**

**Art. 1 del Acuerdo N° 324 de octubre 11 de 1966 emanado por el honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño**

**NOTA DE ACEPTACION**

---

---

---

---

---

---

**JAVIER EDUARDO RODRIGUEZ SALAZAR**  
Asesor

**SEGUNDO JAIRO FIDENCIO GONZALEZ OBANDO**  
Jurado

**ALVARO JOSE ELISEO GOMEZJURADO GARZON**  
Jurado

**San Juan de Pasto, 7 de Mayo 2012.**

## **RESUMEN**

Este análisis hace una reflexión sobre el componente humano en el plan de movilidad de la ciudad de Pasto, si fue abordado de manera adecuada por la parte institucional, también la Gerencia Social como disciplina puede brindar las herramientas necesarias para la formulación y ejecución de estos planes de movilidad desde un enfoque humano, participativo e incluyente con la sociedad. Parte dicha reflexión de un proceso investigativo, que permitió los acercamientos a los actores sociales involucrados directamente y la construcción juiciosa de un marco teórico de referencia como construcción de un contexto vital con categorías investigativas, como Movilidad, Desarrollo Social y Urbano, lo cual generó una conclusión del papel de la gerencia social en la articulación de elementos vitales para el desarrollo social y urbano cuyo centro principal es el ser humano.

**PALABRAS CLAVES:** Desarrollo social, desarrollo urbano, movilidad, participación.

## **ABSTRACT**

This analysis reflects on the human component in the mobility plan of the city of Pasto, the way was adequately addressed by the Institutional and Social Management as a discipline can provide the tools necessary for the formulation and implementation of mobility plans from a humane, participatory and inclusive society. Part a reflection of this investigative process, which allowed the enclosures to the social actors involved directly and judicious construction of a theoretical framework as building a vital context investigative categories, such as Mobility, Social and Urban Development, which generated a conclusion of the social role of management in articulating vital to the social and urban development whose primary focus is the human being.

**KEY WORDS:** Social development, urban development, mobility, participation.

## **CONTENIDO**

	<b>Pág.</b>
INTRODUCCION	8
1. LA GERENCIA SOCIAL COMO ARTICULADOR DEL DESARROLLO SOCIAL Y URBANO EN EL COMPONENTE HUMANO DEL PLAN DE MOVILIDAD DE PASTO, EN EL SECTOR DE LA CARRERA 27	10
2. LA REALIDAD INTEGRAL DEL MEDIO FRENTE AL DESARROLLO SOCIAL Y URBANO	13
3. LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVOS COMO FUENTE DE DESARROLLO SOCIAL Y URBANO	16
3.1 EL CASO PARTICULAR DE LA CARRERA 27 CON EL PLAN DE MOVILIDAD	18
4. CRECIMIENTO URBANO Y LA CULTURA CIUDADANA PARTICIPES DEL DESARROLLO DE LA CIUDAD DE PASTO	22
5. LOS CONSENSOS CIUDADANOS PARA LOGRAR EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN LOS PLANES DE MOVILIDAD	25
CONCLUSIONES	28
BIBLIOGRAFÍA	30

## INTRODUCCION

El espacio en la ciudad se convierte en un bien escaso por la aglomeración urbanística, el flujo de personas constante y de transporte; el aumento del parque automotor congestiona a las ciudades de hoy en día, por el alto uso de este bien, muchas veces necesario pero también considerado como un bien de lujo. Su uso responsable se hace necesario para descongestionar este flujo y contaminar menos el ambiente de las ciudades. Crear más vías o ampliarlas tampoco garantiza que sean las medidas justas para mejorar la calidad de vida de las personas. Muchas veces desde las políticas de estado implementan este tipo de planes de movilidad con el Sistema Estratégico de Transporte Público, como medidas para asegurar el cumplimiento de normas que exigen que cada gobierno local ejecute solo por compromiso y también por la destinación de recursos desde el gobierno central.

Importante sería pensar en estos planes desde la visión humana de la ciudad, no solo medida por la creación de infraestructuras, mas por el desarrollo social que genere sostenibilidad integral.

Estos planes carecen generalmente de una estructuración adecuada del componente humano y se jerarquizan hacia un solo sector: el transporte público y privado, dejando a un lado la movilidad de los peatones, y no se crean más espacios donde las personas puedan transitar seguros, y no se excluyan por crear solo infraestructura vial. Por esto es importante que estos planes contengan la parte social enfocada desde el desarrollo de planes integrales donde la participación ciudadana tenga prioridad para el diagnóstico y empoderamiento de desde la comunidad y la articulación institucional de éstos planes.

Desde luego la cultura ciudadana juega un papel importante, porque no solo es aceptar los cambios que se sucedan urbanísticamente desde los planes de movilidad, sino también incentivar la cultura ciudadana de las personas por ejemplo estimular el uso de otro medio de transporte no contaminante como es la bicicleta, para esto sería necesario crear vías espacios adecuados donde las personas puedan moverse y de esta manera la gente tendría otra alternativa de transporte. Pues esto podría ser de gran ayuda cuando en la mentalidad de las sociedades de hoy en día solo se piensa en transporte automotor y no se hace un uso racional de él. Es decir más que un plan impuesto desde el gobierno local, sería ir aún más allá de un diagnóstico abstracto sino buscar alternativas de uso racional del espacio urbano, que en estos tiempos es totalmente acaparado por el comercio, el crecimiento desmesurado de la población y de edificaciones que no tienen una planeación y ordenamiento adecuado, generando caos y desorden en la movilidad.



La importancia de la participación ciudadana y a través de ella, en los proyectos como en los planes de movilidad hacen que sean sostenibles en el tiempo; solo el auge de un desarrollo urbano por políticas del estado no garantizan que este se dé aisladamente de los individuos, en estas dinámicas donde las personas generan relaciones con su entorno, este tipo de proyectos de movilidad urbana entran a considerar distintos ejes para su ejecución, estos apuntan a un mejoramiento de la calidad de vida que es lo que supone es su objetivo, pero también la jerarquización de medios de movilidad empezando por el peatón quien es un actor fundamental, y de igual manera hacer un uso racional del bien escaso que es el espacio porque no solo es la modificación y ampliación de vías para el transporte sino de ese espacio humanizándolo para que de esta manera sean viables a largo plazo.

En este sentido adquiere relevancia la planeación estratégica como herramienta para una visión de futuro de una ciudad, que sea sostenible no en un futuro inmediato pero si que genere productos que lleven a una visión holística de la proyección de una comunidad a largo plazo. En el desarrollo urbano la planeación estratégica es una herramienta para la integración de los diversos actores, como orientadora de procesos que guíen estos planes para ser concertados por el gobierno local y la sociedad.

Este desarrollo urbano transforma la dinámica de las personas en ciudades que día a día están en continuo crecimiento por el flujo de personas, de autos, de comercio, en si de todas las características propias que hacen una urbe. Temas como el modelo de desarrollo que tiene la ciudad de Pasto, el plan de ordenamiento, pueden ayudar a entender que tipo de ciudad desean sus habitantes, una ciudad de solo concreto o de un aprovechamiento de ese espacio, que incluya a las personas no como objetos sino como sujetos interactuantes en el mismo; en este caso desde la gerencia social enfocada en el ámbito participativo en el desarrollo social de una ciudad, el de la movilidad urbana, desde distintas percepciones que dirijan al estado ideal de cohesión en las distintas dimensiones sociales, económicas políticas, ambientales y culturales.

## **1. LA GERENCIA SOCIAL COMO ARTICULADOR DEL DESARROLLO SOCIAL Y URBANO EN EL COMPONENTE HUMANO DEL PLAN DE MOVILIDAD DE PASTO, EN EL SECTOR DE LA CARRERA 27**

La Gerencia Social como disciplina, interactúa con el medio, con las personas, con el desarrollo de una sociedad, propicia los espacios de participación establecidos en los planes o proyectos, tendientes a mejorar las condiciones de vida de sus habitantes; tal es el caso en la ciudad de Pasto; de acuerdo con el proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público, los cuales necesitan una planeación participación activa, desde los estamentos gubernamentales que generen los espacios adecuados para que la comunidad se integre de manera que pueda incluirse en estos planes.

