

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA INTERVENCIÓN DEL GRAN PROYECTO
URBANO: PLAN DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DE LA CARRERA 27 DEL
CENTRO HISTÓRICO DE PASTO.

KAREN DIVANNETH SALAS ROSERO
LADY GIOVANNA VASQUEZ CUASPA.

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE SOCIOLOGIA
SAN JUAN DE PASTO
FEBRERO
2016

PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA INTERVENCIÓN DEL GRAN PROYECTO
URBANO: PLAN DE MOVILIDAD EN EL SECTOR DE LA CARRERA 27 DEL
CENTRO HISTÓRICO DE PASTO.

KAREN DIVANNETH SALAS ROSERO
LADY GIOVANNA VASQUEZ CUASPA

Trabajo de grado presentado como requisito para optar por el título de Sociólogas.

JAIRO ALFREDO ARCOS GUERRERO
MAGISTER EN GOBIERNO DE LA CIUDAD CON MENCIÓN EN DESARROLLO
DE LA CIUDAD.

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE SOCIOLOGIA
SAN JUAN DE PASTO
FEBRERO
2016

NOTA DE RESPONSABILIDAD.

Las ideas y conclusiones aportadas en el siguiente trabajo de grado son responsabilidad exclusiva del autor. Artículo 1° del Acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966 emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

Director

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, 02 de Febrero de 2016

AGRADECIMIENTOS

Una vez culminada esta investigación y con ella la finalización de un proceso de aprendizaje que ha traspasado la academia, para ser una enseñanza a nivel personal, es necesario agradecer a quienes hicieron posible la realización de una parte de lo que es mi proyecto de vida.

En primer lugar, Al remedio; que me dio la sabiduría, la fortaleza, la responsabilidad requerida, y puso en mi camino a las personas correctas, quienes me extendieron su mano, para culminar este trabajo.

A nuestro asesor: Jairo Arcos, por acceder a guiar este proyecto y aportarnos desde sus capacidades y conocimientos, hasta la entrega del resultado final.

A nuestros jurados: la Profesora Liliana Dávila por sus aportes y direccionamientos para tener un buen resultado y al Magister Jaime Ernesto Paz, quien con toda la pasión y dedicación con la que ha realizado sus estudios urbanos, aportó de manera significativa en todas las precisiones necesarias y fortaleció el compromiso que desde la sociología se debe tener con la comunidad, la cual es la razón de ser de esta rama de estudio.

A los actores principales de esta investigación: los ex habitantes de la carrera 27, por compartir su realidad y sus relatos cargados de nostalgia, a los expertos que aportaron desde su experiencia a la construcción de este documento y a los ciudadanos en general que contribuyeron con su punto de vista.

A mi compañera y amiga Karen Salas, por la comprensión, por darme la mano en los momentos más necesarios, por las lágrimas y las sonrisas que fueron provocadas por todo lo que surgió en el trayecto de esta investigación y de la vida.

A mis padres y mi abuelo materno, quienes depositaron toda la confianza en mí, y fueron mi apoyo, mi inspiración y mi fortaleza.

A todos mis amigos: a los que en algún momento fueron parte del Fondo Mixto de Cultura de Nariño, a los que conocí en el aula de clase, a los que hoy son parte de la Minga Juvenil de Nariño, pues todos ustedes han sido granitos de arena para mi crecimiento espiritual y profesional, y a Alejandra Guerrero mi hermana de la vida, gracias por tanto.

Y finalmente a Jorge Andrés, mi compañero, mi cómplice, gracias por tantos abrazos cargados de buena energía en el momento más oportuno, y por seguir estando ahí, hoy que esto ya es una realidad.

Lady Vásquez C.

DEDICATORIA

A mi familia, Faro de luz en la oscuridad.

Karen salas.

CONTENIDO

| | pág. |
|--|------|
| ABSTRACT | 9 |
| RESUMEN | 10 |
| INTRODUCCIÓN | 12 |
| 1. POLÍTICAS NEOLIBERALES, PLANIFICACIÓN URBANA Y CIUDAD. | 18 |
| 2. CONTEXTUALIZACIÓN: PLAN DE MOVILIDAD VIAL Y LA INTERVENCIÓN A LA CARRERA 27 DE SAN JUAN DE PASTO. | 35 |
| 3. PARTICIPACION CIUDADANA: RELATOS DE VIDA, TRAS LA INTERVENCION EN LA CARRERA 27. | 54 |
| 3.1. CENTROS DE INTERACCIÓN GOBIERNO – CIUDADANO. | 54 |
| 3.2. CENTRO DE COMUNICACIÓN SOCIAL. | 62 |
| 3.3. CENTROS DE PROMOCIÓN DE REDES DE PARTICIPACIÓN SOCIAL. | 67 |
| 3.4. CENTROS DE NEGOCIACIÓN Y MANEJO DE CONFLICTOS. | 74 |
| CONCLUSIONES | 80 |
| BIBLIOGRAFÍA | 88 |
| NETGRAFÍA | 91 |

LISTA DE FIGURAS

pág.

| | |
|---|----|
| Figura 1. Paseo de Rumipamba – Intervención Cra 27 | 40 |
| Figura 2. Estado de los predios, Sector Central | 44 |
| Figura 3. Movilidad para el Intercambio de Alternativas de Transporte | 45 |
| Figura 4. Movilidad para el Intercambio de Alternativas de Transporte | 47 |
| Figura 5. Ajustes al diseño urbano paisajístico- Paseo de Rumipamba. | 48 |
| Figura 6. Ajustes al diseño urbano paisajístico- Paseo de Rumipamba. | 49 |
| Figura 7. Panorámica Predios demolidos Sector Central Cra. 27 | 57 |
| Figura 8. Panorámica Predios demolidos Sector Central Cra. 27 | 58 |
| Figura 9. Predios intervenidos Cra 27. | 60 |
| Figura 10. Casas demolidas sector central Cra 27. | 68 |
| Figura 11. Grafitis en las demoliciones de las casas de la Cra 27 | 69 |
| Figura 12. Demoliciones sector central Carrera 27 | 71 |
| Figura 13. Fachada Vivienda Carrera 27 | 73 |
| Figura 14. Fachada de las casas y malla fundacional Cra 27 | 75 |

ABSTRACT

The current investigation, it was oriented to identify the participation processes citizen in focus to strategic planning of road mobility plan; the research it has been made at "Carrera 27", Pasto center, Nariño, Colombia.

In the investigation it became clear that the participation processes submitted to the city to a transformation in its physical structure, it modifies lifestyles of its people, aiming to San Juan de Pasto scope desired levels of competitiveness, given the neoliberal policies orientation and IDB (Interamerican Development Bank), setting gentrification deterioration of the historical center, losing public space as living and place of social interaction. It analyzes the legitimacy of strategic planning whereby they were applied these interventions.

So, the investigation development 4 chapters: First: neoliberal policies, strategic planning and city . These locate the whole theory which allows an analysis of social phenomena developed with the intervention of the mobility plan, explicitly the legitimacy of the project. It refers to its validation through the participants involved. The second chapter it takes place in a context of mobility plan, at on "Carrera 27", Pasto center, Nariño, Colombia. Here are the guidelines to develop the project following parameters national and international that despite seize strategic planning, in its execution implementation clearly showed that the methodology was applicable regulations. The third Chapter : Life Stories after intervention at "Carrera 27", Pasto center, Nariño, Colombia, It lets look the situation of residents in this sector and and also of the people walking on the street and cyclical resistance movements cut that were created with the implementation of this work. Finally the fourth chapter intended to conclusions.

RESUMEN

La presente investigación se orientó a identificar los procesos de participación ciudadana llevados a cabo en la planificación estratégica del Plan de Movilidad Vial; en el caso de la Carrera 27 en el Centro Histórico de Pasto.

Se evidencio en la investigación que el Plan de Movilidad Vial sometió a la ciudad a un cambio en su estructura física, al mismo tiempo que modificó las formas de vida de sus habitantes, con el ánimo de que San Juan de Pasto alcance unos niveles deseados de competitividad, bajo el direccionamiento de políticas neoliberales y el BID, configurando con ello procesos de gentrificación urbana, deterioro del centro histórico, (atentando directamente con la destrucción de la malla fundacional de Pasto), pérdida del espacio público como hábitat y lugar de interacción social, este último clave a la hora de analizar la legitimidad de la planificación estratégica bajo la cual se aplicaron dichas intervenciones.

En este sentido, se desarrollan 4 Capítulos, el Primero: Políticas Neoliberales, Planificación Urbana y Ciudad, donde se aborda todo el componente teórico con un enfoque sociológico y urbano que permitió realizar un análisis de los fenómenos sociales desarrollados con la intervención del plan de movilidad, específicamente en lo que respecta a la legitimidad del proyecto entendida como su validación mediante la participación activa que hacen los actores sociales implicados. El segundo capítulo se realiza bajo una contextualización del Plan de Movilidad Vial y la Intervención en el sector central de la carrera 27, donde se dan a conocer las directrices que desarrolló el proyecto siguiendo lineamientos de orden nacional e internacional, que si bien se gestaron con una planificación estratégica, su ejecución demostró claramente que la metodología de aplicación era normativa. En tercer lugar, el capítulo Participación Ciudadana: Relatos De Vida, Tras La Intervención En La Carrera 27, deja entrever la situación de las personas residentes en este sector, así como también la mirada de los transeúntes en relación con este fenómeno y los movimientos de resistencia de corte coyuntural que se crearon con la implantación de esta obra. Finalmente se encuentra el cuarto Capítulo designado a las conclusiones de la investigación.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación se ha realizado con el objetivo de Identificar los procesos de participación ciudadana, llevados a cabo en la planificación estratégica del Plan de Movilidad Vial, en el caso de la carrera 27 del Centro Histórico de Pasto.

La idea de realizar este proyecto, surgió a partir de un acercamiento investigativo que se desarrolló en el año 2012, titulado: Participación de las organizaciones sociales en el Plan de Movilidad Vial del Municipio de San Juan de Pasto 2012, estudio bastante amplio, ya que abarcaba todas las intervenciones contempladas en el Plan de Movilidad. Para esta ocasión se enfatizó sobre la obra de la zona centro de la carrera de la 27, pues es precisamente en esta área donde confluyen más grupos poblacionales interesados en la temática: los defensores del patrimonio, académicos, expertos en políticas de intervención urbana, representantes de medios de comunicación alternativos, ex habitantes que residieron generaciones tras generaciones en los predios hoy demolidos, y finalmente muchos ciudadanos que transitan por esta carrera y que forjaron una opinión al respecto.

San Juan de Pasto, es una ciudad que tiene relevancia a nivel nacional por su condición de capital de un departamento fronterizo, los lugares que en un inicio fueron el origen de la ciudad, con el tiempo pasaron a conformar el Centro Histórico, el cual fue declarado como monumento nacional en la década los años cincuenta por iniciativa del ex presidente Guillermo León Valencia. Hoy en día debido a su acelerado crecimiento poblacional la ciudad de Pasto se ha transformado a nivel infraestructural y social, pues para la primera década del siglo XXI Pasto cuenta con una población aproximada de 382.618 habitantes y se enfrenta a los retos del desarrollo económico y la globalización, que involucran procesos de intervención y reorganización espacial de cara a “Los nuevos descubrimientos del mundo científico y tecnológico que convierten al modernismo en la ideología dominante”. Bajo este contexto, la administración municipal 2008-2011 en cumplimiento de las disposiciones locales y nacionales traza el Plan de Movilidad Vial.

De ahí, que este proyecto se constituye en una propuesta donde el habitante o ciudadano se concibe como un actor social sumamente importante, al cual se le abre la posibilidad de expresar su realidad frente al investigador, quien a su vez asume una postura objetiva, la cual no está filtrada por los interés institucionales, y en cambio presenta un análisis crítico que se desarrolla a partir del siguiente interrogante: ¿Cómo incidieron los procesos de participación ciudadana en la planificación estratégica del Plan de Movilidad Vial, en el caso de la carrera 27 en el centro histórico de Pasto?

Es por ello que los objetivos específicos de la investigación se refieren a: Analizar los principales documentos que sustentan la formulación del Plan de Movilidad Vial en la Intervención de la carrera 27 del centro Histórico de San Juan de Pasto, Indagar el papel de la participación ciudadana en la formulación del plan de movilidad vial para dicho sector, e identificar las organizaciones sociales que surgieron durante la formulación y ejecución del Plan de Movilidad Vial, en la carrera 27 del centro histórico de Pasto.

La realización de este proyecto encuentra su justificación, a partir de que hoy en día la globalización ha permeado directamente las decisiones que se toman a nivel local, en la cual sus gobernantes han asumido un modelo de planificación y gestión empresarial, conllevando a que se apliquen modelos de desarrollo netamente económicos, generando las condiciones adecuadas para crear un espacio propicio para la inversión, en detrimento de la población, quien se ha visto relegada a un segundo plano, pasando a constituirse como una cifra más, dentro de los documentos que avalan la ejecución de este tipo de proyectos.

La ejecución del Plan de movilidad vial, es un claro ejemplo de la aplicación de GPU (Grandes Proyectos Urbanos) entendidos como “grandes operaciones urbanas que asumen, en muchos casos, la forma de programas de intervención a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad”¹, con el único fin de hacer de las ciudades una buena plataforma para el desarrollo económico, “mientras que la dimensión política en la intervención urbana tiende a desaparecer”². Tal como lo expone Annik Osmont; de esa manera logran gran cabida en los territorios y a medida que se van desarrollando, van causando grandes impactos físicos y sociales, generando fragmentación, tercerización del suelo urbano, exclusión social y perjuicio del hábitat principalmente en el centro histórico.

De ahí que con el propósito de identificar si la planificación de este proyecto tuvo en cuenta la posibilidad de “Contrarrestar la exclusión social, impedir la hiperespecialización territorial y evitar las desigualdades entre los lugares y personas que la habitan”³, se asumió al centro Histórico bajo dos aspectos: centro Histórico como hábitat y centro histórico como espacio público (simbólico, simbiótico y polis), bajo la definición de Manuel Castell: “el espacio es un producto material en relación con otros elementos materiales, entre ellos los hombres, los

¹LUNGO, Mario, Grandes Proyectos Urbanos, [en línea]. Disponible en: “http://saber.ucv.ve/ojs/index.php/rev_urb/article/viewFile/5583/5367)

² OSMONT, Annik. La Ciudad Inclusiva. Cuadernos de la CEPAL. No. 88. Chile. Santiago de Chile: CEPAL. (S.F), P. 12.

³ CORREA, Montoya, Lucas, Algunas Reflexiones y posibilidades del derecho a la ciudad en Colombia; los retos de igualdad, participación y el goce de los Derechos humanos en los contextos urbano. [en línea]. disponible en: http://www.palermo.edu/derecho/revista_juridica/pub-11/11Juridica03.pdf. (20, 02, 2016)

cuales contraen determinadas relaciones sociales que dan al espacio una forma, una función, una significación social. No es, por tanto, una mera ocasión de despliegue de la estructura social, si no la expresión concreta de cada conjunto histórico, en el cual una sociedad se especifica”⁴.

Esta investigación se desarrolló bajo una metodología cualitativa, con un Enfoque Interpretativo, lo cual “significa que los investigadores cualitativos puedan estudiar la realidad en su contexto natural, tal y como sucede, intentando interpretar, los fenómenos de acuerdo con los significados, que tienen para las personas implicadas”⁵, lo cual hizo posible que en la realización del trabajo de campo, se pudiera acceder de primera mano a la información, posibilitando desarrollar un análisis denso y detallado de los datos recopilados en la revisión bibliográfica, en los ejercicios de observación y en las entrevistas, partiendo de las experiencias, percepciones, interrelaciones, creencias, pensamientos, acciones y vivencias de los actores sociales.

La población objeto de estudio se seleccionó mediante un tipo de muestreo cualitativo no probabilístico de caso, donde se le dio alta relevancia a la profundidad de la experiencia de quienes conviven directamente con el problema planteado. Eligiendo así, a 5 ex habitantes de la zona centro de la carrera 27: 1 arrendatario y 4 propietarios de los predios. Como también a expertos en la temática, tal es el caso de la directora de Mundo Espiral, quien se encarga de llevar a cabo proyectos referidos al patrimonio, a Jaime Fonseca, docente del programa de Arquitectura de la Universidad de Nariño y uno de los promotores de los foros ciudadanos sobre centro histórico, a Leonardo Sansón director de Cambio cultural, a uno de los ex presentadores del programa radial Zona Franca⁶, a Carlos Díaz funcionario de AVANTE y a un funcionario de la Personería Municipal, de la misma manera como se realizaron sondeos a los transeúntes de la zona, en calidad de ciudadanos.

Las Técnicas o instrumentos de recolección de información que se contemplaron en la investigación fueron: entrevistas a profundidad, semiestructuradas a sujetos tipo (Expertos en la temática, residentes o ex residentes y transeúntes de la carrera 27 del centro histórico de Pasto) las cuales fueron grabadas y posteriormente transcritas y el análisis de fuentes documentales de tipo histórico, fotográfico, fílmico, e institucional.

⁴ BURBANO, Concha. Vicente Carlos. Identificación y valoración, Patrimonio inmueble Andino Nariñense, San Juan de Pasto – Colombia. Fondo Mixto de Cultura de Nariño. 2008, p. 20

⁵RODRIGEZ, Gregorio; GIL, Javier y . GARCIA, Eduardo. Metodología de la Investigación Cualitativa. Ediciones Aljibe. 1996, p. 32.

⁶ Para la presente investigación el nombre del ex presentador del programa radial Zona Franca se mantiene en anonimato, por requerimiento del entrevistado, por lo cual en los apartados donde se haga referencia a este actor social, se lo mencionara de la misma manera como aparece aquí o como locutor de dicho programa.