La articulación del desarrollo urbano y desarrollo social de una ciudad, indica que se debe gestar un equilibrio y proporcionar una continuidad a los distintos procesos de consenso que se presenten en las etapas de planeación de los proyectos de este tipo, por esto la gerencia social, entre sus pilares fundamentales, cuenta con una herramienta importante como la planeación estratégica, ya que este tipo de planes de movilidad deben contener esta parte social enfocándose desde el desarrollo de planes integrales, donde la participación ciudadana tenga prioridad para el diagnóstico y empoderamiento de los programas o proyectos, siendo el caso del plan de movilidad del sistema de transporte estratégico para la ciudad de Pasto.

La gerencia social es un componente importante de estos planes como integrador de lo abstracto y lo humano, una visión compartida, con la sociedad de la ciudad pensada en sus deseos más que en sus formas, permitiría que el desarrollo urbano vaya de la mano del desarrollo social; porque un cuestionamiento importante sería: ¿para qué infraestructuras o vías para los autos sino existe el desarrollo social, si hay más pobreza y menos oportunidades, si no hay inversión en lo social y no hay los suficientes recursos para mitigar las dificultades que vive la sociedad de hoy en día?. El hecho de contextualizar la gerencia social como una herramienta vital en los planes de movilidad urbana permite articular el desarrollo social con el desarrollo urbano, en la dinámica de este desarrollo y en la interacción con los actores involucrados en los proyectos que se realicen, como un factor indiscutible el componente humano.

Es necesario comprender ciertas categorías como el desarrollo social y el desarrollo urbano, las características de los planes de movilidad, la manera como se pueden adecuar a las ciudades y la aplicación de otros modelos ya existentes para contextualizar sus resultados e influencia en la puesta en práctica de estas iniciativas de desarrollo como lo propone Kliksberg: “El desarrollo social parece en la experiencia concreta un proceso vital para que pueda existir un desarrollo económico sostenido. Las inversiones en capital humano y capital social y el mejoramiento de la equidad, además de fines en sí mismo desde la perspectiva de sociedades democráticas, son necesarias para que el crecimiento económico

pueda tener bases firmes”<sup>1</sup>, en dichos planes que muchas veces responden a cuestiones meramente políticas y del gobierno tanto central como local.

Algunas políticas condicionan el desarrollo solo a la parte de infraestructura olvidando por esto las necesidades más urgentes e imperantes como la exclusión por pobreza, desempleo, violencia, drogadicción, inestabilidad institucional, corrupción, etc. Dichos problemas pueden entorpecer la sostenibilidad de estos planes, que en parte pueden mejorar el desarrollo de las ciudades; lo que es importante recalcar en este punto, que este tipo de planes y proyectos deben ir de la mano del desarrollo social porque a la larga existirá un desequilibrio entre ese desarrollo y la equidad social.

Sobre el desarrollo urbano o material, el cual conduce a un significado del desarrollo no equitativo sino basado en intereses particulares, y de desigualdad en todas las dimensiones, como lo indica el autor Kliksberg: “El desarrollo material centralizado produce desorden urbano, sobremasificación, inseguridad ciudadana, contaminación ambiental, escasez y encarecimiento de servicios”<sup>2</sup>; cuando dichas políticas de los gobiernos locales evidencian solo el cumplimiento de normas establecidas desde el estado central, como la destinación de recursos o el cumplimiento de metas que se deben ajustar a los planes y a su ejecución, porque de lo contrario éstos recursos serían destinados sino a este propósito. Esto significa que por dar cumplimiento a estas normas, en muchas ocasiones otros proyectos no tienen corresponsabilidad de los recursos desde lo nacional o que por la falta de gestión local estos dineros se pierden sin que puedan destinarse para trabajar por la parte social y su fortalecimiento en cada municipio o región.

El desarrollo urbano según el modelo de desarrollo económico de la actual sociedad implica como lo expone Kliksberg en otro aparte del mismo artículo que: “es la posibilidad de una población determinada, de satisfacer las necesidades básicas: alimentación, salud, educación, trabajo, vivienda, cultura. Es crear un hábitat en un ambiente armónico, en el que se respete los derechos humanos de las personas; no exista masificación, niños abandonados, mendigos, ni contaminación, ni delincuencia o estas sean mínimas; es decir un lugar racional y equilibrado en el que se respete la dignidad del ser humano; la ecología; seguridad y bienestar social.”<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup>INSTITUTO INTERAMERICANO PARA EL DESARROLLO SOCIAL, KLIKSBERG, Bernardo. Repensando el Estado para el Desarrollo Social: más allá de Dogmas y Convencionalismos. Documento incluido dentro de la Biblioteca Digital de la Iniciativa Interamericana de Capital Social, Ética y Desarrollo Versión en PDF. p. 30. [Consulta: 6 – Septiembre -2011] Disponible en internet, WEB:<[www.iadb.org/etica](http://www.iadb.org/etica)>URL:<<http://courseware.url.edu.gt/PROFASR/Docentes/Facultad%20de%20Ciencias%20Pol%C3%ADticas%20y%20Sociales/Gu%C3%ADa%20Docente%20Gerencia%20Social%201/Bibliograf%C3%ADa%20digital/Gu%C3%ADa%203/Unidad%207/REPENS1.PDF>>

<sup>2</sup>TORRES L., Edgardo. Presidente de la Segunda Sala Civil de Lima Norte - Perú. Desarrollo urbano sustentable. Lima – Perú: Revista académica de economía, Observatorio de la Economía Latinoamericana, 2008.p. 2. N° 101 ISSN 1696-8352.[Consulta: 6 – Septiembre -2011] Artículo disponible en internet: URL<<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/la/08/etl.htm>>.

<sup>3</sup>Ibíd., p.3.

La equidad social, manejada desde los gobiernos de manera contradictoria cuando se trabaja por mejorar las condiciones de vida de las personas mas vulnerables, e inversión social para ellos, va en contravía cuando acepta con benevolencia las prácticas de corrupción, la malversación de los recursos públicos, protegiendo muchas veces estos intereses particulares, que son la causa fehaciente de los antivalores en nuestra sociedad.

Los planes de movilidad responden a las necesidades del crecimiento de una ciudad; en la actualidad estas ciudades medianas en crecimiento, como lo es la ciudad de Pasto, atraviesan por problemas de congestión vehicular, aumento del parque automotor, vías en mal estado, poca accesibilidad, y demasiada contaminación ambiental; de igual manera, el crecimiento poblacional juega un papel importante en este punto. Ya que muchas veces la planeación urbana no es la correcta y es débil en su estructura, por los bajos niveles de participación, de pertenencia con nuestra ciudad, con lo que nos corresponde como ciudadanos.

En el plan de desarrollo de Pasto, se menciona que: “Pasto, frente a su situación actual, asume el compromiso de mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y adopta un enfoque que concibe al ser humano como la verdadera riqueza del territorio, se centra en él más que en el crecimiento económico, para potenciar sus capacidades y generar oportunidades sostenibles para las actuales y futuras generaciones; concentra en el mismo sentido, todos los esfuerzos para lograr que los ciudadanos disfruten de una vida prolongada y saludable, adquieran conocimientos y tengan acceso equitativo a los recursos necesarios para lograr un nivel de vida digno, es decir, asume un enfoque de Desarrollo Humano Sostenible.”<sup>4</sup>

Cabe reflexionar, ante estas premisas, que son establecidas en los planes de desarrollo, no solo como una dimensión que se debe incluir, sino estructuradas de manera proactiva por la gestión local, utilizando los mecanismos de participación, como las veedurías ciudadanas que son encargadas de vigilar y de dar cumplimiento a los programas, planes y proyectos que se efectúan institucionalmente, sobre todo con el manejo de recursos públicos, lo cual puede derivar en corrupción y malversación de los recursos de los contribuyentes.

Cabe también resaltar, que por parte de lo institucional se han creado desde hace unos años políticas para abrir los espacios participativos dirigidos a la comunidad, aunque persistan las viejas prácticas de corrupción, pero de cualquier forma han permitido que el Estado tanto nacional y local, se acerquen a las personas, que es por quien se trabaja, así no se desconocen sus derechos y deberes que se tienen como habitantes de un país que promulga ser un Estado social y de derecho, y que está en vía de mejorar y trabajar por el desarrollo social y urbano del país.

---

<sup>4</sup>ALCALDIA DE PASTO. Plan de desarrollo del municipio de Pasto “Queremos más, podemos más” 2008-2011. Pasto: Alcaldía Municipal, 2008. p. 3. Versión en Pdf. Disponible en internet: URL<[http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=98&Itemid=90](http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=90)>

## 2. LA REALIDAD INTEGRAL DEL MEDIO FRENTE AL DESARROLLO SOCIAL Y URBANO

Los conceptos de lo urbano y lo social deben ser trabajados desde una visión holística, porque es la comunidad quien da vida al espacio y este espacio es el escenario donde se presentan las dinámicas de interacción, es un escenario donde se recrea continuamente la vida cotidiana, las costumbres, la historia y se proyecta el futuro de una sociedad; estas políticas como los planes de desarrollo, en ciertas ocasiones no tienen una continuidad acertada ya que usualmente cuando inicia una nueva administración, en este proceso, muchos de los proyectos no continúan y no tienen prioridad de ciertas temáticas con la nueva administración, lo que interfiere en la sostenibilidad de los mismos.

La gerencia social es una herramienta trascendente en estos proyectos, ya que incluye el factor humano como el actor principal para una adecuada planeación y ejecución de los proyectos, entre ellos se encuentra la planeación estratégica. Como lo expresa Isabel Licha: “La gerencia social requiere de un conjunto de herramientas o instrumentos que apoyen el logro de objetivos y metas. Así, una “caja de herramientas” del gerente social contendría metodologías y técnicas de análisis multidimensional de los problemas, para lograr una visión y comprensión holística de la realidad”<sup>5</sup>.

La Gerencia Social como bien lo indica Isabel Licha, como herramienta participativa e integral, es fundamental en el logro de los objetivos de los planes o proyectos que se generen desde el gobierno, las instituciones y la sociedad, los cuales van orientados a mejorar las políticas públicas que se establecen, siempre y cuando se utilicen metodologías flexibles para ello adecuadas para la parte humana y social. Sobre todo, porque ellas brindan un camino para unificar, entender la complejidad de la realidad, el manejo de diversos actores que convergen en este tipo de propuestas donde están involucrados los distintos estamentos de la sociedad, gobierno e instituciones, que son apoyo para la coordinación y concertación en la elaboración de los proyectos en conjunto con la comunidad. Son facilitadores para que en el trayecto en donde se pueden presentar dificultades o limitantes se implementen las estrategias necesarias y así llegar al objetivo deseado.

La Gerencia Social apunta también como lo expresa la misma autora, “a generar tres logros que forman parte del enfoque y fundamentos de la gerencia social: la participación intra e interorganizacional, el logro de resultados e impactos esperados y la generación de

---

<sup>5</sup>LICHA, Isabel. Herramientas para la formación de políticas: El análisis de los actores. España: PNUD, 2009. 15p. Disponible en internet: URL<<http://decon.edu.uy/100jovenes/materiales/Licha-%202009.pdf>>. Texto original, ver: LICHA, Isabel. Las Herramientas de la Gerencia Social. Notas de clase, 1999. LICHA, Isabel. La Construcción de Escenarios: Herramienta de la Gerencia Social, 2000. LICHA, Isabel. El Análisis del Entorno: Herramienta de la Gerencia Social, 2000. INDES-BID. Estos textos han sido publicados por el INDES como Notas de Clase. p.1.

conocimiento/aprendizaje organizacional.”<sup>6</sup> Por consiguiente esta disciplina de la gerencia social promueve la interacción participativa entre los involucrados sumándole el conocimiento, el aprendizaje organizacional, cuando se trabaja en pro del logro de objetivos y metas con la medición de resultados e impactos que se generen; la gerencia social se identifica como un enfoque imprescindible en este tipo de procesos, en este caso de verificar cual es su importancia, que se agrega a la ejecución de un plan de movilidad concertado con la gente o población involucrada, no como un aspecto aparte sino interrelacionado con el plan de movilidad.

Este desarrollo implica en ocasiones, atravesar por cambios y transiciones que de alguna manera afectan los modos de vida y costumbres, sobre todo en ciudades intermedias donde el avance y el progreso son poco dinámicos, como en la ciudad de Pasto. El desarrollo tanto urbano y social, en una visión integradora, permiten dar viabilidad en el transcurso de los proyectos, si se aplican las metodologías necesarias y adecuadas para que estos sean sostenibles y lleguen a cumplir su cometido; así, crearan un impacto positivo propiciando el verdadero desarrollo estructurante de una mejor sociedad que sea competitiva en un mundo globalizado.

Como parte esencial del Plan de Desarrollo de Pasto 2008-2011, según lo expuesto en su marco conceptual, en el artículo cuarto sobre Participación activa, Empoderamiento y Corresponsabilidad Social como un desarrollo humano sostenible a través de: “un modelo de gestión centrado en la participación activa de los ciudadanos, el empoderamiento y la corresponsabilidad social.”<sup>7</sup>

La participación es prioridad para poder generar empoderamiento, sentido de pertenencia con la ciudad, y la corresponsabilidad de las instituciones y comunidad; para el trabajo en equipo intersectorial, dar importancia al interés común y no al particular, dado que muchas veces son los intereses particulares quienes obstaculizan los procedimientos de participación, y se impide el trabajo en conjunto con la comunidad, creando conflictos y retardando los procesos. Estas metodologías participativas, no solo agregan un carácter social sino también acercan al Gobierno (Estado) con la sociedad; no puede ser solo un conocimiento vertical, del Gobierno hacia los individuos o la comunidad, sino que cambia los antiguos paradigmas y reestructura la forma de gobernar. Ahora, este tipo de planes como el de movilidad son de pleno conocimiento por parte de todos los estamentos públicos y privados. Gracias al mundo globalizado en este punto, el desarrollo de las tecnologías de la comunicación permite que este tipo de políticas sean conocidas por las personas por medios electrónicos, páginas web, y también por los medios tradicionales como radio, periódicos, conferencias o cabildos abiertos, para que de esta forma la gente se incluya en la participación de estos procesos.

---

<sup>6</sup>Ibíd., p. 1.

<sup>7</sup>ALCALDIA DE PASTO. Óp. Cit., p. 5.

Un instrumento ideal en la Gerencia Social, es la planificación estratégica muy utilizada en el desarrollo urbano la cual: “sintetiza algunos de los principios básicos de la formulación de las políticas sociales, como la participación ciudadana de los grupos sociales involucrados en políticas, la generación de consensos sociales a través de la negociación y la generación democrática de políticas de estado a largo plazo”<sup>8</sup>.

Los consensos y las negociaciones deben tratar de ser lo más equitativas y coherentes con el propósito deseado, para tal fin es necesario que exista voluntad política desde las diferentes instancias que estén involucradas en el proceso de planeación, de igual manera hacen parte activa la continuidad en la producción de conocimiento en estas tareas, retroalimentándose sirviéndose de aprendizaje motivante para la construcción de la visión de ciudad, también de la existencia de un equipo rector que movilice dentro de la planeación, que posea las cualidades necesarias para el cumplimiento de las normas; a esto se suma el tiempo, ya que la planeación necesita del análisis, la reflexión y el poder de decisión frente a cada caso.

---

<sup>8</sup>LOERA Varela, Armando. La planificación estratégica en la gerencia social. Notas para la Sesión. INDES, 2000. p. 2. Versión en Pdf. Disponible en internet: URL <[http://www.uca.edu.sv/deptos/letras/sitio\\_pers/jbenitez/document/lectura3.pdf](http://www.uca.edu.sv/deptos/letras/sitio_pers/jbenitez/document/lectura3.pdf)>

### **3. LOS SISTEMAS ESTRATÉGICOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVOS COMO FUENTE DE DESARROLLO SOCIAL Y URBANO**

El Estado Colombiano ha formulado estas políticas a través de los documentos CONPES, (Consejo Nacional de Política Económica y Social), creados para el apoyo de las políticas de movilidad, como el CONPES 3549 para la ciudad de Pasto con El Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros, con el fin de sustentar este proyecto a través de la normatividad como se enuncia en los antecedentes: “De acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo, 2006 – 2010 (ley 1151 de 2007), “Estado comunitario: desarrollo para todos”, estableció en el programa de Ciudades Amables, la estrategia que desarrolla diferentes acciones que permitirían estructurar movilidades eficientes. Para ello la Nación ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para las ciudades de más de 500.000 habitantes y en ese mismo sentido el Gobierno Nacional apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 500.000 y 250.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.”<sup>9</sup>

Tal es el caso de la Oficina de Avante, creada y encargada de la formulación y ejecución del plan de movilidad para Pasto, a través de los consensos participativos, en cuanto al reasentamiento de la población que está asentada en las áreas por donde se necesita ampliar los corredores viales, en esta instancia algunos de los procesos participativos no fueron del todo consistentes y dialogados con la comunidad, presentaron ciertas debilidades al momento de abordar el componente social, fueron las reacciones de algunos de sus habitantes del sector de la carrera 27, mostrando cierto descontento, el trato por parte tanto de la alcaldía como de la oficina de Avante, sobre su situación, en la compra de sus predios, y la ausencia de una información pertinente en cuanto a la ejecución del proyecto.