El marco teórico que sustenta esta investigación, está fundamentado en las categorías de la sociología urbana y el urbanismo, tomando como principales referentes a Manuel Castells, quien asume a “la ciudad como un escenario de múltiples rostros, espacio que no es solamente el lugar físico donde se habita, sino fundamentalmente ese lugar social que posibilita un modo de relación específico, el cual se articula en tres niveles: los modos de producción, las formas de organización social y el conjunto de representaciones simbólicas que dan sentido a esos modos de producción y organización”⁷. Para llevar a cabo el análisis de la legitimidad en la formulación y ejecución del plan de movilidad se tomó como referente a Cabrero y Nava, quienes enfocan su planteamiento en proponer una forma para encontrar un equilibrio entre eficacia, eficiencia y legitimidad dentro del marco de la planificación estratégica:

La eficiencia, como prerequisite de sobrevivencia, como método de análisis en la relación insumo/producto, orientando la implementación de programas al cuidado y uso intensivo de los recursos que se poseen; la eficacia, como método de visualización clara de los logros e impactos que se quieren generar, como mecanismo de monitoreo y seguimiento de los efectos parciales que un programa o política van generando para introducir los ajustes y correcciones oportunamente; y la legitimidad, como marco de referencia de las acciones gubernamentales, como mecanismo permanente de interacción con la ciudadanía, como método de consulta, de opinión, de participación, que introduce permanentemente los procesos de ajuste, de negociación, de acuerdo, y resultado de ella los arreglos institucionales necesarios para gobernar⁸.

A Mario Lungo quien aborda la temática sobre GPU (Grandes Proyectos Urbanos), traspasando la barrera de presentarlos como una acción necesaria en contextos de globalización y dirigiendo su atención al análisis de los efectos sociales que causa su aplicación.

Para hacer una reflexión más profunda del contexto en donde se aplican este tipo de intervenciones se retomó a Michael Janoschka y Rodrigo Hidalgo, quienes despliegan su teoría sobre Ciudad Neoliberal exponiéndola como:

Una de las tantas expresiones materiales y socialmente construidas del capitalismo contemporáneo caracterizada por la importancia de la ciudad-región como escala clave en la economía global y el surgimiento de la competitividad urbana, la reestructuración de los gobiernos locales y la introducción de técnicas de administración prestadas de la empresa privada, nuevas formas de gobierno y la promoción de una cultura de emprendimiento,

⁷ CASTELLS, Manuel. La Cuestión Urbana. Siglo Veintiuno editores. México. 1976.

⁸ CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA Campos, Gabriela. Gerencia Pública Municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México. Centro de investigación y docencia económicas. 2000, p. 24

la reestructuración de los mercados de trabajo, la privatización y mercantilización, el auge de sector de servicios y de la economía cultural⁹.

Y dentro de esta, uno de sus efectos más nocivos: la Gentrificación, que consisten en:

La proliferación de políticas públicas que tienen el objetivo (explícito o implícito) de desplazar a las clases populares de las áreas centrales. El proceso es acompañado por una inversión inmobiliaria masiva que materializa la reconquista de los centros urbanos para las clases pudientes... para su estudio en el contexto Latinoamericano, se consideran tres factores... "(i) el rol decisivo que las administraciones públicas juegan en los procesos de gentrificación en América Latina, (ii) la violencia simbólica que es aplicada por la re-apropiación del patrimonio arquitectónico y cultural; (iii)" la violencia que se aplica en la formalización de unas economías y unas ciudades producidas y vividas en gran medida bajo la informalidad¹⁰.

A Fernando Carrión quien aporta los postulados necesarios sobre centro histórico y las corrientes bajo las que se aplican sus políticas de intervención, Y finalmente a Clemente Forero y Jordi Borja quienes abordan el tema de la participación ciudadana en la planificación urbana, igualmente recobran importancia los aportes de Max Weber y otros autores que tratan temas relacionados con el espacio público, la participación comunitaria, el desarrollo territorial y la descentralización, entre otros temas fundamentales para el desarrollo de esta investigación.

En segunda instancia se presenta de manera resumida los documentos institucionales que sustentan la intervención del plan de movilidad en la carrera 27 tales como: *El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010* "Estado Comunitario Desarrollo Para Todos", la estrategia Ciudades Amables, los Planes de Desarrollo Municipales: 2008–2011 "Queremos más, Podemos más", 2012–2015 "Transformación productiva," los documentos CONPES 3167, 3549 y 3582, el Plan Parcial Centro, El Proyecto: Plan Integral de Tránsito y Transporte, El PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección)", y el plan de reasentamiento para el sector centro de la carrera 27, a la par que se desarrolla una confrontación entre los objetivos y alcances presentados en dichos documentos y la puesta en marcha de los mismos.

⁹HIDALGO Rodrigo y JANOSCHKA, Michael. La Ciudad Neoliberal, Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Michael Janoschka: Rodrigo Hidalgo Editores, Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 11.

¹⁰ JANOSCHKA, Michael y SEQUERA J. Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista, en *Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina*, Juan José Michelini (ed.). Catarata. Madrid. 2014, p. 82

En el tercer capítulo se aborda los relatos de la población entrevistada, alrededor de los 4 centros que presentan Cabrero y Nava para detectar la legitimidad del proyecto, de la siguiente manera:

Eje de acción centro – ciudadano: para el cual se retomó las entrevistas realizadas a los habitantes del sector centro de la carrera 27 y los sondeos a los transeúntes, a la par que se contrastó sus relatos con las afirmaciones de funcionarios de Avante y la Personería Municipal.

Centros de comunicación social: se realizó el análisis de este centro a partir de la información suministrada por la página web de AVANTE por parte de la institucionalidad y del programa radial Zona Franca, como propuesta de comunicación alternativa llevada a cabo desde los ciudadanos.

Centros de promoción de redes de participación social: donde a través de la investigación se permite visualizar la existencia de un grupo de mujeres que se organizan en pro de lograr unas mejores condiciones de negociación, encontrándose con la cruda realidad de una planificación “estratégica” en teoría pero normativa y autoritaria en la práctica, a la par de la estigmatización de los ciudadanos que las tildan como opositoras del progreso.

Centros de negociación y manejo de conflictos: en el cual se aborda a través de las entrevistas a profundidad a líderes de las iniciativas comunitarias. Defensores del patrimonio del centro histórico, y a funcionarios de la institucionalidad con el fin de obtener los discursos de las dos partes implicadas.

Para finalizar esta investigación, se presentan una serie de conclusiones en base a los tres objetivos planteados en la investigación, que revelan los agravios que se cometieron en la puesta en marcha del proyecto y la alteración de los postulados bajo los que se formuló el plan de movilidad, la restricción que se le dio a la participación ciudadana, demostrando así las falencias de una la Planificación estratégica a la cual le extrajeron lo que desde la institucionalidad se consideró conveniente, olvidando un factor clave como lo es la legitimidad, y finalmente se aborda la realidad que enfrentan las nacientes iniciativas de organización social en contextos urbanos.

1. POLÍTICAS NEOLIBERALES, PLANIFICACIÓN URBANA Y CIUDAD.

Los procesos de globalización han trastocado todas las realidades locales, y las ciudades, no han sido ajenas a este fenómeno, por lo que a mediados de los años 80, las políticas del Banco mundial se vieron enfocadas a orientar todo el sistema institucional, en torno a las políticas y objetivos capitalistas urbanos, que conllevaron a “una gestión neoliberal de la ciudad”¹¹. La política de desarrollo económico produjo la implementación de los Grandes proyectos urbanos (GPU), enormes operaciones que asumen la forma de programas de intervención, a través de un conjunto de acciones urbanas de nivel intermedio que por su integración tienen un profundo impacto en el desarrollo de una ciudad¹². Estos GPUS, para el caso de los Centros Históricos, se diferencian según la escala de intervención, pasando por la recuperación de las áreas antiguas, hasta la construcción de nuevas zonas turísticas, las cuales son incorporadas a las políticas formuladas en los planes de desarrollo nacionales y municipales, con el objetivo de alcanzar unos niveles de competitividad acordes a las exigencias de la globalización.

A medida que los GPU se implementan, van modificando las condiciones y los modos de vida de la población que habita los lugares donde se aplican, la característica de estos, es que se realizan en los sectores de la ciudad donde el poder económico logre recuperar las mayores rentas posibles, generalmente en sectores populares, provocando un desplazamiento de sus habitantes, cambiando la configuración del territorio, y propendiendo por una mayor generación de recursos económicos, como clave para el alcance de ciudades neoliberales.

Hoy en día los grandes proyectos tratan de intervenir en áreas de sensibilidad especial a fin de reorientar los procesos urbanos y crear nuevas identidades urbanas a nivel simbólico. Intentan también crear nuevas áreas económicas (en ocasiones, enclaves territoriales) que tengan capacidad de promover entornos protegidos de la violencia y pobreza urbana, y más favorables a las inversiones privadas nacionales o internacionales. “Al describir los motivos que justifican estos programas, sus partidarios realzan su papel instrumental en la planificación

¹¹ BALVO MARCELLO, JORDAN, Ricardo y SIMIONI, Daniela. La Ciudad Inclusiva. (Naciones Unidas – CEPAL). Cuadernos de la CEPAL N°88: Santiago de Chile, 2003, p. 15

¹² LUNGO, Mario. Grandes Proyectos Urbanos. Una visión general. 2004, p. 16. [en línea]. disponible en: https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fsaber.ucv.ve%2Fojs%2Findex.php%2Frev_urb%2Farticle%2FviewFile%2F5583%2F5367&ei=2tJbVcKHHbOOsQSS6YOWBg&usg=AFQjCNHTa6SVW_ KPRglv4dBv9JKP2vAlmg 29/05/2015

estratégica, su supuesta contribución a la productividad urbana y su eficacia para reforzar la competitividad de la ciudad”¹³.

Partiendo de que los GPU, requieren de un escenario específico para desarrollarse, es importante tener en cuenta algunas definiciones sobre ciudad, en ese sentido Jordi Borja manifiesta que es el tópico más complejo de la realización humana, “La ciudad nace del pensamiento, de la capacidad de imaginar un hábitat, no solo como una construcción para cobijarse, o una fortaleza o como una manifestación del poder. Hacer la ciudad es ordenar un espacio de relación, es construir lugares significantes de la vida en común”¹⁴.

Sin embargo, más allá del bienestar colectivo bajo el que se idealiza la gestación de las ciudades, se antepone la relevancia que ha tenido el factor económico, es así como bajo una definición sociológica clásica se entiende “ciudad, en el sentido económico, cuando la población residente en una localidad satisface una parte económica sustancial de sus necesidades en el mercado local, gracias sobre todo a los productos que dicha población, y la de los alrededores inmediatos, hayan fabricado o se hayan procurado para venderlos en el mercado... por tanto, toda ciudad tiene como centro económico el asentamiento de un mercado”¹⁵, es decir que en estas localidades, existe un intercambio activo y permanente de mercancías, se abren las puertas a productos extranjeros, a la inversión de los empresarios y por ende a un reglamento tributario a la cabeza de un ente que esté regulando estas dinámicas. Con el paso del tiempo y la entrada de la modernización se ha provocado en la ciudad dinámicas más complejas, por un lado la necesidad de la población por habitarlas y crear un espacio de vida digna y por otro lado, la necesidad de los inversionistas públicos y privados de fortalecer el desarrollo económico para poder invertir con el menor riesgo posible, al respecto Ronaldo Ramírez plantea que “la ciudad capitalista moderna en los países de desarrollo se caracteriza por la tensión originada por la coexistencia de estas dos fuerzas contradictorias: una tendencia hacia la integración física y social, que se origina en la naturaleza misma de la ciudad y una tendencia hacia la fragmentación física y social resultante de las relaciones sociales del capitalismo y exacerbada por la creciente desigualdad urbana impuesta por la globalización”¹⁶.

En igual medida Michael Janoschka y Rodrigo Hidalgo en su investigación titulada La Ciudad Neoliberal: exponen a la ciudad como una de las tantas expresiones materiales y socialmente construidas del capitalismo contemporáneo, describen como las proliferaciones de las políticas de este “modelo” han alterado

¹³ LUNGO, Mario. Suelo y grandes proyectos urbanos: La experiencia latinoamericana. Artículo en línea: (s.f). [en línea]. Disponible en: http://www.lincolnst.edu/pubs/1633_Suelo-y-grandes-proyectos-urbanos--La-experiencia-latinoamericana. (01, 05, 2015)

¹⁴ BORJA, Jordi. La Ciudad Conquistada. Madrid: Alianza Editorial, S.A. 2003, p. 26.

¹⁵ WEBER, Max. Economía y sociedad. México: Fondo de Cultura Económica. 1984, p. 5

¹⁶ BALDO, Marcelo, JORDAN, Ricardo, SIMONI, Daniela, La ciudad Inclusiva, Cuadernos de la CEPAL No. 88, Santiago de Chile. 2003, p. 56

profundamente la forma como las ciudades son imaginadas, percibidas, apropiadas, de forma simbólica y materialmente transformadas por los diferentes actores sociales, políticos y económicos, destacando dentro de ellas “Las Políticas de Neoliberalización las cuales no se definen ni exclusivamente en un lugar concreto ni se difunden de manera directa... Más allá de las características comunes que comparte en diferentes lugares, la Neoliberalización significa también la producción de ensamblajes políticos para cada lugar sin que se produzcan duplicidades ni copias.”¹⁷ En este mismo sentido los autores pretenden develar los interrogantes que se deben plantear frente a la geografía urbana crítica o “Las geografías del neoliberalismo urbano” las cuales muestran que los grandes espacios de la Neoliberalización se caracterizan por cambios en la política urbana; dichos cambios, serán esbozados a continuación:

(i) la creación de redes de negocios dirigidas por colaboraciones público-privadas; (ii) Nuevas formas de la política de desarrollo económico local que fomentan la cooperación entre empresas; (iii) la implementación de programas basados en la comunidad para paliar la exclusión social; (iv) la producción de nuevas formas de coordinación interinstitucional y redes entre las distintas esferas de intervención estatal local y (v) la formación de nuevas instituciones regionales que promueven la coordinación intergubernamental y el marketing urbano¹⁸.

En si La ciudad es vista como el epicentro perfecto para los medios de consumo colectivo, puesto que es un objeto de valor de uso para los propietarios y la clase privada, la cual está por encima del ciudadano de bajos ingresos. En esta medida el papel de las ciudades globales ha cobrado en la actualidad gran relevancia, tal cual, como lo expone Saskia Sassen “Estas Actúan como nodos del poder económico mundial, con lo que reducen a las metrópolis dominantes en los países subordinados al papel subsidiario de nodos de organización de la integración local a la acumulación mundial y de correas de transmisión del valor exportado”¹⁹.

Bajo el anterior análisis, el espacio urbano se ve limitado a una forma bastante eficiente de fijación de capital; ya que posee un proceso de inversión y una forma de acumulación fija de capital condicionada por un tiempo de vida, por ello el capital circundante siempre debe estar buscando “nuevas formas de acumulación en ese mismo espacio, debido a que al ser éste una mercancía, un generador de riqueza y un mecanismo de capitalización de plusvalía, se debe crear, transformar y destruir para su revalorización y reinversión”²⁰. Por ello Harvey llama a este fenómeno destrucción creativa, materializada en las aceleradas creaciones

¹⁷HIDALGO Rodrigo y JANOSCHKA, Michael. La Ciudad Neoliberal, Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Michael Janoschka - Rodrigo Hidalgo Editores: Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 11.

¹⁸Ibíd., p. 12-13

¹⁹ Ibíd., p. 15.

²⁰ Ibíd., p. 15

inmobiliarias. De esa manera en palabras de Lefebvre, “la ciudad parece condenada por el capitalismo, la degradación de lo urbano proviene del conflicto entre el valor de uso y el valor de cambio. La ciudad y la realidad urbana dependen del valor de uso”²¹.

Ahora bien, la constante transformación de la ciudad incide directamente en los imaginarios sociales y su quehacer en la cotidianidad, Para Néstor García Canclini, el imaginario es un fenómeno socio-cultural, que responden a “elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseamos que existiera”²². Además poseen un componente necesario representado constantemente en la Interacción social, (Física y Espacial). Los imaginarios no pueden ser totalizadores ni destotalizadores, hay que tener presente que no existe una visión global de ciudad ya que cada “habitante fragmenta y tiene conjeturas sobre aquello que no ve, que no conoce, o que atraviesa superficialmente. Es una de las maneras de hacer evidente que no hay saberes totalizadores, formas absolutas”²³.

La localización es un fenómeno importante en los imaginarios sociales, ya que este fenómeno permite no solo crear ideas sobre un lugar en específico donde se habita, sino también por medio de las relaciones sociales y la comunicación, en percibir e imaginar cómo es otro lugar, otra ciudad. Cabe mencionar que existen localizaciones con significados diversos, Canclini los toma desde una perspectiva contraria a la definición de No lugar de Marc Auge, ya que un lugar puede tener una significación para unos, pero otra totalmente diferente para otros, por ejemplo, un aeropuerto podía ser un no lugar para quienes toman un vuelo, pero se convierte en un lugar para aquellos que trabajan ahí.

En síntesis las representaciones simbólicas y los imaginarios sociales tienen una característica individual y colectiva, son las representaciones de una individualidad pero se consolidan con la interacción social en la ciudad. Así mismo esta interpretación puede ser variable en la sociedad con los procesos de intervención que se desarrollan hoy en día a causa de la modernidad.