En esta zona céntrica de la carrera 27, sobre todo entre las calles 20 hasta la calle 13, de uso comercial, sus moradores, no se encontraban satisfechos con las determinaciones de compra de sus inmuebles y el tener que abandonar su lugar de trabajo, esto creó malestar entre sus habitantes y conflictos con la alcaldía, por la falta de información correcta sobre este proyecto de movilidad. Dadas las expectativas que han girado a esta problemática, más allá de los puntos negativos, cabe precisar que la ciudad ha crecido demográficamente, tanto por razones de trabajo, como por el conflicto armado, y junto a esto, los altos niveles de pobreza, violencia y desempleo; considerada como ciudad intermedia, también necesita mejorar su movilidad, renovar el parque automotor, el respeto al peatón, el mejoramiento de vías, que descongestionen el tráfico vehicular y sobre todo en educar a la población en

---

<sup>9</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE y MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. CONPES 3549: Sistema estratégico de transporte público de pasajeros para la ciudad de Pasto. Bogotá D.C.: Departamento de Planeación Nacional, 2008. p. 5. Versión Pdf Disponible en internet: URL <<http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3549.pdf>>



cuanto a cultura ciudadana, para valorar su ciudad e identificarse como habitantes con deberes con el medio.

Los conflictos evidenciados en la zona de estudio de la carrera 27, entre las calles 20 hasta la calle 13, por inconformidad de sus moradores, por las circunstancias de compra de los bienes inmueble y de reasentamiento, generaron distintas opiniones positivas y negativas, entre los habitantes de la ciudad, dada la ubicación de esta transformación urbana, y la demolición de los predios de este sector, caracterizándose por ser una zona comercial, y que hace parte del centro histórico de la ciudad. Existen diversas razones en pro y en contra de la ejecución del plan de movilidad de Pasto, la cuales se derivan por la necesidad de darle mejor movilidad a la ciudad, constituyéndose una prioridad ante la necesidad que tiene la ciudad que ha crecido demográficamente, y de igual forma tiene otros problemas que deben atenderse, en esta medida se busca que las personas tengan una conciencia sobre el medio en que vive.

Según el documento Conpes 3549 para la ciudad de Pasto destaca esta problemática de movilidad como: “Debido a la estructura actual del transporte público en las ciudades colombianas, y particularmente en la ciudad de Pasto, el seguimiento, la planeación y control del servicio se dificulta por parte de la autoridad de transporte. Lo anterior se traduce en un diseño de rutas que resulta inadecuado a las necesidades de la demanda del municipio, lo que no permite tener un sistema articulado con la planeación del territorio. A esto se suma que las empresas de transporte son quienes realizan la planeación modificando los planes de rodamiento, lo que no permite tener un control efectivo de los vehículos que circulan y sus intervalos de paso con las consecuencias ya descritas.”<sup>10</sup>

Por lo anterior, el parque automotor público y privado necesita una organización adecuada, de agilización y prestación del servicio, creando políticas del uso racional que ampare al ambiente de todos los habitantes en la ciudad, y con los controles efectivos que ayuden a mejorar la calidad de vida de las personas.

Por tal motivo como se afirma en el Plan de Desarrollo de Pasto: “La participación activa del ciudadano es el centro de los componentes básicos del Desarrollo Humano Sostenible, donde las personas a nivel individual o grupal son las principales promotoras del desarrollo económico, social, político, cultural y ambiental, para mejorar su calidad de vida y son partícipes de la toma de las principales decisiones que los afectan.”<sup>11</sup> Porque la gestión de la alcaldía local, no se basa solo en los principios descritos, sino en la aplicación de ellos, los promulga para hacerlos cumplir, ¿de qué manera?, a través de sus dependencias encargadas de replicar los fundamentos en que se basa el plan de desarrollo y sus directrices. Es oportuno en este instante preguntarse ¿si al finalizar cada administración la comunidad debería exigir la evaluación de la administración saliente como una rendición de cuentas?, tal como lo expone en el mismo plan de desarrollo: “El empoderamiento cuenta

---

<sup>10</sup> *Ibíd.*, p. 10.

<sup>11</sup> ALCALDIA DE PASTO. *Óp. Cit.*, p. 5.

con cuatro preceptos básicos que desde la Administración local, serán abordados uno de ellos: Rendición de Cuentas con Responsabilidad: la administración local y sus servidores públicos actuarán y darán cuenta de su gestión a los ciudadanos. Estas acciones generan confianza y promueven la transparencia, la eliminación de la corrupción y el despilfarro del erario.”<sup>12</sup>

¿Este desarrollo apunta a la mejora de la calidad de vida, congruente a las necesidades de quienes están en las periferias, y no tienen una real participación en el medio público y político? Diversas contradicciones giran alrededor del mencionado desarrollo social; ahora se busca la equidad, la responsabilidad social, por parte de las empresas públicas y particulares, con el fin de dar cumplimiento a los distintos estamentos que velan por el bienestar de la sociedad. Hace parte fundamental que los profesionales en la actualidad, su formación esté implícita también en lo humano que promueva la creación de profesionales consientes y partícipes de un mundo globalizado en donde importa solo lo económico y el bienestar propio, el cual es relevante para alcanzar el verdadero desarrollo no solo el material sino el intangible.

### **3.1 EL CASO PARTICULAR DE LA CARRERA 27 CON EL PLAN DE MOVILIDAD**

Uno de los elementos investigativos que permite conocer el pensamiento real de los habitantes del sector de la carrera 27 de la ciudad de Pasto, involucrados en este plan, fueron los aplicados en la investigación con una entrevista semiestructurada, liderada dentro del la línea Modelos de Desarrollo Endógeno del grupo de investigación del CEILAT, ya que algunos de ellos, manifestaron que llegaron a consensos con la alcaldía y decidieron vender sus propiedades de acuerdo a los avalúos que se hicieron por parte del IGAC,<sup>13</sup> quien estuvo a cargo de esta tarea. Pero en otros casos estos avalúos no llenaron las expectativas de las personas que vendían sus propiedades, porque eran valuadas por mucho menos de lo que ellos querían. Esto causó conflictos entre los habitantes y la administración local, por las desavenencias ante el reasentamiento y expropiación de los bienes raíces de las familias, causando un impacto psicológico en ellos.

La administración local buscó el apoyo psicológico para las personas de los reasentamientos, de las familias y los comerciantes que están en el sector. De aquí se deriva esta problemática ya que los negocios llevaban mucho tiempo en este lugar, el resultado fueron pérdidas en las ventas, de las cuales ellos dependían para su sustento y el de sus familias. Esto es crítico desde el punto de vista de la comunidad, del tiempo que han permanecido en el área, y la vida que han desarrollado en este espacio. Por supuesto cabe

---

<sup>12</sup> *Ibíd.*, p. 6.

<sup>13</sup> IGAC, Instituto Geográfico Agustín Codazzi. IGAC: entidad encargada de producir el mapa oficial y la cartografía básica de Colombia; elaborar el catastro nacional de la propiedad inmueble. Disponible en internet: [http://es.wikipedia.org/wiki/Instituto\\_Geogr%C3%A1fico\\_Agust%C3%ADn\\_Codazzi](http://es.wikipedia.org/wiki/Instituto_Geogr%C3%A1fico_Agust%C3%ADn_Codazzi)

destacar que desde la oficina de Avante, se ha preocupado por atender la parte psicológica, la cual es vital en la ejecución de este plan de movilidad.

Este proyecto generó conflictos para los habitantes de este sector frente a la administración local, por los inconvenientes en su formulación y concertación con la comunidad, entre ellos existen ciertas inconsistencias, como el manejo que se dio en la parte psicológica a los afectados, prestado por parte de la oficina de Avante, ya que algunos de ellos opinaron que no había sido del todo satisfactorio, y que no han recibido la información completa en lo que respecta a este tema. Como el caso del Almacén de ropa R&R, como lo afirmó la vendedora de este almacén: “El cambio ha sido para afectarnos, es negativo porque las ventas se bajaron, y el dueño me ha contado que él no negocia esto, porque lo que le ofrecen es muy poco, esto cuesta más de lo que le están ofreciendo y no quiere negociar.”<sup>14</sup>

Su percepción es negativa y opuesta a los intereses de la alcaldía, el resultado no es alentador cuando las personas no encuentran una solución equitativa para su problema y aseguran que esto les ha causado muchos inconvenientes en sus vidas y sobre todo a quienes dependen de un negocio.