En esa línea, cabe mencionar que en esa institución imaginaria de ciudad está la comunidad; aquella compuesta por la “población organizada, que se encuentra presente como actor fundamental a lo largo de todo el proceso de construcción de ciudad, generando alrededor suyo una estructura social y urbana, producto de la consolidación de barrios”²⁴. Donde se evidencia un punto político-administrativo de

²¹ BETTIN, Gianfranco. Los Sociólogos de la Ciudad. Barcelona - España. Editorial Gustavo Gili. 1982, p. 166

²²LINDÓN, Alicia. ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?, Diálogo con Néstor García Canclini, 23 de febrero de 2007, México, p. 90

²³Ibíd., p. 93.

²⁴Ibíd., p. 324

la ciudad, “un territorio urbano delimitado”²⁵; ahora bien cabe resaltar que dentro de la ciudad existe una política local, en el sentido pleno y clásico del término, y que solo responde a iniciativas que provengan de una voluntad política fuerte, definidas a diferentes escalas territoriales, pueden autorizar a confiar en una reversión de tendencia y a devolver el aliento a una perspectiva de gestión social de la ciudad, fundada en la solidaridad y no en la búsqueda de ganancia, lo cual se lograra en la medida que los proyectos se gesten desde las comunidades, dándoles espacio para una participación verdadera y promoviendo el desarrollo endógeno.

Por otra parte, considerando que para este estudio es importante la categoría de centro histórico, puesto que como lo expresa Fernando Carrión en su texto *Los Lugares y Flujos Centrales: la relación entre ciudad y centro histórico* es dialéctica e insoluble puesto que “son productos históricos que entrañan una relación dentro de la otra relación, donde la ciudad es condición de existencia y continente del centro histórico; este a su vez, es el origen de la ciudad”²⁶.

Esta relación insoluble lleva a que el centro histórico se caracterice por ser un escenario singular de concentración de la riqueza histórica y cultural de su sociedad, expresado por un significativo número de inmuebles, los cuales concentran una gran carga de valores simbólicos tanto religiosos como económicos y políticos, por ello Carrión afirma que el Centro Histórico: “Es el espacio de mayor valor histórico y cultural de la ciudad, porque desde sus orígenes ha logrado sumar valor a su pasado”²⁷. Además posee dos funciones realmente importantes: “Por un lado, la cualidad integradora (Simbiosis) identidad (Simbólica) y ciudadana (Polis) de la centralidad histórica, como cualidades articuladoras en lo social y lo urbano, y por otro lado, la condición concentradora de actividades, servicios y personas que permiten propiciar competitividad, posicionamiento y legitimidad a la institución y a la entidad que las promueve”²⁸.

En relación con lo mencionado, es necesario referirse a la conceptualización teórico-metodológica expuesta por Carrión, la cual permite organizar este campo: Tiempo (Historia) Espacio (Territorio) Herencia (Patrimonio) y preservación (Sostenibilidad). En primera Instancia cuando el Autor menciona la Sostenibilidad de los centros Históricos “hacia lo Territorial” se refiere a que es necesario partir de que el territorio es condición de existencia de lo social, y no, como generalmente se cree, un continente ocupado o desocupado por algo físico externo. “Esto significa que la lógica espacial de los procesos sociales debe ser descifrada a partir de las leyes de la sociedad; lo cual nos conduce al concepto de

²⁵ WEBER, Max. *Economía y sociedad*. México: Fondo de Cultura Económica, 1984, p. 15

²⁶ *Ibíd.*, p. 14

²⁷ CARRION, Fernando, *Centros Históricos y Pobreza Extrema*, p. 6.

²⁸ *Ibíd.*, p. 29

organización territorial”²⁹. En este sentido el centro Histórico es una organización territorial sostenida por un proceso social que tiene dos opciones en función de unos actos voluntarios consientes (Política): Transformación y Conservación.

Esta es una de las dicotomías que atraviesan las centralidades históricas en América Latina actualmente, puesto que gracias a los procesos de globalización y la injerencia de los GPUS las ciudades han tenido que enfrentarse a grandes cambios; en primer lugar la ciudad ha tenido que recibir mayores cantidades de población que se traslada de la zona rural a la zona urbana, llegando a convertir a América Latina, en el continente con mayor población urbana en el mundo, en segundo lugar se ha generado una mayor participación de los estamentos gubernamentales en lo referente a la administración de centros históricos y un incremento en la participación del sector privado en las decisiones sobre estos espacios, tanto de las empresas trasnacionales que lo ven como una área de comercialización como de “organismos de crédito que tienen como política su promoción”³⁰.

Finalmente, están los cambios provocados por la revolución científico – tecnológica. “De allí que las crisis de la centralidad histórica busque ser superada en el marco de este nuevo contexto urbano de globalización, transición demográfica, reforma del estado (apertura, ajuste, privatización) y revolución tecnológica”³¹.

Estos hechos han generado impactos considerables en los centros históricos, como que la gestión de los centros históricos se haga bajo modalidades descentralizadas y privatizadas, los referentes fundamentales de los centros históricos inicialmente generados por las características nacionales, tienden a internacionalizarse, la entrada del sector privado a los centros históricos produce una privatización de la gestión pública, lo que ocasiona que el ciudadano sea mirado como cliente. Se pretende generar un nicho de mercado para los centros históricos, cambio del contenido de las centralidades, de espacios de encuentro hacia lugares de tránsito y flujo, por eso hay la necesidad de romper la barrera histórica, para la circulación de personas, bienes, servicios e información. Se valora más la movilidad de la población, información y recursos, que las necesidades de encuentro y formación de comunidad, ahora en los centros históricos la población residente es menor que la de tránsito y dentro de ella el turista tiene mayor peso a pesar de ser minoritario... “los centros históricos empiezan a ser víctimas del abandono de lo cívico y de la pérdida de su condición de espacio público”³².

²⁹ *Ibíd.*, p. 30

³⁰ BALVO, Marcelo; JORDAN, Ricardo y SIMIONI, Daniela. *La Ciudad Inclusiva*. (Naciones Unidas – CEPAL), 2003. Santiago De Chile: Cuadernos de la CEPAL N°88, p. 136

³¹ *Ibíd.*, p. 136

³² *Ibíd.*, p. 138

De esa manera, es clave reconocer que el centro histórico hoy en día tiene más valor de imagen que valor de uso, en la medida que este ya no se diseña o se construye para el ciudadano, si no que se hace pensando en el turista, en la persona fluctuante y como se mencionó anteriormente en las políticas público-privadas de acuerdo a ejes estratégicos. Debido a ello es clave resaltar el papel del centro Histórico como espacio público el cual ha sido considerado como el lugar predilecto para albergar la tensión existente entre el estado y la sociedad, entre lo público y lo privado, esto se debe a que es el lugar que más cambia en la ciudad, además porque dentro de la ciudad es “el espacio público por excelencia, porque permiten la simbiosis (encuentro), lo simbólico (Identidades múltiples y simultaneas), y la Polis (Espacio de disputa y disputado)”³³.

En esta medida, la simbiosis en un espacio público, es la encargada de la integración social, lo que significa que un espacio de simbiosis es el único lugar de encuentro al cual todos convergen, por lo tanto la conectividad, el posicionamiento y la accesibilidad, son fundamentales.

Lo simbólico en el espacio público se enfoca en un ámbito de relación y reencuentro de socialización, de expresión e información cívica y colectiva, lo cual es factible porque existe heterogeneidad de funciones, tiempos, y gentes.

Esta condición le da un carácter distinto de los diferentes lugares respecto de la ciudad, y en algunos casos de la humanidad, más cuando hay un reconocimiento por parte de la comunidad Internacional (UNESCO). “Se reconoce a esta parte de la ciudad como un espacio público que incluso tiene valoración mundial, en otras palabras, “el valor patrimonial adquiere un reconocimiento mundial público”³⁴, tratándose así de “espacios de todos” que le da el sentido de identidad colectiva que vive más allá del centro y del presente.

La polis, entendida como la cualidad que tiene el espacio público, la cual tiene un orden definido y desarrollado. Aquí, se encuentran el marco legal compuesto por leyes, ordenanzas, códigos e inventarios particulares. Ahora bien, las centralidades históricas tienen diversos patrimonios simbólicos, surgidos por la disputa constante entre el espacio y el tiempo. Como ya se ha mencionado anteriormente el espacio público en el centro histórico también se ve afectado por la privatización y la globalización de la “gestión de los centros Históricos, por medio de la introducción de la lógica de la Administración privada en la gestión urbana”³⁵, de tal manera que esto posibilita la presencia de multinacionales y franquicias en los centros históricos de América Latina, al igual que la presencia del sector financiero, abriendo las posibilidades para que éste también pueda tomar decisiones sobre los proyectos que se pretendan ejecutar en el centro

³³CARRION, Fernando, Centros Históricos y Pobreza Extrema, p. 38

³⁴ Ibíd., p. 38

³⁵CARRION, Op. Cit, p. 39

histórico. “Con esta tendencia los centros históricos empiezan a ser víctima del abandono de lo cívico y de la pérdida de su condición de espacio público, así como también se observa la concentración de la propiedad, la penetración de capitales trasnacionales en desmedro del pequeño capital nacional y la reducción del compromiso de la población con la casa, es decir, de erosión del sentido de la ciudadanía”³⁶.

En esta misma medida el deterioro y privatización del espacio público afecta directamente la condición de centralidades Históricas como espacio para el Hábitat, el cual añade un “componente social a lo espacial y a lo temporal, enriqueciendo su gestión patrimonial de acuerdo a un modelo concéntrico de desarrollo, que mira en la ciudad construida, no sólo la memoria de un pueblo, sino una condición que refuerza el sentido funcional e histórico de las áreas antiguas, para frenar la expansión urbana y respetar el derecho habitacional de los residentes del centro”³⁷.

Para Fernando Carrión, existen diferentes procesos en la ciudad que afectan directamente el empobrecimiento del centro histórico como hábitat, dando lugar a la degradación y al deterioro físico del mismo, algunas explicaciones a este fenómeno son: Los procesos Técnico-Financieros y de mercado inmobiliario, que se sustentan en el deterioro de los inmuebles por el paso del tiempo y el mantenimiento para su conservación cada vez mayor, por lo que llega un momento que es incosteable y se da el deterioro y posteriormente la desvalorización, creando así las condiciones idóneas para lo denominado como “Proceso de Sucesión”³⁸, este se refiere al abandono de las residencias en el centro por diferentes motivaciones de los habitantes.

El proceso urbano anteriormente mencionado, trae como consecuencia la denominada Renovación Urbana en el marco de la centralidad histórica, entendida esta como hábitat y como espacio público, la cual a su vez se marca por dos objetivos distintos y antagónicos:

1. La instrumentación de políticas públicas y programas de renovación habitacional del hábitat deteriorado de los barrios populares céntricos.
2. La transformación de las áreas centrales, especialmente el centro histórico, por medio de planes y programas de “rescate” basados en una combinación de políticas de protección del patrimonio histórico y de renovación de los

³⁶CARRION. Fernando. Quito Imaginado. FLACSO, Quito – Ecuador. 2005, p. 100

³⁷PAZ, Feliciano y JAIME, Ernesto. Legitimación y renovación urbana: El caso de la Plaza del Carnaval y la Cultura en el centro histórico de la ciudad de San Juan de Pasto. Trabajo de grado para optar al Título de Magíster en Estudios Urbanos. Quito – Ecuador: FLACSO. 2014, p. 23.

³⁸ COULOMB, René Bosco; ESQUIVEL HERNÁNDEZ, Ponce y SERNICHARO, María Teresa Gabriela. Hábitat y Centralidad En México: Un Desafío Sustentable, México: Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 1º edición, 2012, p. 36

espacios deteriorados, con el propósito de crear condiciones para la instalación de nuevas actividades y servicios e incluso de nuevos habitantes de mayores ingresos y capacidad de consumo, en sustitución de los residentes actuales.

Por ello es necesario que las políticas de intervención de las administraciones locales empiecen por repensar los procesos de renovación del hábitat del centro, siendo necesario tener en claro el concepto hábitat que “hace referencia a las condiciones físicas, naturales o construidas de un espacio habitado por seres vivos, mientras que el verbo habitar hace referencia no sólo a “dónde se habita”, sino también a “la relación que se establece entre los individuos y su espacio habitable”, es decir, “cómo se habita y quién habita”³⁹.

Por lo tanto las centralidades históricas como hábitat son “una trama residencial especialmente relevante de la que es preciso conocer su situación, las condiciones de renovación, sustitución, adaptación a las necesidades de los habitantes”⁴⁰ para enfrentarse a la ola de la modernidad, la globalización y la renovación urbana.

Finalmente sobre el tema de centralidades históricas y ciudad; cabe mencionar una característica muy importante que ellos poseen: la Pluralidad y se define, por un proceso histórico bastante largo, lo que conlleva a que existan varios puntos monumentales claves que les permitan asumir como centros históricos en la misma unidad urbana.

Por tanto la “ciudad tiene una existencia Poli central, por ser portadora de múltiples tiempos e historias que devienen de momentos diferenciados a lo largo del mismo proceso y porque hay lugares donde se concentra mayor pasado en el presente”⁴¹. Lo cual lleva al autor a explicar que es importante la “desideologización”⁴² del centro histórico, de tal manera que no se le atribuya como única característica su relación con la época colonial, ya que de esta manera lo colonial pierde su condición de relación social histórica particular y se restringe a lo espacial o a un estilo arquitectónico. Lo que está errado, ya que dentro de la definición que Carrión le asigna al centro histórico, este es un “lugar de encuentro o eslabón que a través de su actual presencia, integra al pasado con el futuro deseado”⁴³

³⁹VILLAVICENCIO, J. Hacia la definición de áreas testigo, Seminario Hábitat y Centralidad, UAM-Azcapotzalco, documento interno de trabajo, 2010.

⁴⁰PAZ FELICIANO, Jaime Ernesto. Legitimación y renovación urbana: El caso de la Plaza del Carnaval y la Cultura en el centro histórico de la ciudad de San Juan de Pasto. Trabajo de grado para optar al Título de Magíster en Estudios Urbanos. Quito – Ecuador. FLACSO. 2014, p. 22

⁴¹ Ibíd., p. 15.

⁴² MORALES H, Carlos. La dimensión de los centros históricos en América a Latina – Fernando Carrión) Bogotá – Colombia: Universidad de los Andes. 1990, p. 31

⁴³ Ibíd., p. 34

Ahora bien, teniendo en cuenta que dentro de la construcción de ciudad, y de los cambios que afrontan los centros históricos, la planificación es un proceso indispensable, es relevante acercarnos a la definición propuesta por Manuel Castells, en la cual se debe entender la planificación urbana como:

La intervención de lo político sobre la articulación específica de las diferentes instancias de una formación social en el seno de una unidad colectiva de reproducción de fuerza de trabajo, con el fin de asegurar su reproducción ampliada, de regular las contradicciones no antagónicas, de reprimir las antagónicas, asegurando así la realización de los intereses de la clase dominante en el conjunto de la formación social y de la organización del sistema urbano, con vistas a mantener la reproducción estructural del modo de producción dominante⁴⁴.

Desde esta perspectiva, el autor plantea que la tarea de planificar hace parte de la política y por lo tanto designa un sistema de relaciones de poder, en estas relaciones de poder se tiene presente que existe una lucha de clases sociales que entran en conflicto y que por lo general quien planifica es quien ejerce la dominación.

Es así, como en un escenario donde “La planeación ha sido vista tradicionalmente como un instrumento de racionalidad colectiva, de previsión estratégica ante la incertidumbre, de manejo de la complejidad, y con objetivos exclusivamente técnicos”⁴⁵, se formula políticas desde afuera, desconociendo la realidad de los sujetos implicados, utilizándolos como objetos y no como actores importantes dentro del proceso de planificación. Hacia la década de los 80, se hace necesaria la implementación de cambios en la concepción de la planificación tradicional, y surge la planificación estratégica situacional, donde el gran reto planteado es la participación activa de las personas involucradas en el proceso, lo cual conllevaría al desarrollo social de las comunidades bajo parámetros de inclusión y relaciones horizontales partiendo de la realidad de los contextos locales, bajo este paradigma se pretende generar “un importante escenario de creación de confianza entre ciudadanos y gobiernos y, un eficaz instrumento de gobernabilidad, siempre y cuando las instancias gubernamentales respeten la autonomía de los espacios de planeación participativa de la sociedad y ésta tenga la organización y capacidad suficientes para hacerlos valer”⁴⁶ así lo expone Clemente Forero. Es decir, que la planeación participativa no solamente involucra el direccionamiento de la esfera gubernamental sino que además requiere de la intervención oportuna, efectiva y

⁴⁴ CASTELLS, Manuel. La Cuestión Urbana. Siglo Veintiuno editores. México. 1976, p. 312

⁴⁵En forma comprensiva, el *Seminario de Alto Nivel sobre las Funciones Básicas de la Planificación* define tres grandes funciones de la planeación: (1) evaluación de planes, programas, estrategias y proyectos; (2) coordinación de planes y políticas, y (3) pensamiento de largo plazo. Santiago de Chile: Ilpes-Cepal, Octubre 7 y 8 de 1999.

⁴⁶FORERO PINEDA, Clemente. El Sistema Nacional de Planeación Participativa de Colombia 1994-2000. ILPES/MEP. Seminario Funciones Básicas de la Panificación. La Habana. 2000, p. 7

eficaz por parte de la sociedad civil. En este sentido, el autor concluye que: “La planeación participativa, vista como proceso, es ante todo un aprendizaje social”⁴⁷.