Con el conocimiento de algunos actores de este sector, se ahondó sobre esta problemática que tiene diferentes aristas, como la modificación de la vida cotidiana de sus moradores, la afectación al patrimonio cultural por algunas de sus edificaciones de estilo republicano y otras variantes que han sobresalido en este tema, afectando la ejecución de este proyecto de movilidad.

Es por eso que las personas involucradas quedan sujetas a las decisiones que se hayan tomado desde el gobierno local, mas aún no pueden ir en contra de las decisiones, cuando existen leyes de expropiación que soportan el proyecto, y configuran las políticas gubernamentales en pro del desarrollo de una ciudad.

En respuesta a los interrogantes, el director de Avante, Jairo Lasso Medina, hizo una breve descripción del proyecto: “la necesidad prioritaria de establecer el sistema de transporte público en la ciudad, por los requerimientos desde el documento CONPES creado para las ciudades por el Departamento Nacional de Planeación como una política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros, se refiere a mejorar las condiciones de movilidad en ciudades medianas del parque automotor, infraestructura, movilidad peatonal. Para esto se realizaron los estudios y diagnósticos pertinentes no solo del sector de la 27, sino también de otros puntos donde se ejecutara el plan vial.”<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> UNIVERSIDAD DE NARIÑO. CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS, CEILAT. Entrevista realizada a algunos habitantes de la carrera 27: Almacén de ropa R&R para el “Análisis del Plan de Movilidad Urbana en la Ciudad de Pasto, en el Sector de la Carrera 27, con el enfoque de la Gerencia Social, como herramienta integradora del Desarrollo Social y Urbano”. Pasto: Especialización en gerencia social. 2011. Realizada por MENESES P., Yenny A.

<sup>15</sup> UNIVERSIDAD DE NARIÑO. CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS, CEILAT. Entrevista: Dr. Jairo Lasso Medina Director oficina Avante S.A.S. para

Fue puntual al señalar que han seguido todos los parámetros necesarios en los diagnósticos iniciales y en el proceso actual de información y consecución de los referentes del tema, igual como una cofinanciación entre el gobierno nacional y el municipio, esto para crear la oficina de Avante, quien ejecuta el proyecto, de acuerdo a las bases legales como lo estima el documento CONPES.

Las características actuales del sistema de transporte urge un nuevo diseño y ordenamiento como se estipula en el documento Conpes 3549: “debido a la estructura actual del transporte público en las ciudades colombianas, y particularmente en la ciudad de Pasto, el seguimiento, la planeación y control del servicio se dificulta por parte de la autoridad de transporte. Lo anterior se traduce en un diseño de rutas que resulta inadecuado a las necesidades de la demanda del municipio, lo que no permite tener un sistema articulado con la planeación del territorio. A esto se suma que las empresas de transporte son quienes realizan la planeación modificando los planes de rodamiento, lo que no permite tener un control efectivo de los vehículos que circulan y sus intervalos de paso con las consecuencias ya descritas.”<sup>16</sup> Estos son los parámetros que soportan al proyecto como se había mencionado antes, mejorar la movilidad y acceso de todas las personas, es lo el objetivo del desarrollo de estas políticas. Pero obviamente existen otras dificultades que deben manejarse adecuadamente como es el reasentamiento de la población ubicada a lo largo de este sector de la carrera 27 siendo tema de este análisis.

Para ello existe el documento creado por el Ministerio de Transporte, donde se cita que “con el fin de mitigar los impactos de desplazamiento involuntario ocasionados durante la ejecución del Proyecto Nacional de Movilidad Urbana, se ha elaborado un Marco de Política de Reasentamiento aplicable en dicho contexto, cuyo propósito es apoyar el restablecimiento de las condiciones socioeconómicas de la población que deberá trasladarse. Este Marco es coherente con la Política de Reasentamiento Involuntario 4.12 del Banco Mundial y la política OP 710 del Banco Interamericano de Desarrollo - BID, entidades que participarán en la financiación de este proyecto. Teniendo en cuenta que el proceso de adquisición de predios forma parte indisoluble del desplazamiento y reasentamiento de población, este proceso está incluido dentro de este Marco de Política.”<sup>17</sup>

Es parte indispensable que la comunidad no solo haya dado su visto bueno, sino que en el entorno del juego de actores esta comunidad y no solo la afectada, haya desempeñado un

---

el “Análisis del Plan de Movilidad Urbana en la Ciudad de Pasto, en el Sector de la Carrera 27, con el enfoque de la Gerencia Social, como herramienta integradora del Desarrollo Social y Urbano”. Pasto: Especialización en gerencia social, 2011. Realizada por MENESES P., Yenny A.

<sup>16</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE y MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Óp. Cit., p. 10.

<sup>17</sup> COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Proyecto Nacional de Transporte Urbano. Marco: Políticas de reasentamiento, Febrero de 2004. Actualizado y revisado noviembre de 2010. p. 5. Disponible en internet: URL <[http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/documentos/Marco\\_Politica\\_Reasentamiento.pdf](http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/documentos/Marco_Politica_Reasentamiento.pdf)>

papel vital en la formulación con su valiosa participación, para no solo cumplir con lo establecido, como un trámite más que queda inscrito en un documento.

No se puede concebir el desarrollo, con el desarraigo de un grupo minoritario y subvalorarlo por el solo hecho de anteponerse al mismo, como se menciona anteriormente, ese estilo de vida y comprender que un cambio de tal dimensión alberga muchas disparidades en el respeto por sus costumbres y formas de vida; no porque vaya en contraposición del desarrollo, sino porque se establezca las prioridades lógicas como del ser humano, fuente del mismo progreso en el que está incluido.

Al referirse al estado del proceso de demolición en el sector de la carrera 27, en cuanto a la parte de preservación del centro histórico de la ciudad, el cual afrontaba la decisión de un fallo, que ordenaba detener las demoliciones en esta área, por no cumplir con lo estipulado en cuanto a la conservación del patrimonio histórico por parte del Ministerio de Cultura, por el momento estaban detenidas dadas las circunstancias de protección de algunas casas, pero que en últimas se dictó el fallo favorable para la continuidad de la intervención del sector: Los demandantes acusaban de desacato a la Alcaldía de Pasto y al Ministerio de Cultura de incumplir normas patrimoniales vigentes con la intervención de la carrera 27 y pedían que para llevar a cabo el Plan de Movilidad se debía contar con permisos y estudios que sustentaran desde el punto de vista patrimonial la viabilidad de la vía proyectada. Para el Tribunal era necesario determinar, desde el punto de vista jurídico, qué debía considerarse como centro histórico de Pasto, llegándose a la siguiente conclusión: "...se estima que se presenta lo que se ha denominado entre los estudiosos del derecho, un desacuerdo verbal, toda vez que uno es el criterio que acogen los accionantes y otro el que acogen las accionadas, pero desde particularidades diferentes. Para los accionantes, por las pruebas incorporadas en último momento, el centro histórico de Pasto lo constituye lo que de conformidad con la cartografía antigua que data de los años 1816 y 1864 –al menos- era la incipiente ciudad de Pasto. Para el Municipio de Pasto, en cambio, el centro histórico de Pasto, como Patrimonio Cultural, se lo toma de conformidad con los inmuebles que aún pueden conservar una tradición histórica".<sup>18</sup>

En lo contemplado por la administración local, estas demoliciones deben continuar ya que por su parte acataron en principio la solicitud que por parte del ministerio de cultura impuso. Por otra parte se encuentra el PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico), con este plan se busca darle un manejo de conservación y uso a las infraestructuras que sean categorizadas como de patrimonio cultural, con un mantenimiento adecuado, de recuperación y de sostenibilidad de estos bienes, los cuales representan la historia de una ciudad, de acuerdo a su valor y condición según esta herramienta del PEMP.

---

<sup>18</sup>ALCALDIA DE PASTO. Fallo judicial sobre demoliciones para el Plan de movilidad de Pasto del 13 de octubre de 2010. Pasto: Alcaldía Municipal, 2010. Disponible en internet: URL:<[http://pasto.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2504:fallo-judicial-da-via-libre-a-plan-de-movilidad-sobre-la-carrera-27](http://pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=2504:fallo-judicial-da-via-libre-a-plan-de-movilidad-sobre-la-carrera-27)>

#### **4. CRECIMIENTO URBANO Y LA CULTURA CIUDADANA PARTICIPES DEL DESARROLLO DE LA CIUDAD DE PASTO**

Pasto como otras ciudades medianas de Colombia, ha sido por mucho tiempo una ciudad de pocas transformaciones en su espacio urbanístico, sobre todo la parte central, dada la importancia de conservación del patrimonio arquitectónico y colonial que representa en su historia; así el trazado de la ciudad tiene mucho que ver con el modelo propuesto por los colonizadores españoles, el cual no sufrió muchas variantes a través del tiempo y a medida que la ciudad creció este modelo necesito algunas modificaciones como lo anota a el autor nariñense Julián Bastidas Urresty en la historia urbana de la ciudad así: “En julio de 1941 llega a Pasto el urbanista austriaco Karl Brunner, invitado por la sociedad de Mejoras Públicas para elaborar el estudio preliminar de Planificación urbana. Brunner es entonces uno de los más afamados exponentes del urbanismo en el continente... En el informe preliminar del Plano Regulador de la ciudad de Pasto, Brunner propone ensanchar las pocas calles diagonales que tiene la ciudad: la que va de la Panadería hasta el Ejido, la de San Andrés y la calle Angosta; son los antiguos caminos indígenas y coloniales convertidas ahora en calles que comienzan donde termina la vieja cuadrícula española y que se han integrado a la ciudad, al paso de los años. Brunner busca adaptar estas calles como vías de tipo radial europeo para dinamizar recorridos y crear perspectivas interesantes.

Se destaca la vía que pretende romper diagonalmente una manzana para conectar el corazón de la ciudad con la avenida de la Panadería y la carretera a Popayán; esta entrada a la ciudad pasaría frente a la Gobernación y el fondo de la perspectiva remataría con la plaza principal y la Iglesia de San Juan”<sup>19</sup> Lo que ha su tiempo parecía ser un buen ejemplo de dinamizar la movilidad, ya se pensaba en modificar este trazado para darle un cambio urbano sobre todo pensando en la antigua vía al norte y el ingreso a la ciudad directamente con la plaza de Nariño, para brindar un mejor acceso y otra perspectiva como bien se refiere el autor.

Una ciudad que ha carecido de un ordenamiento urbano ordenado y se ha enfrentado al crecimiento de población, así como también ser receptora hoy en día de la población desplazada, no estaría preparada para estos cambios; un referente importante de cómo crecería la ciudad lo expone el mismo autor: “el crecimiento mayor de la ciudad se hace entonces de manera longitudinal en dirección sudeste – noroeste, paralelamente al cauce del río Pasto y avanza hasta 1970 cuando se construye la carretera panamericana que bordea la periferia occidental e impulsará la urbanización hacia las faldas inclinadas del volcán Galeras. Crece, sobretodo, hacia el sudoeste en medio de las avenidas Ecuador y Colombia y continúa hacia terrenos del Ejido y salida al oriente”<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> BASTIDAS Urresty, Julián. Historia urbana de Pasto. Santa fe de Bogotá: Testimonio,2000.p.270.

<sup>20</sup> *Ibíd.*, p. 277.

Esta dinámica urbana ha caracterizado a la ciudad, sobre todo en el momento en que se construye la carretera panamericana en los años 70, lo cual permitió salir del aislamiento en el que se encontraba no solo la ciudad capital sino la región de Nariño, por las circunstancias de atraso y olvido por parte del gobierno central, ampliando más el atraso por el que atravesaba, estas problemáticas en todas sus dimensiones han obstruido el establecimiento de nuevas políticas de progreso, que se orienten al mejoramiento y al desarrollo de la ciudad, por los conflictos sociales, problemas como el desempleo, la corrupción en las instituciones, de orden ambiental, económico, social, cultural, y el sentido de pertenencia con lo nuestro, de respeto y valoración del lugar en el que habitamos.

De otra parte la poca cultura ciudadana en nuestro medio ha intensificado la problemática en cuanto a la movilidad y al uso adecuado del transporte por “el modelo sociocultural: entendido como el mantenimiento de la “cultura del coche”, por la cual, la posesión de un determinado modelo de vehículo refleja el estatus social del conductor y su familia. Nos encontramos ante un uso no racional del coche, que se adquiere como reflejo de una posición social, más que como respuesta a unas necesidades concretas de movilidad.”<sup>21</sup>

Nos encontramos en una sociedad consumista, del mundo globalizado, que el poseer bienes materiales le da “poder”, y categoría ante los demás, este modelo perjudica el entorno porque entre más importancia se da al automóvil y no al peatón, se crean más espacios para éste y no para la gente. Aquí se presentan los problemas de salud, contaminación del ambiente, en el tráfico a horas pico, y cada vez la promoción de adquirir un medio de transporte a bajo costo, mentaliza a las personas el deber de comprar uno y no quedarse por fuera de esta “moda”. El fin de las instituciones es promover distintas prácticas y políticas que sensibilicen a la sociedad a ser conscientes del medio en que vivimos en su ciudad, crear espacios agradables, espacios verdes en las urbes, donde haya recreación, ambientes limpios y no sólo para el desarrollo material, sino para la gente, los niños y la familia.

La cultura ciudadana hoy en día tan apreciada y valorada en otros países se ha instaurado como norma de vida, como sucede en la mayoría de países de Europa, donde optan por impulsar el uso de otros medios de transporte: “Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana: Promover la marcha a pie y en bicicleta...Para mejorar el atractivo y la seguridad de la marcha a pie y en bicicleta, las autoridades locales y regionales deben velar porque estos modos se integren plenamente en la elaboración y seguimiento de las políticas de movilidad urbana. Debe prestarse mayor atención a la construcción de la infraestructura adecuada. Existen procedimientos innovadores al efecto de estimular la plena participación de las familias, los niños y los jóvenes en la formulación de políticas. La marcha a pie y en bicicleta puede fomentarse mediante iniciativas en las ciudades, las empresas y las escuelas,

---

<sup>21</sup>FUNDACION RACC.Criterios de movilidad en zonas urbanas. p.10. Versión en Pdf. Disponible en internet: URL<<http://www.racc.es/externos/fundacion/Public.pdf>>

por ejemplo, mediante juegos relacionados con la circulación, evaluaciones de la seguridad vial o paquetes educativos.”<sup>22</sup>

Existen infinidad de opciones desde trabajar con la academia, los jardines infantiles y universidades para dar opciones de mejorar la movilidad de una ciudad y no solo con la

creación de vías o infraestructura lo que muchas veces va a generar el aumento del transporte en lugar de disminuir, sin crear los espacios recreativos que hacen tanta falta en las ciudades de hoy en día, por los tantos problemas de salud que sufre la población, el humo, el ruido entre tantos factores adversos para el buen vivir. No quiere decir que este tipo de planes no sean beneficiosos a largo plazo sino que debe ser algo equilibrado, pensar en la ciudad y quienes habitan en ella, y más aun cuando las ciudades como Pasto, urgen soluciones a otros problemas sociales más urgentes y necesarios de la presencia institucional gubernamental.

Hasta este punto el manejo a estos problemas de crecimiento requieren no solo de la mejora y el cumplimiento de las políticas del estado sino de la congregación de la comunidad involucrada en los diversos estamentos de la sociedad, que necesitan el ejemplo no solo de modelos extranjeros sino de planes y proyectos que los fortalezcan, la aplicación de un modelo apropiado por la sociedad para articular el desarrollo social y el desarrollo económico.

---

<sup>22</sup>COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Espacio urbano. Bruselas: La Comisión, 25 septiembre de 2007, p.6. Versión online pdf. Disponible en internet: URL<[http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf)>.



## 5. LOS CONSENSOS CIUDADANOS PARA LOGRAR EL DESARROLLO SOSTENIBLE EN LOS PLANES DE MOVILIDAD

Existen en la actualidad textos, investigaciones, políticas públicas, normatividades y demás que dictan los parámetros para alcanzar el consenso y la participación de la comunidad en los proyectos que desarrollen los gobiernos nacionales y locales, pero lo que vale dar prioridad, es a la práctica de lo expuesto tanto en los planes de desarrollo, en los objetivos del milenio, entre otros, que buscan la equidad y la prevalencia del interés común sobre particular.