Por otro lado, Camilo Gonzales y Bertrina Corte, declaran: “la planeación participativa debe introducir mecanismos democráticos y capacidad de intervención directa de las organizaciones comunitarias en los centros de decisión, para que trascienda su condición de recurso político de cooptación de consenso, a favor de un determinado gobierno”⁴⁸. En este sentido, los autores resaltan la importancia de la implementación transparente de mecanismos democráticos, que generen confianza y motivación para que la sociedad civil participe verdaderamente y de manera directa en las diferentes etapas de la planeación, lo que va a conllevar a efectos de empoderamiento e identidad con los procesos adelantados, independientemente de las administraciones que los lideren.

Como se puede ver, en la planificación participativa se ponen en evidencia los derechos y los deberes de todos los ciudadanos en relación con asuntos de la vida pública, al respecto, vale la pena volver a Forero, quien resalta que existen tres condiciones básicas para que la planeación participativa sea real y efectiva: la información, la formación y la organización. En esta dirección, se requiere tanto de parte de las administraciones municipales como de la sociedad civil, para generar estrategias y mecanismos para la información y la formación oportuna y efectiva, lo que conllevaría al impulso de formas organizativas con objetivos claros y compromisos serios que involucren responsabilidades de las partes involucradas.

Otro autor interesado en el análisis de los procesos de planificación participativa en contextos urbanos en Colombia, es Fabio Velásquez⁴⁹, para este autor la planeación es un proceso socio-político y un escenario de interlocución entre actores. Al respecto Velásquez dice:

[La participación] como proceso, comprende una serie de dinámicas sociales y políticas en torno a la identificación de problemas y potencialidades del presente y a la formulación de apuestas de futuro. Como escenario, la planeación es una oportunidad de encuentro entre voces diferentes interesadas en construir consensos básicos sobre metas de bienestar y sobre los procedimientos, instrumentos y acciones necesarios para alcanzarlas. Es, en consecuencia, un proceso y un escenario eminentemente político que enlaza medios y fines, presente y

⁴⁷Ibíd., p. 13

⁴⁸ Citado por CONTRERAS, Mayra. Saberes y Prácticas de la Planeación Participativa en Bogotá: Otra Reflexión pendiente en el Trabajo Social. Bogotá: revistas OUNAL, p. 135 [en línea]. Disponible en: <http://www.revistas.0unal.edu.co/index.php/tsocial/article/viewFile/8517/9161>. (02, 11, 2015)

⁴⁹Sociólogo, profesor de la Universidad del Valle, Sede Bogotá. Investigador de Foro Nacional por Colombia.

futuro, problemas y soluciones, potencialidades y realizaciones, conocimiento y acción⁵⁰.

Desde las dos esferas se destaca que la planeación es por esencia participativa, es decir involucra el accionar de las instituciones y de la sociedad en general, donde la participación de esta última puede ser impulsada por:

Tres razones: el deseo de ciudadanos y ciudadanas de influir en las decisiones, la necesidad del Estado de legitimarse ante los ciudadanos a través de su acercamiento a estos últimos, y, finalmente, el interés compartido de mejorar las decisiones públicas, especialmente en materia de asignación de recursos. En otras palabras, se espera que la participación contribuya a mejorar la prestación de los servicios públicos y a democratizar la gestión⁵¹.

Sin embargo, aunque la planificación estratégica esté muy bien fundamentada teóricamente, sus alcances en la realidad no han sido los esperados, así lo menciona Clemente Forero, en uno de sus estudios: "...la comprensión de los fines de la planeación participativa no fue homogénea y en algunos casos se confundió con la relación de clientela tradicional, tanto por parte de las autoridades como de los consejeros..."⁵², dicha situación ha conllevado a la generación de inconformismos y resistencia de algunos grupos que han quedado por fuera de dichos procesos.

En esa medida, debido a las falencias que ha tenido el modelo de planificación estratégica, y a raíz de las tres crisis de la administración pública contemporánea: Crisis de eficiencia en las agencias gubernamentales, que pone en riesgo la supervivencia de los entes gubernamentales, Crisis de eficacia, que se debe a la dispersión de los entes gubernamentales, que no logran focalizar los impactos y la Crisis de legitimidad, producida por la falta de credibilidad y confianza en las agencias del gobierno, pues la ciudadanía asume que las acciones de los entes gubernamentales, están guiadas por los intereses particulares, a las que con los anteriores modelos de planificación se les había dado unas soluciones simplistas ante problemáticas bastante complejas, en el sentido de que ante la crisis de eficiencia se optó por la privatización, bajo el supuesto de que "lo privado es más eficiente que lo público. Ante la crisis de eficacia, se opta por la supresión de organismos gubernamentales, bajo la premisa de que "si no se hace bien, más vale no hacerlo". (Evitamiento) y Ante la crisis de legitimidad lo más común ha sido ceder espacios a grupos de interés que avalen las acciones como propias, bajo la idea de que "no importa la orientación de los programas sino la integración

⁵⁰VELÁSQUEZ, Fabio y GONZALEZ, Esperanza. ¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?, Bogotá: Fundación Corona, 2003, p. 66.

⁵¹Ibíd., p. 2

⁵²FORERO PINEDA, Clemente. El Sistema Nacional de Planeación Participativa de Colombia 1994-2000. ILPES/MEP. Seminario Funciones Básicas de la Panificación. La Habana. 2000, p. 6

de los grupos"⁵³. Surge una nueva propuesta conocida como: Gerencia pública municipal,⁵⁴ construyendo espacios de diagnóstico y decisión alrededor de los tres ejes de referencia y al interior de los cuales se desplazan las opciones de la acción gubernamental:

La eficiencia, como prerequisite de sobrevivencia, como método de análisis en la relación insumo/producto, orientando la implementación de programas al cuidado y uso intensivo de los recursos que se poseen; la eficacia, como método de visualización clara de los logros e impactos que se quieren generar, como mecanismo de monitoreo y seguimiento de los efectos parciales que un programa o política va generando para introducir los ajustes y correcciones oportunamente; y la legitimidad, como marco de referencia de las acciones gubernamentales, como mecanismo permanente de interacción con la ciudadanía, como método de consulta, de opinión, de participación, que introduce permanentemente los procesos de ajuste, de negociación, de acuerdo, y resultado de ella, los arreglos institucionales necesarios para gobernar⁵⁵.

El reto de la gerencia pública es buscar un equilibrio entre los objetivos que persiguen: la eficiencia, la eficacia y la legitimidad, pues si bien es claro que cada componente tiene una dirección diferente, lo que se pretende es alcanzar un resultado armónico que satisfaga los niveles de competitividad, al mismo tiempo que la comunidad se sienta beneficiada.

En consecuencia, haciendo énfasis en el diagnóstico de legitimidad, es clave identificar los centros neurálgicos. Se conciben cuatro componentes que permiten dimensionar la participación ciudadana, en los proyectos que se acogen al modelo gerencial. Dichos elementos son: puntos de interacción gobierno-ciudadano, los centros de comunicación social, los de promoción de redes de participación, y los de negociación y manejo de conflictos⁵⁶.

Los centros de interacción gobierno – ciudadano deben ser entendidos como los puntos estructurales del gobierno donde se dé una interacción directa entre los funcionarios públicos o los empleados y los ciudadanos, lo cual debe ir más allá de la función que desempeñe el empleado en su oficina, enfocándose en la interacción directa, que debe ser de calidad, ya que “Cualquier gran proyecto

⁵³LUNGO. Mario, Grandes Proyectos Urbanos. Una visión general. 2004, p. 20. [en línea]. Disponible en: https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CBwQFjAA&url=http%3A%2F%2Fsaber.ucv.ve%2Ffojs%2Findex.php%2Frev_urb%2Farticle%2FviewFile%2F5583%2F5367&ei=2tJbVcKHHbOOsQs6YOwBg&usg=AFQjCNHTa6SVW_KPRglv4dBv9JKP2vAlmg
29/05/201

⁵⁴ CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA CAMPOS, Gabriela. Gerencia pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México: Centro de investigación y docencia económicas. 2000, p. 20

⁵⁵Ibíd., p. 24.

⁵⁶Ibíd., p. 54

estratégico de gobierno municipal por más impecablemente que se haya diseñado puede desvanecerse si no se cuida sistemáticamente el punto de interacción con ciudadanos”⁵⁷.

Centros de comunicación social: Debe entenderse cualquier punto de la estructura de gobierno que lleva a cabo algún tipo de sistema de comunicación, promoción, o información a la ciudadanía y a los medios de comunicación, con el fin de establecer cuáles son las líneas de comunicación que el gobierno de turno quiere establecer. De esta manera los centros de recepción de quejas pueden servir como un punto donde el ciudadano se pueda expresar e igualmente como un canal para hacerla pública e informar sobre las medidas que se están tomando. Aquí los sondeos de opinión ciudadana pueden ser una herramienta clave para conocer qué es lo que piensa el ciudadano sobre las acciones que está ejecutando el gobierno. “sin la información sistemática del público no existe método de gerencia y planeación estratégica que pueda ayudar a la toma de decisiones”⁵⁸.

Centros de promoción de redes de participación social:

Se debe entender cualquier punto de la estructura gubernamental municipal en el que se incorpora, articula, o induce, la participación de todo tipo de ciudadanos a título individual, o la de organizaciones no gubernamentales, civiles o religiosas o de otro tipo. En la actualidad este tipo de organizaciones se han hecho muy importantes a la hora de la toma de decisiones, ya que este tipo de centros juegan un papel estratégico para cualquier gobierno municipal contemporáneo, dado que sin el involucramiento de la participación ciudadana en la gestión municipal, difícilmente se podrá tener un efecto multiplicador de las acciones de gobierno, ni la aceptación o credibilidad de la ciudadanía⁵⁹.

Centros de Negociación y manejo de conflictos: “Se debe entender todos los puntos en la estructura del gobierno municipal que intervienen en procesos de deliberación, discusión, o construcción de acuerdos, con otros niveles de gobierno o con agentes no gubernamentales”⁶⁰. En este punto la interacción se hará entre el gobierno y grupos de interés específicos que tengan un alto conocimiento e interés en la temática que se discutirá, con el fin de llegar a consensos.

Es sumamente importante para el fortalecimiento de legitimación de un proyecto la identificación de estos grupos, y en el caso de que no existan, se logren incorporar. A su vez, también es importante, tener presentes los criterios para el diagnóstico de los niveles de legitimidad de un gobierno municipal, los cuales son:

⁵⁷Ibíd., p. 55

⁵⁸Ibíd., p. 56

⁵⁹Ibíd., p. 56

⁶⁰Ibíd., p. 56

- Áreas responsables de la comunicación social (número y tipo de mensajes que se transmiten a la población y número y tipo de mensajes que se reciben de la población)
- Áreas responsables de promover la participación social (número y tipo de mecanismos de participación existentes: consejos, comités, patronatos, asociaciones, o cualquier otro)
- Mecanismos institucionales y reglamentos existentes para normar la participación social
- Frecuencia y tipo de sondeos de opinión ciudadana que se realizan
- Existencia de centros de quejas y de atención ciudadana por dependencias municipales
- Mecanismos existentes para la resolución de conflictos y tendencias a generar consensos
- Agenda de conflictos críticos que no se han resuelto
- Imagen sobre niveles de corrupción (sondeos de opinión al respecto, número de casos detectados, acciones que se han venido tomando).

En este orden de ideas, vale la pena mencionar que la participación en la planificación urbana, debe ser entendida como un medio para formular, discutir y adoptar los grandes consensos del desarrollo y la convivencia de los pueblos. Con base en este contexto, la participación asume un papel de doble vía; por un lado, se requiere de una disposición determinante de las administraciones públicas para crear un ambiente propicio para la participación, en el cual la comunidad exponga sus inquietudes y sus preocupaciones de manera libre y, por el otro, se requiere de individuos interesados en participar y en exponer sus puntos de vista aprovechando las oportunidades de trabajar mancomunadamente con los gobernantes para lograr resultados de mutuo interés. Como lo mencionan Luis E. Vallejo y Héctor J. Fuentes: “La verdadera participación consiste en tomar parte activa, en moverse por sí solo, sin que nadie lo imponga”⁶¹. Vale aclarar que los procesos participativos efectivos no se dan de un día para otro, por el contrario, son el resultado del esfuerzo e interés de la sociedad por contribuir al desarrollo social, ambiental, cultural y económico de sus entornos, al respecto Omar Urán, menciona: “la participación en sí misma no garantiza la calidad de las decisiones; supone procesos previos de aprendizaje y desarrollo de una cultura participativa, la cual hace parte la capacidad de argumentar, deliberar y llegar a acuerdos”⁶². Esta sería la tarea inmediata de las organizaciones cuyo objetivo se enfoca en la contribución para la transformación de sus contextos.

⁶¹ VALLEJO, Luis E. y FUENTES, Héctor J. De la planeación Normativa a la Participativa en Colombia: El caso del manejo de los recursos ambientales. En: Revista UD y La Geomática • Vol. 1, núm. 1. 2007, p. 65. [en línea]. Disponible en: <http://gemini.udistrital.edu.co/comunidad/revistas/revistageomatica/site/Documentos/De%20la%20planeacion%20Normativa%20a%20la%20Participativa%20en%20Colombia%20el%20caso%20del%20manejo%20de%20los%20recursos%20ambientales.pdf>. (20, 11, 2015)

⁶² URÁN, Omar Alonso. La Participación ciudadana en la Planeación y Financiamiento de la Ciudad como Institución Democrática emergente. Colombia: Revista Controversia. 2007, p. 179

En razón de ello, es clave tener en cuenta las diversas formas de participación comunitaria, y el accionar que estas toman frente a los recientes proyectos de intervención urbana, Manuel Castells, en su obra: *La Cuestión Urbana*, define los movimientos sociales como: “Sistema de prácticas que resultan de la articulación de una coyuntura del sistema de agentes urbanos y de las demás prácticas sociales, en forma tal que su desarrollo tiende objetivamente hacia la transformación estructural del sistema urbano o hacia una modificación sustancial de la relación de fuerzas en la lucha de clases, es decir, en la última instancia en el poder de Estado”⁶³.

Ida Susser destaca que para Castells: “los nuevos problemas sociales están en la raíz de nuevas formas de conflicto y también de nuevos métodos de creación colectiva de vida cotidiana. Los movimientos sociales urbanos son la expresión más llamativa de esto.”⁶⁴ Es importante destacar la mirada del autor frente a los problemas sociales, los cuales se analizan como oportunidades de creación, acción colectiva y transformación social, retos que deben enfrentar los movimientos y organizaciones sociales a través de propuestas y métodos para el desarrollo social.

Castells señala que existen ciertos problemas como la contaminación medio-ambiental, la congestión del tráfico y la vivienda que pese a tener efectos distintos según la clase, ejercen un impacto sobre la calidad de vida de todos los grupos sociales, y considera que estas cuestiones relacionadas con el consumo colectivo son cruciales para la aparición de movimientos sociales susceptibles de provocar un cambio social progresista⁶⁵.

En el texto *La ciudad y las masas*, Castells analiza la importancia de la acción colectiva de los movimientos sociales, acciones basadas en la identidad y los estilos de vida. Castells afirma: “Sin movimientos sociales no emanará de la sociedad civil ningún desafío capaz de sacudir las instituciones del Estado mediante las cuales se imponen las normas, se predicán los valores y se preserva la propiedad”⁶⁶. Vale la pena destacar que en este texto Castells se aleja de su concepción clasista de los movimientos sociales y se enfatiza en la categoría de “consumo colectivo” teniendo en cuenta los contextos particulares de cada sociedad. Por otro lado, en relación con el planteamiento, el autor le imprime a los movimientos sociales una gran responsabilidad de resistencia y construcción de alternativas frente al accionar de las instituciones del Estado.

De igual manera, Borja asegura que: “La Influencia de la crítica ciudadana sobre el urbanismo ha dejado siempre un saldo positivo en la ciudad”⁶⁷, sin embargo

⁶³ CASTELLS, Manuel. *La Cuestión Urbana*. México: Siglo Veintiuno editores, p. 312

⁶⁴ SUSSER, Ida. *La Sociología Urbana de Manuel Castells*. Alianza Editorial, Madrid. 1976, p. 20

⁶⁵ CASTELLS, Op. Cit., p. 21

⁶⁶ SUSSER, Op. Cit., p. 22

⁶⁷ BORJA, Jordi. *La ciudad Conquistada*. Madrid: Alianza Editorial. Madrid. 2003, p. 130

también menciona que la acciones de algunos movimientos urbanos van en contra de los cambios y las transformaciones, por lo cual el autor recalca que: “no hay preservación urbana sin intervención transformadora que contrarreste las dinámicas degenerativas”⁶⁸, es decir, para el autor son importantes las acciones de los movimientos sociales en la medida en que estas acciones contribuyen a atender cambios y transformaciones necesarias para el desarrollo urbano.

Borja destaca tres contribuciones de los movimientos sociales a la gestión de ciudad y al urbanismo a finales del siglo XX, estas son:

- La revalorización de “lugar”, del espacio público, del ambiente urbano, de la calidad de vida, de la dialéctica barrio-ciudad, y del policentrismo de la ciudad moderna
- La exigencia de la democracia ciudadana, de la concertación y de la participación en los planes y proyectos, de programas integrados, la gestión de proximidad y la recuperación del protagonismo de los gobiernos locales en la política urbana.
- Y como consecuencia de lo anteriormente dicho, o tal vez como premisa, la recreación del concepto de ciudadano como sujeto de la política urbana, el cual se hace interviniendo en la construcción y gestión de la ciudad. El marginal se integra, el usuario ejerce derechos, el residente modela su entorno. Todos adquieren autoestima y dignidad aceptando y respondiendo a los desafíos que les planean las dinámicas y las políticas urbanas. La ciudad se conquista en el espacio público⁶⁹.

⁶⁸ *Ibíd.*, p. 130.

⁶⁹ BORJA, *Op. Cit.*, p. 31.

2. CONTEXTUALIZACIÓN: PLAN DE MOVILIDAD VIAL Y LA INTERVENCIÓN A LA CARRERA 27 DE SAN JUAN DE PASTO.

En este capítulo se realizara una descripción del contexto y un análisis de los documentos que sustentan el plan de movilidad, donde se identificaran las corrientes que allí se encuentren de cara a la teoría propuesta por Carrión, y a otras teorías de la sociología urbana, considerando de igual manera las realidades narradas desde los actores sociales involucrados en la temática.

De esa manera se tiene que en la actualidad, la ciudad es una de las tantas expresiones materiales, culturales y simbólicas socialmente construidas; Lo que ha generado procesos acelerados de desarrollo económico, también ha creado el escenario propicio para que se presenten problemáticas bastante complejas, al respecto el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) plantea que en el siglo XXI, las ciudades de América Latina, presentan desigualdad, informalidad, y desempleo, a causa del acelerado crecimiento poblacional, lo que ha conllevado a que se presenten altos índices de criminalidad, generando un ambiente incierto para los inversionistas e imposibilitando la creación de empresas, igualmente ha propiciado los desplazamientos internos y el incremento de la congestión urbana, pues la demanda de transporte de la ciudadanía sobrepasa las capacidades del mismo, por lo cual el BID, propone unas intervenciones sectoriales respaldando a través de préstamos de inversión o cooperación técnica, sectores como: transporte, agua, saneamiento, vivienda y desarrollo urbano. Brindando apoyo a las ciudades con una aproximación integral, mediante estrategias de renovación de centros históricos, mejoramiento de barrios, vivienda social y transporte masivo sostenible, entre otras iniciativas⁷⁰. Para el caso de Colombia, específicamente para las ciudades de Pasto y Medellín, el BID, ha realizado un préstamo de 627.8 millones.

De ahí que en Colombia, con el fin de generar procesos que conlleven a evitar o mitigar problemáticas referidas a establecimiento de barrios de invasión, con deficiencia en: cobertura de servicios públicos, infraestructura vial, equipamientos urbanos, preponderancia de desempleo, entre otros, nace el documento “Visión Colombia II Centenario: 2019”, el cual se inscribe en la estrategia de “Construir Ciudades Amables” como parte del segundo objetivo del mencionado documento: “Una sociedad más Igualitaria y solidaria”⁷¹. Este plantea: “En 2019 las ciudades colombianas habrán adoptado un patrón de desarrollo urbano planificado y de uso

⁷⁰ Banco Interamericano de Desarrollo . Sostenibilidad Urbana en América Latina y El Caribe. 2011. [en línea]. Disponible en: [https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CEoQFjAI&url=http%3A%2F%2Fidbdocs.iadb.org%2Fwsdocs%2Fgetdocument.aspx%3Fdocnum%3D35786040&ei=WDNaVYuoO8apgwSs64DABA&usg=AFQjCNEaVFqsknTeC2Q35YWg9BhFho3USw.\(19/05/2015\)](https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CEoQFjAI&url=http%3A%2F%2Fidbdocs.iadb.org%2Fwsdocs%2Fgetdocument.aspx%3Fdocnum%3D35786040&ei=WDNaVYuoO8apgwSs64DABA&usg=AFQjCNEaVFqsknTeC2Q35YWg9BhFho3USw.(19/05/2015))

⁷¹Departamento Nacional de Planeación. Visión Colombia II Centenario: 2019. Construir Ciudades Amables. 2006. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co. (19/05/2015)

eficiente del suelo, que permita optimizar la localización de sus habitantes en función de sus diferentes actividades. Serán generadoras de crecimiento económico, amables con los ciudadanos, incluyentes en términos sociales, ambientalmente sostenibles, fuertes en lo institucional e integradas territorialmente”⁷².

Teniendo en cuenta el diagnóstico sobre el sector transporte en todas las ciudades del país, la estrategia plantea como visión y principios que: “es necesario adelantar acciones de mediano y largo plazo para conformar estructuras empresariales de transporte urbano, que respondan a las necesidades de los ciudadanos y complementen los demás elementos de la movilidad urbana (ciclorutas, vías peatonales, Sistemas alternativos, etc.)”⁷³.

En esa medida, el Gobierno Nacional plantea tres tipos de metas frente al sector transporte, correspondientes con el tamaño de cada ciudad, así: ciudades con menos de 300 mil habitantes; ciudades entre 300 mil y 600 mil habitantes; y ciudades con más de 600 mil habitantes.

Por su parte, cabe mencionar que en el siglo XX la Ciudad de Pasto sufrió grandes transformaciones a nivel infraestructural y social, debido a su crecimiento poblacional, pues para la primera década del siglo XXI, Pasto contó con una población aproximada de 382.618⁷⁴ habitantes y se enfrenta a los retos del desarrollo económico y la globalización, que involucran procesos de intervención y reorganización espacial, viéndose en la necesidad de formular un plan de movilidad para implementar medidas de gestión de tráfico y transporte en las ciudades entre 300.000 y 600.000 habitantes, encontrando su justificación en los planes de desarrollo municipal.

Bajo ese contexto, la administración municipal 2008-2011, en el Plan de Desarrollo Municipal: “Queremos más, Podemos más”, en cumplimiento de las disposiciones locales y nacionales, traza el Plan de Movilidad Vial, propuesta que se desarrolla gracias al accionar de las diferentes instituciones públicas y privadas, cuyo objetivo principal es el mejoramiento de la calidad de vida de la población, que será posible gracias a la intervención de espacios públicos y la implementación de un sistema integral de transporte masivo dentro de la ciudad, en busca específicamente de:

Mejorar la seguridad y eficiencia de los sistemas de accesibilidad y movilidad y fortalecer la intercomunicación vial con el entorno regional, nacional e internacional, buscando ampliar la oferta de espacio público y garantizar el uso y disfrute adecuado. Para dar solución a la gran problemática referida al espacio público, ocasionada por la ocupación inadecuada de comerciantes

⁷²Ibíd., p. 3

⁷³Ibíd., p. 80

⁷⁴ DANE. 2005. [en línea]. Disponible en: <http://www.colombiastad.gov.co>. (19/05/2015)

informales, andenes en mal estado, parqueo inadecuado de los vehículos, entre otros factores que provocan inseguridad, contaminación auditiva y visual, daños a la propiedad y accidentes de tránsito, por lo cual, se propone una transformación de la ciudad, con énfasis en los derechos del ciudadano en calidad de peatón y de pasajero del transporte público colectivo⁷⁵.

El anterior planteamiento, busca posicionar al municipio como una “ciudad competitiva, eficiente y equitativa, con oportunidades óptimas de Movilidad bajo principios de economía, eficiencia, seguridad y corresponsabilidad; sin dejar de ser ambientalmente sostenible, además de brindar un servicio humano y de calidad, que esté al alcance de todos”⁷⁶, lo que permite identificar una corriente funcionalista, que privilegia lo moderno sobre lo antiguo, que busca “adecuar la centralidad a las nuevas condiciones del urbanismo moderno, en segundo lugar una visión desarrollista, la cual tiende a encontrar justificación en la necesidad de un supuesto crecimiento económico que estaría por encima de lo patrimonial”⁷⁷, y finalmente la corriente conservacionista, bajo una versión historicista, que pretendiendo hacer de algunos lugares “un referente exclusivo del pasado”⁷⁸ se encamina hacia la eliminación del vendedor ambulante.

Bajo esos lineamientos se crea AVANTE SETP, una organización descentralizada del orden Municipal, que tiene por objetivo planear, coordinar, gestionar, desarrollar e implementar el Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Pasto.

Así mismo, la administración Municipal 2012 – 2015 presenta el plan: Transformación Productiva, donde la línea estratégica sobre Espacio público y problema urbano se integra con la locomotora para el crecimiento y la generación de empleo del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 - “Ciudades Amables”, y tiene por Objetivo general:

Convertir al espacio público en un espacio continente: un escenario de construcción de sociedad que conecte las ideas de los ciudadanos dentro de un ágora moderna, permitiendo a la ciudad ser entendida como un activo productivo y social; que articule la ciudad con la región desde una perspectiva de ciudad compacta, que sea poli funcional en su centro, motivador de movilidad social, inclusión y cambio cultural al mismo tiempo que el disfrute del espacio público, impulse la participación ciudadana en espacios que sirvan como lugares de interacción social, cultural y político, legítimos para todos⁷⁹.

⁷⁵ Plan de Desarrollo Municipal, 2008 - 2011, Queremos más podemos más. San Juan de Pasto, p. 25

⁷⁶ *Ibíd.*, p. 25

⁷⁷ MORALES H. Carlos. Centros Históricos en América Latina. Bogotá – Colombia: Universidad de los Andes. 1990, p. 32

⁷⁸ *Ibíd.*, p. 33

⁷⁹ Plan de Desarrollo Municipal de Pasto. 2012 – 2015. Transformación Productiva. San Juan de Pasto, p. 34

En este mismo marco, el nuevo Plan de Ordenamiento Territorial del municipio de Pasto 2015 – 2027 “Pasto, territorio Con – Sentido”, tiene por objetivo general: “transformar al municipio de Pasto en un sistema territorial eficiente y sostenible, con oferta de bienes y servicios favorables a la competitividad y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes en un ambiente global”, rigiéndose por los principios rectores de: sostenibilidad, habitabilidad, inclusión, competitividad, concordancia y gobernabilidad. Bajo los anteriores antecedentes, San Juan de Pasto presenta los documentos CONPES 3549 para el Plan de Movilidad y el Proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de San Juan de Pasto” que responde a la necesidad estructural de desarrollar una movilidad adecuada para la ciudad. Dentro del documento se encuentran los lineamientos para la operación del proyecto, la cual se divide en tres etapas que comprende: etapa pre operativa, la fase I y la fase II; así mismo, para la construcción de infraestructura se definen tres tipos de intervención:

El primero de ellos corresponde a las vías que requieren redes por cuenta de las empresas de servicios públicos, en donde se realizará la construcción o reconstrucción de las vías y cuya ejecución se concentra en los años 2010 y 2011; el segundo tipo de inversión corresponde a aquellas vías en donde solo se realizará mantenimiento y adecuación para la puesta en marcha del SETP, obras que se realizaran de manera homogénea desde el año 2009 al 2011. Y el tercer tipo de intervención, obras de gran impacto para la movilidad y el desarrollo urbanístico de la ciudad, las cuales se ejecutarán principalmente en los años 2010 y 2011⁸⁰.

Ahora bien “El Plan de Ordenamiento Territorial concibe el Centro de Pasto como “El Corazón de la Ciudad”, y al PLAN PARCIAL CENTRO, como un instrumento para su Revitalización y Recuperación”⁸¹. Documento que se formuló una sola vez y no ha tenido cambios hasta la actualidad, en este se desarrollan y complementan las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial para determinadas áreas de suelo urbano en el marco de las normas urbanísticas generales y las establecidas por la ley 388 de 1997. Cabe resaltar que en este documento se afirma que:

Desde el punto de vista físico espacial, el centro de la ciudad cuenta con características que se deben afianzar y valorar, como la morfología urbana tradicional heredada de la colonización española y de la época Republicana, los edificios, las plazas, parques, calles, senderos y los atributos naturales, características que se constituyen en un referente de imagen y lectura de la

⁸⁰Documento CONPES 3549. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co

⁸¹ Plan Parcial Centro: “El Corazón de la ciudad”. Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pasto_%20nari%C3%B1o%202005.pdf. (19/05/2015)

ciudad, susceptibles de constituirse en importantes variables de competitividad de cara al mundo globalizado⁸².

El diagnóstico del Plan Parcial Centro presenta en términos de movilidad: dominante prelación del vehículo sobre el peatón, andenes irregulares y en mal estado, reducido espacio para el tránsito peatonal e Inexistencia de espacios para el transporte alternativo y condiciones inadecuadas para el tránsito de discapacitados. El espacio público sigue presentando déficit y una gran falta de apropiación por parte de la ciudadanía.

En cuanto a la conservación del centro histórico, se muestra que el patrimonio arquitectónico se pierde paulatinamente por la imposibilidad de las autoridades de garantizar su preservación y mantenimiento, falta de estrategias e incentivos que motiven a los propietarios e inversionistas privados a conservar y mantener las edificaciones con valor patrimonial y arquitectónico y la ausencia de una cultura de conservación en la formación de conciencia y sensibilidad del colectivo ciudadano.

Para solventar la problemática que se evidencia en el diagnóstico, se plantean unos objetivos, tales como:

Definir y estructurar un esquema de movilidad vehicular, peatonal y alternativo, ordenado y ágil que brinde una mejor y mayor opción de eficiencia y confort dentro del área central de la ciudad, restricción del acceso para el vehículo automotor al área central, buscando que se fortalezca el carácter peatonal del Centro Histórico de la Ciudad. El plan parcial propone la construcción de andenes amplios que apoyen el desplazamiento peatonal en el centro y hacia los colectores del transporte, constituyendo recorridos peatonales entre recintos, que se refleje en espacios públicos de calidad y revitalicen el comercio en el sector, fundamentalmente⁸³.

En tanto a la conservación se encamina a definir los recintos urbanos, que por sus valores urbanísticos permitan la lectura de la ciudad histórica, rescatando el valor de conjuntos que aún se encuentran presentes en el centro de la Ciudad de Pasto y constituir el inventario real de las piezas arquitectónicas y recintos urbanos con tratamiento de conservación en el Centro de la ciudad.

Finalmente sobre lo económico y social se tiene como objetivos:

Promover y estructurar procesos de reactivación del sector central de la ciudad con la participación activa de los actores y promotores sociales, gremios y empresarios, mediante campañas de comunicación y sensibilización, que apoyen la transformación del centro de la ciudad en un

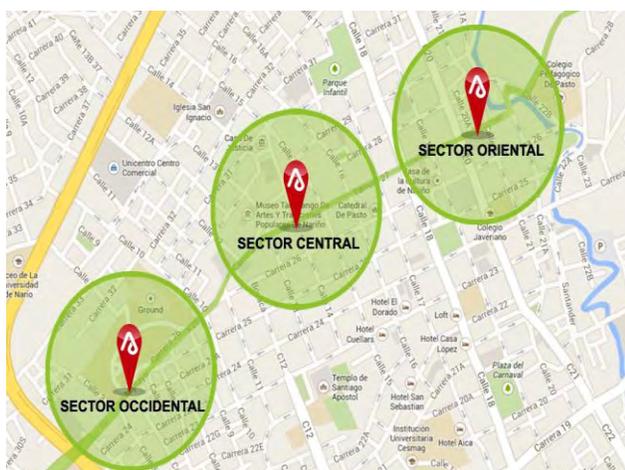
⁸²Plan Parcial Centro: "El Corazón de la ciudad". Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pasto_%20nari%C3%B1o%202005.pdf. (03, 11, 2014)

⁸³Ibíd.

espacio cultural y turístico que dinamice la economía local y finalmente activar e incentivar el repoblamiento del sector central de la ciudad como instrumento de apoyo a la reactivación económica y social⁸⁴En esa medida, después de evidenciar la relevancia que tienen las intervenciones en el Centro Histórico, el estudio se enfoca específicamente en el sector Centro de la carrera 27, que comprende desde el “Parque de la Capilla de Lourdes a la altura de la Calle 13 hasta la Calle 22, extendiéndose en la Calle 16 hacia el norte hasta la Carrera 28, donde se encuentra ubicada la Iglesia de San Andrés. Comprende 8 cuadras a lo largo de la 27 con una afectación de 201 predios y 439 unidades sociales a trasladar destacándose la gran cantidad de unidades sociales económicas ubicadas en el sector”⁸⁵.

Esto a razón de que en dicha zona se involucran unas dinámicas económicas, sociales y culturales bastante importantes y complejas para la ciudad. Sin embargo, Cabe aclarar que esa no es la única intervención que se pretende hacer sobre la carrera 27, puesto que el conector vial, que en la actual Administración es denominado “Paseo de Rumipamba” lo conforman 3 sectores, Primero: el “Sector occidental conformado por la franja entre la avenida Mijitayo y la carrera 27 a la altura del parque de la capilla de Lourdes, en segundo lugar está el Sector central... Y en tercer lugar se encuentra el sector oriental que es la franja entre la calle 22 y la carrera 27 en el sector Nueva Aranda”.⁸⁶ Tal como se muestra en la ilustración.

Figura 1. Paseo de Rumipamba – Intervención Cra 27



Fuente: Avante

⁸⁴Ibid.

⁸⁵Plan de reasentamiento. Carrera 27. Sector Central y Occidental. San Juan de Pasto. [en línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/nuestra-entidad/documentos-descarga/category/21-documentos-gestion-social>. (03, 11, 2014)

⁸⁶AVANTE. [en línea]. Disponible en: http://www.avante.gov.co/index.php?view=article&catid=14%3Acorredorcarrera27&id=43%3Asectoresproyectorcarrera27&format=pdf&option=com_content&Itemid=47, (03, 11, 2014). p. 1.

Por su parte, en los documentos que presenta AVANTE se justifica la realización de la obra sobre la carrera 27, a razón de que con dicha intervención se pretende contribuir a los objetivos generales del proyecto, tales como: “conectar el centro y la periferia de la ciudad, generar sistemas alternativos de transporte como redes de ciclo rutas, devolver espacio público en andenes para un mejor uso y seguridad de los peatones y mejorar las condiciones ambientales al regular la circulación del sistema de transporte”⁸⁷.