La espera de la sociedad de hoy en día de una política asistencialista no ha permitido que se generen los recursos desde los municipios y se mantenga la sostenibilidad de estos planes y proyectos, así: “en la práctica se crea un círculo vicioso en donde no se invierten montos importantes en la promoción del desarrollo y en consecuencia no se generan recursos propios por medio de una dinámica productiva local. Esto a la vez acentúa la dependencia hacia el Gobierno Nacional, reduciendo aun más la autonomía de las entidades territoriales y dejando un estrecho margen de maniobra para la inversión en desarrollo económico local.”<sup>23</sup>

Porque a la espera que sea siempre desde lo institucional quienes impulsen estos procesos, dificultan su sostenibilidad; no hay más gestor que los mismos individuos involucrados en estas transformaciones, muchas veces nos vemos ajenos a ser veedores, a indagar y a exigir una ejecución justa de los dineros que se invierten para la misma comunidad. Se pretende que lo institucional se haga cargo por si solo de lo que concierne a toda una sociedad, siguiendo los conductos regulares, pero no participativos e incluyentes de los individuos, así como es el caso de quienes son reasentados por la intervención del Estado en sus predios.

Al analizar los factores incidentes en este conflicto, en lo institucional, es evidente que el factor humano, aunque se especificó que se trabajó en este tema, no fue lo suficientemente estructurado, ni planificado y aún así los habitantes del sector no solo de la carrera 27, no fueron tratados con las medidas correspondientes, en la parte psicosocial, quizás el componente humano, es tratado como una parte más y no realmente como el punto de partida del desarrollo y ejecución de este plan de movilidad.

Al discutir este tema con el director de la oficina de Avante, se refirió simplemente con el tema de reasentamiento con la parte psicológica, y el cumplimiento de la política de reasentamiento, y con “una unidad socio – predial conformada a través de un grupo de profesionales de derecho, de psicología, de trabajo social y auxiliares quienes estaban

---

<sup>23</sup> PINTO, María Elisa. Desarrollo Económico Local: Orientaciones e Instrumentos para Alcaldes y Gobernadores. Debate político No. 15, Corporación Pensamiento Siglo XXI. Bogotá: Legis S.A., 2006. p.75.

encargados de esta parte, de igual manera existe un programa social para responder a este proceso.”<sup>24</sup> Aparentemente se manejó de manera conveniente, pero no cumplió con las expectativas de los involucrados y de la gran mayoría de los pastusos. Se han presentado inconsistencias en su ejecución, en el grado de afectación de los habitantes del sector de la carrera 27, por las demoliciones, las cuales han sido suspendidas en varias ocasiones por los fallos judiciales a través de las demandas puestas por los habitantes del sector. Los estudios llevados a cabo no cumplen la normatividad exigida y simplemente se efectúan las obras con estos precedentes, no contienen realmente un estudio serio y adecuado a la realidad de la ciudad.

El sistema estratégico de transporte público, requiere de profesionales aptos para el manejo de la dimensión social, se sugiere desde un análisis apropiado de los actores involucrados, para proporcionar modelos de movilidad en cuanto al trabajo con la comunidad, el fortalecimiento institucional con la ventaja de las herramientas que facilita la gerencia social.

Así lo afirmó el director de Avante: “La Unidad Administrativa Especial fue creada en el año 2010, prácticamente tenemos un año de funcionamiento, pero con unas características que impiden en algún momento el fortalecimiento institucional; por ejemplo esta creada con un solo cargo de planta, el resto todas las actividades las tenemos que realizar a través de contratos de prestación de servicios, que no es lo ideal, la forma como administrativamente se ha conformado la unidad ejecutora o Avante, pero igualmente dentro de esas limitaciones dentro de ese marco estamos haciendo la ejecución del mismo de la mejor manera.”<sup>25</sup>

No por esto sea excusa para tratar un tema tan importante como es la demolición de estos predios, sin darles un tratamiento particular por parte de la oficina de Avante, y estructurar una oficina que maneje la parte social, cumpliendo con las medidas necesarias para que las personas no solo sean tratadas como un obstáculo para el logro del objetivo en el que se supone es mejorar la calidad de vida de las personas de la ciudad.

Si esta calidad de vida se ve estropeada por el gobierno sea local o nacional, es contraproducente con los supuestos objetivos de crear desarrollo para todos, y afecta a las personas en su vida diaria, en sus relaciones, trabajos, ya que muchos de ellos en esta zona de la carrera 27, tenían su sustento, y al enfrentarse a un nuevo lugar para empezar de cero, va en contra vía de lo promulgado en el Plan de Desarrollo y sus políticas de mejoramiento del desarrollo social. Claro está, es importante el desarrollo de la ciudad y ajustarlo a las

---

<sup>24</sup> UNIVERSIDAD DE NARIÑO. CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS CEILAT. Óp. Cit., Entrevista Dr. Jairo Lasso Medina, Director oficina Avante S.A.S.

<sup>25</sup> Ibíd., Entrevista Dr. Jairo Lasso Medina, Director oficina Avante S.A.S.

nuevas necesidades que se van presentando, como ya se ha mencionado, el mejoramiento de la movilidad en una ciudad como Pasto, requiere de ordenamiento, de la construcción de mejores vías, de organización del parque automotor, pero también en la construcción de una ciudad como el mismo plan lo propone “amable”, con espacios para la gente, de parques para la recreación, que sean de encuentro, y también con el medio ambiente, menos contaminación, una ciudad sostenible con los cambios del diario vivir.

## CONCLUSIONES

Fortalecer los procesos participativos, mediante la comunicación acertada, permiten dar sostenibilidad a los procesos de desarrollo, a través de los instrumentos que ofrece la Gerencia Social, tanto la participación como los consensos y el trabajo en grupo propician un espacio amplio que acoja las percepciones de los individuos. Al mejorar la calidad de vida de las personas, en un espacio-ciudad con características urbanas, obviamente el resultado será positivo y será coherente con los objetivos que se trazan desde la administración local en los planes de desarrollo, sobre todo el progreso y bienestar para los sectores menos favorecidos.

Retroalimentar estos procesos participativos, allanaran el camino para nuevas propuestas y proyectos tendientes al desarrollo social, de esta forma se busca que sea la misma sociedad la que construya y visualice su futuro con el acompañamiento idóneo de gerentes sociales liderando la formulación de políticas dirigidas a las transformaciones y mejoría de la calidad de vida.

La Gerencia Social, es una herramienta en la formulación de estas políticas para lograr su cometido: el desarrollo equitativo, y por su parte trabajar lo social para generar políticas congruentes a la realidad, en este ámbito fragmentado y excluyente de la ciudad. La visión de los actores influye en la perspectiva institucional, de la creación de instrumentos más cercanos a la sociedad, que vaya de la mano de las personas de la participación y del deber como ciudadanos se tiene con el espacio que ocupamos en él.

Se cumple con el objetivo de ver la Gerencia Social no solo como una herramienta de apoyo sino como eje incluyente en la temática de los procesos de desarrollo con la participación, para entenderlo desde otro pu

nto de vista, no solo como el desarrollo económico puede darse por sí solo, es en la proposición de un modelo participativo y fortaleciendo el componente social en lo familiar, en lo académico e institucional, a partir de la generación de políticas públicas creadas para la gente; en la reconstrucción del tejido social, de manera que sea la propia comunidad quien trabaje por su bienestar y obviamente con el apoyo del gobierno.

En la actualidad el campo social es un tema importante en la creación de planes y proyectos que incluyen a la sociedad, no obstante aun se requiere de un manejo más equitativo desde las instituciones que aporte al desarrollo social los medios necesarios para lograr sostenibilidad a largo plazo. En esta medida el gobierno nacional ha trabajado también con esfuerzo sobre todo por la problemática de conflicto que vive el país, diversas zonas del país, por sus niveles de pobreza, violencia, analfabetismo ha ejecutado planes y programas tendientes a minimizarlos, con proyectos donde la comunidad es la gestora y beneficiaria, para su bienestar.

Aunque se necesita de más ayuda en todos los ámbitos y dimensiones no solo en los planes de movilidad, no se debe olvidar que a pesar que se trabaje con la parte urbana, existe lo rural, que tiene más necesidades y problemas que los aquejan y los aíslan del desarrollo, factores itinerantes como la falta de empleo, de infraestructura vial, perjudican mas a esta población y los alejan de la equidad social.