En esa medida, remontándonos a los planes de desarrollo que justifican la intervención, se tiene que el primer Plan de Desarrollo que plantea su ejecución se hace bajo la Administración 2008 – 2011, en cabeza del Ex alcalde Eduardo Alvarado, donde se estipula, la ampliación de 15.000 metros cuadrados y a dos calzadas de la carrera 27 entre las calles 4 y 24 como parte del corredor estratégico Mijitayo – Aranda y del Anillo Central, al igual que contempla como meta la implementación de una política de conservación y tránsito calmado para el Centro Histórico de la ciudad, finalmente sobre el fortalecimiento de la participación ciudadana, tan solo se limita a realizar acciones donde a través de las mingas comunitarias y microempresas se incrementa el alcance del mantenimiento vial.

Por otra parte el plan de desarrollo (2012 - 2015): Transformación Productiva, propone como meta, en los cuatro años de gobierno, presentar 2.8 kilómetros de construcción y ampliación de la carrera 27 entre calles 4 y 24 corredor Mijitayo - Aranda, reformular el plan de Ordenamiento territorial con el fin de adecuarlo a las nuevas necesidades, de la mano de la participación ciudadana se pretende convocar a profesionales de la ingeniería, la arquitectura y constructores a participar en la realización de los estudios y diseños que sean necesarios, e Implementar acciones público – privadas y comunitarias para el manejo del espacio público y la recuperación integral de los parques y zonas verdes de Pasto.

De esa manera, para poder intervenir la carrera 27, el departamento de planeación nacional realizó una clasificación de los bienes inmuebles, catalogándolos en 4 niveles de intervención, Ubicando a los inmuebles de la carrera 27 en un nivel de intervención de tipo 3 III. (Anexo: A Plano. Niveles de intervención). No obstante, la carrera 27 en la intersección con la calle 19, está catalogada como conjuntos o recintos especiales de conservación. Estos “conjuntos arquitectónicos de viviendas agrupadas con características republicanas, dan imagen de la configuración urbana de Pasto, marcada por la traza colonial, pero con un ambiente definido en finales del siglo XIX y Principios del XX. El mayor valor de estos espacios es la continuidad lograda y conservada hasta hoy con poca

⁸⁷ Plan de Reasentamiento. Op. Cit.

modificación en sus proporciones”⁸⁸. Pese a ello, todas las acciones que se realizaran en el centro histórico, se encuentran respaldadas por la Ley 388 de 1997, donde se comprende como una de las acciones urbanísticas: “Expropiar los terrenos y las mejoras, cuya adquisición se declare como de utilidad pública o interés social, de conformidad con lo previsto en la ley”⁸⁹. Y adquiere mayor respaldo a través del decreto 763 de 2009 que determina:

A los municipios les corresponde la formulación del PEMP (Plan Especial de Manejo y Protección) para los bienes del Grupo Urbano y los Monumentos en espacio público localizados en su territorio... El PEMP deberá fijar, en los casos en que sea pertinente, las determinantes que desarrollarán las diferentes administraciones locales, en relación con los instrumentos de gestión del suelo, tales como planes parciales, unidades de actuación urbanística, procesos de expropiación y de renovación urbana, entre otros; así como los compromisos de inversión pública y privada⁹⁰.

En las intervenciones de inmuebles catalogados dentro de los niveles de conservación II a IV, el concepto previo emitido por la Filial de Monumentos Nacionales es una recomendación que tendrá en cuenta el Departamento Administrativo de Planeación Municipal para la toma de la decisión final, dentro de un contexto más amplio, que considere aspectos sociales y económicos, así como el estado real del inmueble, su estructura y la viabilidad técnica y económica de su recuperación⁹¹

Finalmente al respecto del PEMP, la investigación arroja que éste se realizó de una manera irregular, pues la convocatoria para que los distintos interesados hagan sus propuestas no se dio a conocer amplia y oportunamente, por lo cual hubo un solo proponente, además el hecho de haber iniciado la demolición de un predio antes de que éste haya sido aprobado, demuestra la irresponsabilidad de las entidades a cargo, ya que al no aplicar el proyecto con todas las garantías de participación de la comunidad, dejó una gran brecha en la legitimidad.

Por otra parte, cabe tener en cuenta, que según información de la oficina de planeación municipal desde el año 2005 cuando se formuló el plan parcial centro

⁸⁸Plan de reasentamiento. Carrera 27. Sector Central y Occidental. San Juan de Pasto. [en línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/nuestra-entidad/documentos-descarga/category/21-documentos-gestion-social>. (03, 11, 2014)

⁸⁹COLOMBIA, Ministerio del Medio Ambiente. Ley 388 de 1997. Diario oficial No. 43.127 de 12 de Septiembre de 1997. [en línea]. Disponible en: https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf (03, 05, 2015)

⁹⁰Decreto 763 DE 2009 (Marzo 10) Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=35447> (17, 06, 15)

⁹¹ Plan Parcial Centro: “El Corazón de la ciudad”. Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pasto_%20nari%3%B1o%202005.pdf (03, 11, 2014)

no se ha formulado más planes para el manejo del centro histórico y en lo que concierne a las acciones del “plan de movilidad, este inició su ejecución hace aproximadamente tres años, y específicamente en la calle 27 la ejecución del proyecto se encuentra en la Fase I, referida a la mitigación del impacto de la demolición (ampliación vial) para posteriormente, en su segunda fase, iniciar un proyecto de revitalización urbana”.⁹²

La notificación y demolición para la expropiación de predios se debió realizar alrededor del 2011, sin embargo hoy en día la obra aún se encuentra en proceso de contratación, debido a que no se cuenta con la totalidad de los bienes inmuebles adquiridos, así lo evidencia el portal de información de Avante sobre el estado de los predios para el mes de septiembre de 2014. Y aunque se suponía que “Para el corredor de la carrera 27 en los sectores central y occidental se deberá haber realizado el reasentamiento de la población presente en la zona máximo para el mes de marzo de 2015 posibilitando el inicio de las obras a EMPOPASTO y así dar continuidad a las vías y al espacio público”⁹³ hasta noviembre del año 2015, aún hay predios que no han definido su situación, retrasando la ejecución de la obra.

El informe data que de los 320 predios que conforman la obra, se han comprado 155, se han demolido 100, se han escriturado 55, están por adquirir 90, de los cuales 7 están con promesa de compra y 40 con oferta, además se han expropiado 11 predios y 32 han solicitado nuevo avalúo⁹⁴. Y particularmente en lo concerniente al sector centro de la carrera 27, La Administración Municipal debe adquirir 204 predios, de los cuales 135 ya fueron comprados por un valor de \$29.249.350.450 millones, lo que evidencia que sin tener en cuenta el avalúo de cada predio ni la extensión del mismo, un promedio general del valor de cada bien inmueble es de aproximadamente \$216.661.855 millones, ahora bien hasta el año 2014, 85 predios han sido demolidos, 50 ya están escriturados, 69 predios están para adquisición del municipio por un valor de \$11.755.605.640, en estado de promesa de compra se encuentran 5 predios y con oferta hay 34, finalmente se expropiaron 10, y los propietarios de 20 predios solicitaron un nuevo avalúo. Tal como se muestra en la ilustración.

⁹² Formulación de Propuesta integral. Departamento de Planeación Municipal de Pasto. San Juan de Pasto. 2015, p. 81

⁹³ AVANTE. Estado de los predios. San Juan de Pasto. [en Línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/gs-estado-de-predios>. (03, 11, 2014)

⁹⁴ *Ibíd.*

Figura 2. Estado de los predios, Sector Central



Fuente: AVANTE

Por otra parte, se tiene que las obras a realizarse en este tramo no solamente están destinadas a complementar la malla vial, también se pretende la “provisión de espacios públicos y a la consolidación de una imagen paisajística representativa, en todo el contexto de la palabra, lo que significa representar lo funcional, lo social y lo cultural”⁹⁵. Con la construcción del Corredor de Espacio Público, Avante desea crear malla que entrelaza lo existente con lo nuevo, generando una estructura articulada con la ciudad, en relación con las mejoras en el espacio público, se realizarán ampliación de andenes, “creación de lugares de permanencia, articuladores de actividades y dinámicas sociales para fortalecer el centro de la ciudad, y generación de recorridos alternos a la carrera 27 para proporcionar aperturas visuales a los recintos patrimoniales de San Felipe y San Andrés”⁹⁶.

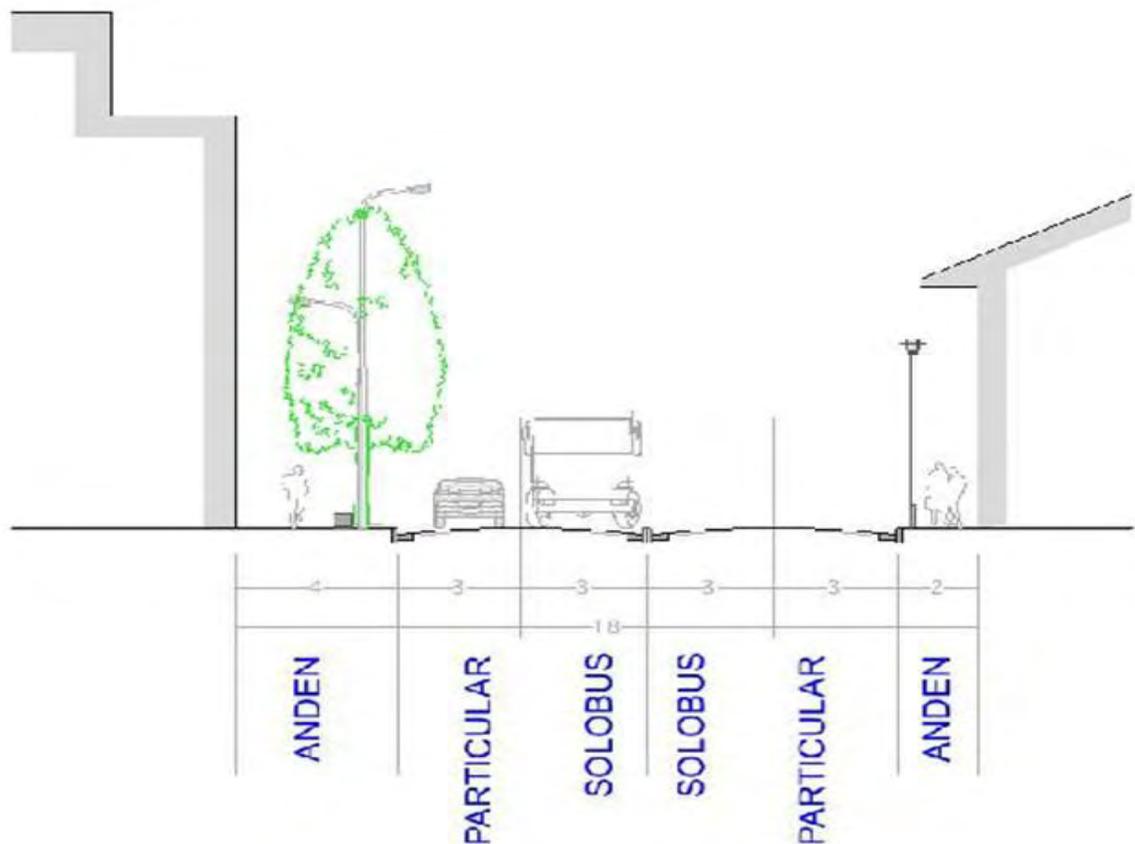
⁹⁵Ibíd., Sector Central

⁹⁶Ibíd., Sector Central

En el plano de movilidad la intervención en este sector es una de las más importantes puesto que plantea la ampliación del perfil vial para crear un anillo que proporciona mayor orden sobre el centro de la ciudad en términos de flujos vehiculares y peatonales, así mismo generara un segundo anillo vial con la incorporación de los sistemas de movilidad al eje de la carrera 27, igualmente se pretende incentivar la recuperación de la habitabilidad contrarrestando la gentrificación, con la reimplantación de la actividad residencial.

Con la ejecución de la obra sobre el sector occidental, central y oriental, se incrementaran la oferta de recorridos peatonales, espacios de movimiento y circulación, en el marco de la movilidad este sector será la continuación estratégica de conectar la carrera 27 con Aranda para así vincular el centro de la ciudad, finalmente se “aumentaran la cantidad de elementos paisajísticos para una lectura del eje como el vínculo entre el paisaje rural y el urbano”⁹⁷.(ver figura 3).

Figura 3. Movilidad para el Intercambio de Alternativas de Transporte



Fuente: Avante.

⁹⁷Ibíd., Sector Oriental

Sin embargo, teniendo en cuenta que el Plan de Movilidad ha atravesado por más de una administración, los cambios y las propuestas al plano inicial son notorios, en la administración municipal 2012 - 2015 se han realizado propuestas con el ánimo de recuperar el paisaje urbano y dar pasó a más espacios públicos, ya que la propuesta inicial se le asignaba bastante importancia solo al flujo vehicular.

En la Administración 2.008 -2.011, el diseño para la intervención de la carrera 27 constaba de cuatro carriles para transporte vehicular, para ello se iban a emplear 11.424 mts², no estaba contemplada un área para ciclorutas, y el área para el espacio público era tan solo de 8.160 mts, en contraposición a la administración de Harold Guerrero, el área para el espacio público es de 11.587 m², además ya se contempla el área para las ciclorutas y el área vehicular se reduce a 2 carriles, uno solo para el tránsito de buses y el otro de carácter mixto.

Los ajustes a la propuesta también están encaminados a disminuir el flujo vehicular, hay una mayor preocupación por la sostenibilidad ambiental, y la creación de espacios públicos, existe una intervención paisajista en el centro histórico, tal como se lo evidencia en la Ilustración.

Figura 4. Movilidad para el Intercambio de Alternativas de Transporte



Fuente: Avante.

Figura 5. Ajustes al diseño urbano paisajístico- Paseo de Rumipamba.

**AJUSTES AL DISEÑO URBANO PAISAJISTICO
PASEO DE RUMIPAMBA**



| Variable | Proyecto Inicial | Propuesta de Ajuste |
|--|--|--|
| <p>Espacio Público (calidad, accesibilidad)</p>  | <p>Espacio público en función únicamente de la movilidad vehicular</p> | <p>El espacio público como elemento constitutivo del paisaje urbano de la ciudad es expresión de identidad e imagen de lugar, también llamado paisaje cultural</p> |
| | <p>Fragmentación del espacio público SECCIÓN ESPACIAL TIPO AVENIDA</p> | <p>Continuidad del espacio público mediante la implementación de una sección ESPACIAL TIPO PASEO.</p> |
| | <p>35.08% de espacio público peatonal sobre el total del perfil</p> | <p>51.5% de espacio público peatonal sobre el total del perfil</p> |
| | <p>0% de cicloruta sobre el total del perfil.</p> | <p>14% de cicloruta sobre el total del perfil</p> |
| | <p>49.12% de calzada vehicular</p> | <p>34.38 % de espacio de calzada vehicular</p> |
| | <p>Espacio público restringido para diversidad de eventos urbanos</p> | <p>Espacio público flexible para diversidad de eventos urbanos.</p> |
| | <p>Adaptabilidad para futuros sistemas de transporte</p> | <p>Adaptabilidad para futuros sistemas de transporte</p> |
| | <p>Cumple con las condiciones básicas de los andenes.</p> | <p>El espacio público se proyecta en función de las actividades urbanas de primer piso.</p> |

Fuente: Avante.

Figura 6. Ajustes al diseño urbano paisajístico- Paseo de Rumipamba.

| Variable | Proyecto Inicial | Propuesta de Ajuste |
|---|--|--|
|  | Efecto desarticulador del Centro Histórico mediante el uso de un separador central de 4m | Mediante la reducción del área para el vehículo se disminuye el efecto de desarticulación de la trama del Centro histórico. |
| | Libre ingreso vehicular al centro histórico | La calzada occidente - oriente (solo bus) controla el ingreso de vehículos desde la carrera 27 hacia la retícula del centro histórico. |
| Patrimonio | Escaso asilamiento de los edificios de valor patrimonial frente a la calzada vehicular | Ampliación del espacio público efectivo paralelo que valora el patrimonio |
| | Conflictos con bienes de interés cultural. | El perfil respeta los Bienes de Interés Cultural (convento de la Concepción , Capilla de Lourdes y Casona de Taminango, Templo y convento de San Felipe y I.E. Normal) |
| | Des configuración de la estructura espacial del recinto patrimonial de San Andrés. | Restitución de la estructura espacial del recinto patrimonial de San Andrés mediante una intervención paisajística |

Fuente: Avante.

Una vez retomados los aspectos técnicos de la intervención del plan de movilidad sobre la carrera 27, es necesario dirigir la mirada hacia los aspectos socioeconómicos, ya que es aquí donde el ciudadano en calidad de: habitante, residente, comerciante o transeúnte de la zona, entra a jugar un papel protagónico en este proceso, más aun cuando el plan de movilidad se ha formulado bajo un modelo de planificación estratégica, que consta de tres componentes fundamentales: eficiencia, eficacia y legitimidad y del equilibrio de estos, depende el éxito en los resultados del mismo.