La creación de un modelo de ciudad a partir de la realidad del medio por parte de las instituciones locales, debe formularse con la participación del capital intangible que es la sociedad y deben ser involucrados, como parte esencial ya que requieren de un manejo especial por parte del gobierno, donde prime ante el conocimiento técnico, lo fundamental que es la parte humana, sin desconocer que son como un sistema de relaciones cambiantes.

Esto requiere un arduo trabajo de concientización en lo institucional, de promulgar una continuidad en los planes a largo plazo, dicha dinámica significa que esta parte no termina en el momento que se finalizan los proyectos, al contrario es el momento indicado para seguir trabajando por el desarrollo el cual es constante y cada día requiere de planificación, y de trabajo en equipo. Lo cual puede ser una de las debilidades que presentó a la hora de su formulación el plan de movilidad, de contar con las herramientas necesarias, de un buen liderazgo que permita obtener óptimos resultados.

Este análisis permitió conocer los diferentes temas que conciernen al desarrollo social y como la Gerencia Social, juega este papel en el día de hoy en cada dimensión, tan trascendental en el desarrollo de una sociedad, que cada plan o programa en su objetivo final es conseguir realmente un desarrollo equitativo, participativo; que una noción de consenso no es suficiente, sino que se necesita más trabajo con los gobiernos locales y sus dependencias.

Finalmente es indispensable la creación de mejores espacios para la gente, promoviendo la conciencia ciudadana desde las instituciones, que permita reflexionar que los cambios no solo pueden depender del gobierno, sino como ciudadanos, se es parte integral de la transformación social y urbana, con el ámbito en el que se vive, se trabaja y se interactúa diariamente. Es un compromiso tanto de la sociedad y el gobierno (estado) para que se alcance el desarrollo, tanto social y económico, que se evidenciará con la minimización de las distintas necesidades que agobian a las ciudades del día de hoy.

## BIBLIOGRAFÍA

ALCALDIA DE PASTO. Fallo judicial sobre demoliciones para el Plan de movilidad de Pasto del 13 de octubre de 2010. Pasto: Alcaldía Municipal, 2010. Disponible en internet: URL:<[http://pasto.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2504:fallo-judicial-da-via-libre-a-plan-de-movilidad-sobre-la-carrera-27](http://pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=2504:fallo-judicial-da-via-libre-a-plan-de-movilidad-sobre-la-carrera-27)> 21 de enero de 2011.

ALCALDIA DE PASTO. Plan de desarrollo de Pasto “Queremos más, podemos más” 2008-2011. Pasto: Alcaldía Municipal, Mayo 30 de 2008, versión en Pdf. 156p. Disponible en internet: URL<[http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com\\_content&view=article&id=98&Itemid=90](http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=98&Itemid=90)> 21 de enero de 2011

BASTIDAS Urresty, Julián. Historia urbana de Pasto. Santa fe de Bogotá: Testimonio, 2000.284p.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE. Proyecto Nacional de Transporte Urbano. Marco: Políticas de reasentamiento, Febrero de 2004. Actualizado y revisado noviembre de 2010. 43p. Disponible en internet: URL<[http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/documentos/Marco\\_Politica\\_Reasentamiento.pdf](http://www.mintransporte.gov.co/portal/page/portal/mintransporte/servicios/documentos/Marco_Politica_Reasentamiento.pdf)> 28 de enero de 2011.

COLOMBIA, MINISTERIO DE TRANSPORTE y MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. CONPES 3549, Sistema estratégico de transporte público de pasajeros para la ciudad de Pasto. Bogotá D.C.: Departamento de Planeación Nacional, 2008. 10p. Versión Pdf. Disponible en internet: URL<<http://www.dnp.gov.co/PortalWeb/Portals/0/archivos/documentos/Subdireccion/Conpes/3549.pdf>> 24 de enero de 2011

COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS. Libro Verde: Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Espacio urbano. Bruselas, 25 septiembre de 2007, versión online pdf. 26p. Disponible en internet: URL<[http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf)> 7 de septiembre de 2011

FUNDACION RACC.Criterios de movilidad en zonas urbanas. Versión en Pdf. 48p. Disponible en internet: URL<[http://www.racc.es/externos/fundacion/Public. pdf](http://www.racc.es/externos/fundacion/Public.pdf)>5 de enero de 2011.

IGAC, Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Es la entidad encargada de producir el mapa oficial y la cartografía básica de Colombia; elaborar el catastro nacional de la propiedad inmueble. Disponible en internet: URL <[http://es.wikipedia.org/wiki/Instituto\\_Geogr%C3%A1fico\\_Agust%C3%ADn\\_Codazzi](http://es.wikipedia.org/wiki/Instituto_Geogr%C3%A1fico_Agust%C3%ADn_Codazzi)>

INSTITUTO INTERAMERICANO PARA EL DESARROLLO SOCIAL, KLIKSBERG, Bernardo. Repensando el Estado para el Desarrollo Social: más allá de Dogmas y Convencionalismos. Documento incluido dentro de la Biblioteca Digital de la Iniciativa Interamericana de Capital Social, Ética y Desarrollo Versión en PDF. p. 30.Disponible en internet, WEB:<[www.iadb.org/etica](http://www.iadb.org/etica)>URL:<<http://courseware.url.edu.gt/PROFASR/Docentes/Facultad%20de%20Ciencias%20Pol%C3%ADticas%20y%20Sociales/Gu%C3%ADa%20Docente%20Gerencia%20Social201/Bibliograf%C3%ADa%20digital/Gu%C3%ADa%203/Unidad%207/REPENS1.PDF>>6 – Septiembre -2011

LICHA, Isabel. Herramientas para la formación de políticas. El análisis de los actores. España: PNUD, 2009. 15p. Disponible en internet: URL<<http://decon.edu.uy/100jovenes/materiales/Licha-%202009.pdf>>. Texto original: Ver LICHA, Isabel. Las Herramientas de la Gerencia Social. Notas de clase, 1999. LICHA, Isabel. La Construcción de Escenarios: Herramienta de la Gerencia Social, 2000. LICHA, Isabel. El Análisis del Entorno: Herramienta de la Gerencia Social, 2000. INDES-BID. Estos textos han sido publicados por el INDES como Notas de Clase. 28 de enero de 2011.

LOERA Varela, Armando. La planificación estratégica en la gerencia social. Notas para la Sesión INDES Junio 2000. Versión en Pdf. 32p. Disponible en internet: URL<[http://www.uca.edu.sv/deptos/letras/sitio\\_pers/jbenitez/document/lectura3.pdf](http://www.uca.edu.sv/deptos/letras/sitio_pers/jbenitez/document/lectura3.pdf)>

PINTO, María Elisa. Desarrollo Económico Local: Orientaciones e Instrumentos para Alcaldes y Gobernadores. Debate político No. 15, Corporación Pensamiento Siglo XXI. Bogotá: Legis S.A., 2006. 75p

TORRES López, Edgardo. Presidente de la Segunda Sala Civil de Lima Norte, Perú. Artículo: Desarrollo urbano sustentable. Observatorio de la Economía Latinoamericana. N° 101. Lima - Perú: Revista académica de economía. ISSN 1696-8352, 2008. Disponible en internet: URL<<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/la/08/etl.htm>> 25 de enero de 2011.

UNIVERSIDAD DE NARIÑO. CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS, CEILAT. Entrevista realizada a algunos habitantes de la carrera 27: Almacén de ropa R&R para el “Análisis del Plan de Movilidad Urbana en la Ciudad de Pasto, en el Sector de la Carrera 27, con el enfoque de la Gerencia Social, como herramienta integradora del Desarrollo Social y Urbano”. Pasto: Especialización en gerencia social. 2011. Realizada por MENESES P., Yenny A.

UNIVERSIDAD DE NARIÑO. CENTRO DE ESTUDIOS E INVESTIGACIONES LATINOAMERICANAS, CEILAT. Entrevista: Dr. Jairo Lasso Medina Director oficina Avante S.A.S. para el “Análisis del Plan de Movilidad Urbana en la Ciudad de Pasto, en el Sector de la Carrera 27, con el enfoque de la Gerencia Social, como herramienta integradora del Desarrollo Social y Urbano”. Pasto: Especialización en gerencia social, 2011. Realizada por MENESES P., Yenny A.