Por su parte, AVANTE, siendo la empresa ejecutora del proyecto, realizó un Censo en los años 2010 y 2011, con esa información, creó el Diagnostico Socioeconómico para las Unidades Sociales afectadas en todos los tramos a intervenir por el proyecto SETP, con el fin de formular un plan de reasentamiento para la zona centro y occidente de la carrera 27, donde se encuentra que:

- La mayor parte de la población es de estratos 3 y 4. Donde de los 201 predios existentes en la zona, 81 son habitados por arrendatarios y 120 son habitados por propietarios, y muchos de los predios no tienen una situación legal definida, ya que algunos se encuentran en situación de sucesiones sin resolver y están habitados por varias familias del mismo grupo familiar que por tradición se fueron quedando en el lugar de vivienda; de igual forma existen inmuebles fraccionados y con varios propietarios, por lo que la realización del proyecto afectaría negativamente la estructura de quienes habitan estos predios al desintegrarse el núcleo familiar.
- En la zona se ubica un alto porcentaje de locales con destinación comercial, en donde se realizan actividades como: venta de ropa y calzado, insumos para oficina, librerías, veterinarias, restaurantes, cafeterías, lavanderías, parqueaderos, consultorios médicos, y oficinas de prestación de servicios profesionales, de ahí que la población en general no desea ser reubicada en la periferia de la ciudad, ya que los habitantes afectados por el proyecto tienen su negocio en el mismo lugar de vivienda, contribuyendo al fortalecimiento de las unidades económicas, lo que facilita la venta de productos y servicios.
- El 12% de la población afectada en este corredor, son adultos mayores de 60 años, población que presenta un grado alto de arraigo a su sector de vivienda y de trabajo lo que ha desarrollado lazos muy fuertes en el tejido social.
- La cercanía al centro de la ciudad tanto para los residentes: propietarios y rentistas; la ocupación de varias familias propietarias de la misma vivienda, el bajo costo en los arrendamientos, la pérdida de clientes por cambio de lugar del establecimiento comercial, mayores costos de vivienda al separarse las familias, pérdida de actividades económicas por cambio de lugar, pérdida de la renta derivada del inmueble, difícil consecución de un inmueble que le permita

generar renta para su sostenimiento y disminución en ventas durante el tiempo del traslado, son factores que dificultan la toma de la decisión por parte de los propietarios y arrendatarios que ocupan los inmuebles afectados en los sectores central y occidental de la Carrera 27.

Aunque se tiene conocimiento de las dificultades que acarrea para una parte de la población la realización de esta obra, la empresa ejecutora afirma que una vez terminado el proyecto, se generaran beneficios no solo para la población que quedo en las zonas intervenidas sino para la ciudad en general, con el mejoramiento de los espacios públicos, las zonas para peatones, la creación de ciclo rutas, los nuevos proyectos de construcción y la calidad de vida en la ciudad con sistemas de transporte acordes a las necesidades de la población.

Con el objetivo de que en la ejecución del proyecto se logren minimizar las afectaciones económicas, sociales y psicológicas y promueva una mayor participación de la ciudadanía, AVANTE ha diseñado unos programas. Uno de ellos es el Programa de información y comunicación, que:

Busca garantizar que los hogares y en general las unidades sociales afectadas inscritas en el plan de la zona central y occidental de la carrera 27, cuenten con la información necesaria, directa y oportuna relacionada con los todos los aspectos propios de los programas y procesos del plan de reasentamiento y adquisición predial, a través de espacios de encuentro individual y colectivo adecuados de acuerdo con a las particularidades del proyecto de transporte como de las características de la población y que permitan igualmente el acercamiento con la comunidad afectada y el reconocimiento y soluciones de los conflictos presentados⁹⁸.

Para llevarlo a cabo se hace necesario programar reuniones con las comunidades afectadas, para presentar la metodología a desarrollar en todo el proceso de la adquisición predial, en temáticas como: la negociación del predio, las fechas de entrega, la escrituración del predio, la forma de pago, el proceso del levantamiento topográfico y la realización de los avalúos, la elegibilidad y pago de los reconocimientos económicos, para dar claridad a la comunidad afectada por la intervención del proyecto SETP en la ciudad de Pasto. Se realizará la programación por manzanas o unidades prediales para el caso de los edificios con el fin de presentar el Plan de Reasentamiento y resolver las inquietudes que se tengan al respecto.

Dentro de las actividades a realizar en la fase de información se contemplan reuniones con la población afectada, bien por solicitud de la comunidad o por consideración de AVANTE, estas, con el fin de revisar aspectos relacionados con

⁹⁸Plan de reasentamiento. Carrera 27. Sector Central y Occidental. [en Línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/nuestraentidad/documentosdescarga/category/21documentos-social>. (09, 08, 2015)

la adquisición predial y los reconocimientos económicos, trabajo individual con propietarios para conocer a fondo las diferentes circunstancias que pueden dificultar el proceso de la negociación o de la entrega del inmueble, trabajo individual con poseedores, arrendatarios, subarrendatarios, acreedores anticréticos con el fin de acompañarlos en el proceso de reclamación de compensaciones y acuerdos con propietarios para la obtención de los Paz y Salvos y la realización de anuncios en radio, prensa local, vallas y pasacalles, volantes y chapolas cuando las condiciones así lo ameriten, y divulgación y actualización de la página web de AVANTE con el fin de que las personas interesadas conozcan los procedimientos y avisos relacionados con la actividad predial como también obtener información de temas relacionados con la ejecución de las obras.

Los indicadores de este ítem, serán el número de reuniones comunitarias programadas, número de reuniones comunitarias ejecutadas, número de visitas domiciliarias programadas a cada Unidad Social, número de visitas domiciliarias realizadas a cada unidad social, número de visitas programadas a la unidad social para explicar y orientar sobre los alcances y consecuencias de la enajenación voluntaria o expropiación, y número de visitas totales realizadas a la Unidad Social.

El otro programa es de solución de Peticiones, Quejas y Reclamos. Que busca:

Ofrecer condiciones y atender los requerimientos de la comunidad y las unidades sociales expresados a través de peticiones, quejas y reclamaciones, con el fin de resolver con oportunidad los inconvenientes generados por actividades realizadas bajo la responsabilidad de AVANTE en aspectos tales como obras, adquisición predial, manejo de situaciones sociales, reconocimientos económicos, trámites administrativos, financieros y todos los demás relacionados con la actividad del ente gestor en la ciudad de Pasto.

Los sitios definidos para la recepción de las peticiones, quejas y reclamos son las oficinas de AVANTE, directamente con un funcionario, la Gerencia General o presentación del requerimiento por escrito en los buzones destinados para este fin, los puntos MIRE ubicados en las obras de infraestructura, y a través de la página web de la empresa. Los indicadores de logro para este programa, se definen así: número de quejas recibidas solucionadas, número de quejas de reasentamiento, número de quejas adquisición predial, número de quejas atendidas oportunamente, número de quejas totales recibidas.

Finalmente sobre las especificidades del documento, Es importante anotar que el presupuesto diseñado para el presente Plan no contempla recursos para la ejecución de los programas sociales, únicamente se considera el presupuesto para la adquisición predial. Pues los programas de gestión social diseñados con el fin de lograr el restablecimiento de las condiciones sociales de las unidades

sociales trasladadas, se llevaran a cabo con el recurso humano con el que se cuenta y a partir de las actividades de apoyo con entidades de la administración municipal o convenios celebrados con entidades educativas como las universidades a través de las cuales se logran vincular estudiantes en práctica de los programas de Psicología, Trabajo Social y Sociología, los cuales apoyan las actividades en el área de “gestión social”⁹⁹. Y sobre el personal social de planta con el que cuenta Avante para atender las peticiones de la comunidad se tiene que solo hay un profesional para esta área, por lo cual solo se atienden las solicitudes de la población altamente vulnerable.

Esto es una parte del resultado, del estudio de todos los factores expuestos en los documentos de Avante, de cara a la teorías de la sociología urbana y el urbanismo, complementado con el trabajo de campo, dentro del cual se aplicaron entrevistas a profundidad a 5 ex habitantes del sector centro de la carrera 27, expertos en la temática sobre la intervención de este plan en el Centro Histórico de Pasto y sondeos a transeúntes, donde la línea que guio la recolección de información, se basó en los componentes de legitimidad expuestos por Cabrero y Nava, enfocándonos en los 4 componentes que son: puntos de interacción gobierno-ciudadano, los centros de comunicación social, los de promoción de redes de participación, y los de negociación y manejo de conflictos. Por medio de los cuales se pudo recolectar la información necesaria, sobre la participación de los actores sociales. Resultados que se mostraran en el siguiente capítulo.

⁹⁹Plan de reasentamiento. Carrera 27. Sector Central y Occidental. [en Línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/nuestra-entidad/documentosdescarga/category/21documentos-gestion-social>

3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA: RELATOS DE VIDA, TRAS LA INTERVENCIÓN EN LA CARRERA 27.

La intervención a realizarse en la carrera 27 de la ciudad de Pasto, es una de las obras más importantes que contempla el Plan de Movilidad vial, (incluido en el Plan de Desarrollo Municipal de la Administración 2008-2011), que se basa en el documento “Visión Colombia II Centenario: 2019”, donde se busca construir Ciudades Amables.

Con el plan de Movilidad Vial se buscan generar nuevas alternativas de transporte, solucionar problemáticas referidas al espacio público, al deterioro del centro histórico, y mejorar las condiciones de movilidad, por lo que con la mayor agilidad se ajustaron y crearon los documentos necesarios para que su realización sea efectiva: el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el PEMP, y el Plan Parcial Centro.

Bajo ese contexto se crea AVANTE, empresa avalada para definir los lineamientos y ejecutar el proyecto; así en el año 2009, se lleva a cabo la intervención en la zona centro de la carrera 27, proponiendo en un primer momento la construcción de una avenida que descongestione el flujo vehicular, y posteriormente gracias a exigencias de tipo social, que alegaban la falta de espacio público, se realizaron algunas modificaciones a los planos iniciales.

Esta intervención llamó la atención de varios sectores de la comunidad, en primera instancia de los residentes de esta zona, directos afectados del proyecto, porque debían abandonar los sitios donde habitaron y trabajaron toda su vida, luego la academia y algunas personas interesadas en la conservación y recuperación del centro histórico y por último, un grupo limitado de ciudadanos preocupados por el manejo que se le estaba dando al proyecto.

A partir de ello, el presente estudio más allá de identificar los principales componentes que le dan sustento a dicha intervención, realiza un acercamiento a la población afectada, teniendo como ruta de estudio, los 4 centros planteados por Cabrero y Nava.

3.1. CENTROS DE INTERACCIÓN GOBIERNO – CIUDADANO.

Entendidos desde la perspectiva de Cabrero y Nava como puntos estructurales del gobierno, donde la interacción directa entre los funcionarios públicos debe ir más allá de la función que desempeñe el empleado en su oficina, enfocándose en la interacción directa, que debe ser de calidad, ya que “Cualquier gran proyecto estratégico de gobierno municipal por más impecablemente que se haya diseñado puede desvanecerse si no se cuida sistemáticamente el punto de interacción con

ciudadanos”¹⁰⁰. Sin embargo en el Plan de Movilidad se evidencia que la interacción entre los ciudadanos y los funcionarios públicos, fue inadecuada. Ya que se degradó el deber ser de este punto, a una interacción realizada mayoritariamente a través de mecanismos formales como documentos escritos, imposibilitando la existencia de una correlación directa y clara con la comunidad.

La primera información que tuvimos, fue la comunicación del acto administrativo, fue la resolución donde se nos informaba que se iba a realizar el trámite, pero esta relación era básicamente administrativa, previo a ello no tuvimos un conocimiento, a partir de la llegada de ese oficio supimos que el lugar donde se encontraba nuestro inmueble se destinará para el plan de movilidad y que si nos oponíamos íbamos hacer expropiados, a partir de ahí comenzó el proceso como tal. [...]” Nicolás Quintana. Entrevista 2.015)

En consecuencia la comunidad creó imaginarios negativos en relación con la intervención realizada, sobre la Administración Municipal y la empresa ejecutora del proyecto, lo que deja entrever que cuando se planifica con un enfoque de previsión estratégica, políticas exógenas, objetivos exclusivamente técnicos y limitados por la postura gubernamental de tomara la comunidad como un objeto, mas no como un actor importante dentro del proceso de planificación, se apunta directamente al fracaso del proyecto, mediado por la pérdida de autenticidad en la legitimidad, ya que al no haber un “escenario importante de creación de confianza entre ciudadanos y gobiernos y, un eficaz instrumento de gobernabilidad”¹⁰¹, se ocasiona que la confianza y motivación para que la sociedad civil participe verdaderamente y de manera directa en las diferentes etapas de la planeación, se vea permeada y fracturada.

Yo ni siquiera sé si eso fue participativo, fue un proyecto que desde mi punto de vista, se dio a conocer cuando ya estaban aprobados los recursos, porque no se conoce ni la formulación ni nada de eso, entonces ahí vuelve el tema de la representación, ¿dónde está la representación de las comunidades? ¿Dónde está la representación de la junta de acción comunal?, yo en realidad no la conozco, no sé si ellos las hayan hecho, tengan unas actas, pero yo conocí el proyecto cuando ya se empezó a ejecutar”. [...] (María Mercedes, Entrevistada 2015).

La planificación al gozar de un componente altamente participativo pone en evidencia que es un proceso socio-político y un escenario de interlocución entre actores, donde es muy necesario el empoderamiento de la sociedad, lo que se hace posible siempre y cuando los entes gubernamentales hayan generado ese

¹⁰⁰CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA CAMPOS, Gabriela. Gerencia Pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México. Centro de investigación y docencia económicas. Año 2000, p. 55

¹⁰¹ LUNGO, Mario y SMOLKA, Martin. Suelo y Grande proyectos urbanos. La experiencia Latinoamericana. [en línea]. Disponible en: http://www.lincolnst.edu/pubs/1633_Suelo-y-grandes-proyectos-urbanos--La-experiencia-latinoamericana. (20, 05, 2015)

sentido de pertenencia en el actor social; además el acompañamiento constante en los procesos de intervención es indispensable para restablecer los niveles de confianza que se entorpecieron anteriormente, sin embargo, esto tampoco se dio con la ejecución y el proceso de expropiación de la zona centro del corredor de Mijitayo.

De acuerdo con lo anterior, uno de los puntos que cobra gran importancia en la comunidad, es la metodología de acompañamiento empleada por Avante en el proceso de expropiación de predios, ya que si bien es cierto desde la institución se creó un plan de reasentamiento individual teniendo en cuenta características homogéneas en el plano socioeconómico y el estado de los predios a afectar, se ignoró aplicar un diagnóstico a nivel macro que contemple diferentes aspectos como la situación política, y el contexto regional (que conforman el panorama local), tales como el escenario de partidos políticos “con gran influencia y poder de movilización, los grupos de interés, aspectos sociales y culturales, el nivel de integración social, el nivel de participación y cooperación, los símbolos y creencias que mayor arraigo tienen en el conglomerado social”,¹⁰² las políticas de organismos internacionales, las complicaciones en la adquisición de viviendas y el incremento en el valor del suelo que enfrenta la ciudad. Todo esto con el fin de evitar el inconformismo de la comunidad, puesto que no solo se trata de tumbar unas paredes, ya que detrás de eso hay historias e imaginarios sociales que también terminaron derrumbándose.

Es muy fácil demoler una construcción, pero dentro de esa construcción hay historias, y ellos no se dan cuenta, que toda esa demolición ha causado desintegración familiar, no se tiene en cuenta que dentro, hay personas que estamos viviendo, que hemos creado un apego emocional, entonces todo esto es duro, ya somos pocos los que quedamos y como van las cosas no sé si pueda aguantar hasta finales de este año o tenga que salir antes”. [...] (Martha Santacruz, Entrevistada 2015).

¹⁰²CABRERO MENDOZA, Op. Cit., p. 35

Figura 7. Panorámica Predios demolidos Sector Central Cra. 27



Fuente: esta Investigación.

En este mismo sentido, la intervención en la carrera 27, tiene un trasfondo bastante complejo para las familias que afrontaron el desalojo de su vivienda, trasfondo, que más allá de la situación económica, ha trastocado los sentimientos de los ex habitantes de la zona: “muchas personas trabajan toda su vida para poderse comprar su casa y la vivienda representa el trabajo de toda una vida y ver como la demuelen termina siendo muy impactante”. [...] (Nicolás Quintana, Entrevistado 2015).

Por otra parte, es necesario tener en cuenta que este sector también tiene un alto componente comercial, lo que agudizó aún más la problemática, puesto que muchas familias dependían económicamente de dicho establecimiento.

Nosotros viviendo aquí somos dueños del predio y del establecimiento comercial que es el que nos da el sustento diario y las propuestas económicas de la Administración Municipal y de Avante en muchos casos han sido únicamente de \$50 millones de pesos y por esa plata la gente ha tenido que salir, por el temor a que si no recibe ese dinero, puedan ser expropiados, y con \$50 millones es imposible conseguir una casa con estas mismas características. [...] (Martha Santacruz, entrevistada 2015).

Figura 8. Panorámica Predios demolidos Sector Central Cra. 27



Fuente: esta Investigación.

La investigación demuestra que un factor predominante entre las personas entrevistadas, es el descontento frente a las propuestas económicas que se generaron para el pago de su bien inmueble, puesto que al ofrecerles el valor catastral, muchos consideraron que no se les estaba cancelando lo justo. Pero lo realmente alarmante, es todo este conflicto social, producto de lo que Fernando Carrión ha denominado "Procesos de Sucesión"¹⁰³, que se refirieren al abandono de las residencias en el centro por diferentes motivaciones de los habitantes, lo

¹⁰³COULOMB, René Bosc; ESQUIVEL, Hernández, PONCE, y SERNICHARO, María Teresa Gabriela, Hábitat y Centralidad En México: Un Desafío Sustentable, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, 1° edición, México, 2012, p. 36

que ha provocado el empobrecimiento del centro histórico como hábitat, haciendo de éste el escenario perfecto para los procesos técnico financieros y de intervención urbana.

Dada la imposibilidad de cooperación directa de las masas en los procesos de intervención en la carrera 27, debido al problema inherente de la interacción gobierno - ciudadano, el imaginario enmarcado en los ex habitantes radica en la incertidumbre de no saber en qué condiciones quedarán sus niveles de vida, ratificando lo anteriormente expuesto sobre los procesos de gentrificación y exclusión urbana: “Nosotros la verdad no pensamos que todos podamos reubicarnos en un mismo lugar, porque aquí vivimos 5 personas, el resto vive por fuera, en total somos 11, entonces cada uno va a querer su dinero, lo que pensamos hacer es que cada uno se vaya a anticresar, es decir que con la plata que nos van a dar por la casa, pasaremos de ser propietarios a ser arrendatarios, si queremos irnos a vivir a lugar con características similares a este [...] (Estella Riviera”, Entrevistada 2015).

La situación es más complicada para los 134¹⁰⁴ arrendatarios, quienes en términos sociales fueron prácticamente excluidos del proceso, pues la información referente al proyecto y las negociaciones se daba directamente con los propietarios:

Toda la información que daba el personal de Avante o de la Alcaldía, se hizo directamente con los dueños, nosotros no tuvimos nada que ver, iban como a inspeccionar la casa, a preguntar por el propietario, ese tipo de cosas era lo que hacían. Y al final de todo el proceso, a los arrendatarios les dieron una indemnización para que pudieran salir de ahí, pero fue algún peso como para movilizarse, pero a mi familia le llegó bien tarde, como a los tres años, hace como tres meses pude cobrar ese dinero. Y fue muy poco, fueron como 300 mil pesos nada más. [...] (Felipe Barahona, Entrevistado 2015).

¹⁰⁴ Plan de Adquisición predial y reasentamiento proyecto carrera 27, sector central y occidental, 2012-2015. San Juan de Pasto, p. 16

Figura 9. Predios intervenidos Cra 27.



Fuente: esta investigación

Tan escaso fue el acompañamiento por parte de Avante durante la Administración Municipal 2008 – 2011, que no generó ningún tipo de programa de apoyo en el plano económico, ni psicológico, provocando daños irreversibles en los habitantes de la zona. Problemática que se agudizó aún más, cuando no se llegó a ningún tipo de consenso, y por el contrario los elementos mediáticos de presión fueron las amenazas de expropiación de sus predios:

En la primera Administración, cuando se inició la intervención de la carrera 27 no se activó ningún programa de acompañamiento a nivel social, posteriormente lo que hicieron fue un programa social a título de compensación económica, pero que no contaba con una estrategia social, no hubo acompañamiento social con un impacto real...en este caso no hubo una reubicación, no hubo un plan, eso no se contempló como tal, simplemente el hecho de que no se haga un acompañamiento adecuado a una persona, sobre cómo manejar los recursos que se le otorgan por su inmueble, hace que se abran las puertas para que se generen situaciones de miseria". [...] (Nicolás Quintana, Entrevistado 2015)

La misma incertidumbre se reflejó en las afirmaciones de personas expertas en el tema: “Me parece que ese proyecto nació mal, seguramente los diseños han mejorado, pero todo el proceso, el desgaste, las implicaciones sociales, la inflación económica que ha tenido el proyecto, son producto de esa improvisación, son producto de esa decisión mal tomada, sin consultar a la comunidad, las cosas en una ciudad no se pueden hacer así, cuando se hacen así tienen problemas, las decisiones políticas, las decisiones de infraestructura, los cambios en la ciudad, las transformaciones en la ciudad tienen que ser muy serias y argumentadas, sobre

todo con los insumos que tenemos desde las diferentes visiones disciplinares y comunitarias, no desde la visión de alguien que se le ocurrió hacer un proyecto, desde una visión muy particular, sin consultar”. [...] (Jaime Fonseca, Entrevistado 2015)

Es por ello que expertos en el tema concluyen que este proceso tuvo un sinnúmero de irregularidades, que dejan entrever que el desconocimiento de una planificación urbana objetiva, permeada por intereses particulares, afecta el desarrollo y la calidad de vida de la sociedad:

Ese PEMP fue curioso, para ese PEMP se hicieron licitaciones, no sé cómo se hicieron, pero hubo un solo concursante, y las demoliciones y la compra de predios empezaron antes de la aprobación del PEMP, cuando eso no se podía hacer, eso es un delito, y tiene unas implicaciones jurídicas, el hecho de que un alcalde o un equipo de administración empiece a comprar unos predios para hacer un proyecto que no está aprobado, porque faltaba un concepto que ni siquiera tenían, el PEMP. Recuerdo muy claramente que el mismo día en el que estaban haciendo la socialización del PEMP, estaban demoliendo la escuela que quedaba entre la 16 y 17, uno de los elementos patrimoniales más importantes, ¿es paradójico, no?, aun no estaba aprobado el PEMP, estaba en fase de socialización y en esa sesión de entrega, nosotros insistimos en que no era conveniente que lo hagan, y por otro lado ya se estaba demoliendo”. [...] (Jaime Fonseca, Entrevistado 2015).

En contraposición a los discursos que se han planteado hasta el momento, La información manejada por Avante, fortalece una vez más las políticas neoliberales incrustadas en la planificación urbana, ceñidas al patrón de planificación estratégica, desarrolladas con un enfoque técnico y poco capaz de construir ciudad desde la comunidad, esto se refleja en la información suministrada a continuación:

En primera instancia, se llega a la comunidad a informar sobre el diseño, se informa sobre las etapas del proyecto, luego se inicia el estudio topográfico, posteriormente al resultado del estudio topográfico, se hace el estudio socioeconómico, a partir de ahí se hace el estudio de títulos, una vez solucionado eso, se procede a la compra de los predios para su posterior demolición”. Y para que se lleven a cabo estos proyectos se tienen en cuenta: “una serie de normas e indicaciones que buscan disminuir al máximo los impactos negativos que se generen en la comunidad, mejor dicho es como una relación de costo - beneficio, que lo que busca es que haya un equilibrio en esa relación, obviamente ese mínimo posible desde la perspectiva de las personas no es justo, pero para el estado es más fácil comprar 50 predios que 300, para que estos diseños se aprueben se toman en cuenta un montón de factores, entre esos factores está ese, que se disminuya al máximo posible el número de personas afectadas”. [...] (Carlos Díaz, Entrevistado 2015).

En esta misma medida, las instituciones gubernamentales como Avante, la Alcaldía e incluso la Personería Municipal, solo se limitaron a realizar un acompañamiento a la comunidad durante los traumáticos procesos de expropiación, amparándose en el singular recurso de que el bien común prima sobre el particular, alimentando una vez más los intereses de una política pública neoliberal, en la cual el progreso se construyó sobre el asfalto olvidando la historia que le precedió:

Siempre se ha hecho un acompañamiento por parte de la Personería...una vez se notifique, que tipo de obras se van a realizar, se asiste a las reuniones para escuchar a la comunidad, y defender los legítimos derechos e intereses que ellos puedan tener como propietarios de los inmuebles, si es necesario intervenimos en los procesos de expropiación por vía judicial, o sea cuando existen dificultades en el proceso de enajenación, o en el proceso de expropiación directamente se entra a intervenir. La personería como garante de los derechos de las personas, siempre trabaja en aras de que en un sentido equitativo y concertado se pueda de alguna manera llegar a una negociación, la personería no puede netamente tomar partido sobre X o determinada posición, sino que protege los derechos de la gente en la medida que se pueden ver afectados con las obras y de alguna manera ayuda a mitigar los impactos de carácter social o económico que se puedan producir". [...] (Pablo Emilio Solarte, Encargado de Bienes Municipales personería Municipal, Entrevistado 2015)

Finalmente, el deficiente acompañamiento que se le dio a la población, fue un claro ejemplo de lo que plantea Clemente Forero: "cuando la planificación no está basada en la comprensión homogénea de los fines participativos y se confunde con la relación de clientela tradicional, tanto por parte de las autoridades como de los consejeros..."¹⁰⁵, dicha situación conlleva a la creación de inconformismos y resistencia de algunos grupos que quedaron por fuera de dichos procesos: "Todo esto ha sido una batalla campal entre las administraciones municipales y los habitantes de esta zona". [...] (Señora Matilde Ruano).

3.2. CENTRO DE COMUNICACIÓN SOCIAL.

Hacen referencia a cualquier punto de la estructura de gobierno que lleva a cabo algún tipo de sistema de comunicación, promoción, o información a la ciudadanía y a los medios de comunicación, con el firme objetivo de que el gobierno, en este caso la Administración Municipal y Avante, creen el tipo de comunicación que quieren establecer. Sin embargo, en este caso a pesar de que los proyectos de renovación urbana son financiados en gran medida por los impuestos que aporta la comunidad, no se consideraron los derechos y deberes de todos los ciudadanos.

¹⁰⁵FORERO PINEDA, Clemente. El Sistema Nacional de Planeación Participativa de Colombia 1994-2000. ILPES/MEP. Seminario Funciones Básicas de la Planificación, La Habana 2000, p. 6

La limitada información recibida por la ciudadanía desde AVANTE y la Administración Municipal, conlleva a demostrar que los centros de comunicación no tuvieron una dinámica fuerte, activa, capaz de llegar a todos los sectores de la población, provocando que a la fecha una buena parte de la comunidad, ignore la procedencia de las intervenciones que se están ejecutando en la carrera 27, los motivos que la justifican y sobre todo el hecho de que esta obra forme parte de un proyecto macro como lo es el Plan de Movilidad Vial.

Durante la ejecución del plan de movilidad se ignoró un factor importante del centro de comunicación, el cual es servir como un punto donde el ciudadano se pueda expresar e igualmente se le informe sobre las situaciones en torno al proyecto en ejecución. Pese a ello, la escasa población que tiene conocimiento sobre las intervenciones realizadas en el sector centro de la carrera 27, se ha enterado por medio de amigos u otras fuentes extra institucionales y solo una mínima parte de la comunidad argumenta haber obtenido información mediante estrategias comunicativas dispuestas por Avante, así lo evidencian los relatos de algunos transeúntes que se presentan a continuación:

“He mirado las demoliciones que se están haciendo en la carrera 27, pero desconozco a qué proyecto corresponden” [...] (Walter Benavidez, Entrevistado 2015).

“No conozco los componentes del plan de movilidad vial, no conozco los documentos como tal, ni la información oficial, pero si conozco casos de personas que se han visto afectadas por el plan, por ejemplo un amigo que vivía en la zona, tuvo que organizarse, para por lo menos llegar a un acuerdo y lograr que les paguen lo que realmente vale su casa, pero sin embargo no se ha podido llegar a un consenso. Sé que no les pagan lo justo y que ellos mismos tienen que buscar donde reubicarse” [...] (Alejandra Guerrero, Entrevistada 2015).

“Es muy poco el conocimiento que tengo acerca del Plan de Movilidad, lo que sé, es que está conectado con el Plan de Ordenamiento Territorial, el cual pretende hacer de Pasto una ciudad muy competitiva, y eso llegue a saberlo a través de una amiga que trabajó en el POT” [...] (Andrea Álvarez, Entrevistada 2015)

No obstante, existen algunos transeúntes que se enteraron sobre el Plan de movilidad por medio de la publicidad de Avante, Como es el caso de Armando Flórez quien expresa “conozco sobre las obras que se plantean hacer en la carrera 27 por la publicidad de Avante en los buses” así también es el caso del señor William Legarda: “Yo me entere del plan de movilidad por medio de afiches, y volantes sobre todo”.

Lo mismo ocurre con las modificaciones realizadas a las obras del plan de movilidad, particularmente en la carrera 27, que al no haberse difundido oportunamente han generado que algunos transeúntes y habitantes conserven

una información errónea o poco veraz; es así como hasta la fecha, solo conocen la versión inicial de esta intervención, la cual pretendía construir una avenida que privilegiaba la movilidad de los automotores, Al respecto manifiestan: “conozco sobre el plan de movilidad parcialmente, no en su totalidad, conozco sobre las nuevas vías que están haciendo en la ciudad, algo sobre la 27, la vía del barrio Tamasagra, sé que las quieren ampliar, que quieren construir autopistas”. [...] (Katherine Dávila, Entrevistada 2015).

“Yo entiendo que la intervención que se pretende hacer en la carrera 27 con el plan de movilidad, consta de hacer una avenida de doble carril, con la cual pretenden disminuir el tráfico del sector y facilitar el tránsito de los carros, de los buses, todo eso”. [...] (Guillermo Moncayo, Entrevistado 2015).

La insuficiente socialización de la información, repercutió negativamente en la comunidad, ocasionando el rechazo del proyecto, evidenciando lo que Cabrero y Nava exponen como la crisis de los modelos de planificación, *la crisis de eficiencia* en las agencias gubernamentales, que pone en riesgo la supervivencia de los entes gubernamentales, *la crisis de eficacia*, que se debe a la dispersión de los entes gubernamentales, que no logran focalizar los impactos y *la crisis de legitimidad*, producida por la falta de credibilidad y confianza en las agencias del gobierno, pues la ciudadanía asume que las acciones de los entes gubernamentales, están guiadas por los intereses particulares; con respecto a ello, desde la mirada de los expertos se encuentra que:

En la época que Raúl Delgado fue alcalde, se hicieron unos estudios con el apoyo de ministerio de transporte, planeación nacional y con unas firmas constructoras, se habló de unos callejones de movilidad, en los cuales no estaba contemplada la carrera 27, la intervención de oriente a occidente, es decir el corte longitudinal del transporte público en Pasto, estaba planteado por la carrera 36, y así no afectaría la infraestructura del Centro Histórico de Pasto, mas sin embargo eso fue manipulado por la Alcaldía Municipal de Eduardo Alvarado, en donde se decidió llevar a cabo la intervención por la carrera 27”. [...] (Ex locutor del programa radial Zona Franca. Entrevistado 2015)

“Yo creo que en el Plan de Movilidad, ninguna de las estrategias de comunicación fueron adecuadas, estas fueron insuficientes y no fueron bien manejadas, bien divulgadas en todos sus periodos, quizá tomó un corte más participativo en la última etapa, porque el POT asumió una tarea de validarse o validar el plan de ordenamiento a través de bases sociales ahí entró a formar parte un eje colateral, pero como plan de movilidad no ha sido suficientemente divulgado, promulgado, creo que ahí estuvo el error. [...] (Leonardo Sansón Guerrero, Entrevistado 2015).

No obstante, el discurso institucional argumenta; que si han existido áreas de comunicación que siempre han estado a disposición del ciudadano: “En todas las

obras que adelanta Avante, siempre hay un puntos de información, que son las oficinas de atención al usuario que debe poner cada consorcio a la disposición del ciudadano. Donde se atienden las quejas y sugerencias de la comunidad, o sea siempre existe un sector o una oficina cercana a la obra en donde las personas pueden acudir a presentar sus quejas” [...] (Pablo Emilio solarte, Entrevistado 2015).

Avante tiene todo un sistema de comunicación, bastante amplio, en las zonas hay puntos llamados Mira, que son los puntos de atención de los que dispone cada consorcio, ahí hay unas trabajadoras sociales, que realizan el acompañamiento, igual todas las áreas de aquí, están a disposición de la ciudadanía, esta no es una entidad de puertas cerradas, lo que se tiene que ver es a que dependencia corresponde cada solicitud, también hay otros canales de información, como: la página web, los buzones, programas inscritos al acompañamiento a barrios, en fin. [...] (Carlos Díaz, Entrevistado 2015)

Pese a ello, algunos sectores de la población manifiestan que los centros que se ponen a disposición de los ciudadanos, solo son puntos de atención al usuario que por obligación deben tener los consorcios, donde se tratan inquietudes puntuales sobre cada obra, además añaden, que las gestoras sociales únicamente están para agilizar los temas referidos a la venta del predio, así lo expone el ex presentador del Programa Zona Franca: “Yo lo que sé, es que ellos tienen unas oficinas de relacionamiento o comunicación con la comunidad, a través de unas gestoras sociales, pero básicamente son personas que reciben una queja, o que buscan alternativas para que la venta del predio se agilice, pero no existe una comunicación activa como tal”.

A pesar de eso es oportuno reconocer, que si bien no se ha realizado una amplia difusión que logre llegar a diversos sectores de la población, en el portal web de Avante se encuentra una completa información sobre todo lo que tiene que ver con dicho plan; lo que en cierta medida demuestra que la desinformación total de algunos ciudadanos se traduce en su desinterés por las situaciones que está afrontando la ciudad.

De esta manera la investigación demostró que las iniciativas de comunicación forjadas desde la sociedad civil, en aras de mantener a la comunidad Pastense informada sobre algunas irregularidades presentadas con la formulación e intervención de la carrera 27 en el centro histórico de Pasto, conllevaron a la creación el programa radial Zona Franca, al respecto uno de sus locutores comenta:

Cuando yo empecé a darme cuenta de las falencias del plan de movilidad, le propuse a un amigo que hagamos un programa de radio, al cual le llamamos “Zona Franca” y lo transmitimos por la emisora Ecos de Pasto, y ahí hablábamos del plan de movilidad, de los errores que se estaban cometiendo, con los sustentos correspondientes, aclarando siempre que

nosotros no nos oponíamos al progreso de la ciudad, nos oponíamos al error de intervenir al centro metiéndole una avenida que de verdad no cabía en esa zona. Nosotros creíamos que el único mecanismo de presión que existía era la presión mediática que nosotros hacíamos por los medios de comunicación, la única manera de poder equilibrar el poder es sobreponiéndose otro, y consideramos que los medios de comunicación son un poder de movilización. [...] (Ex presentador del programa radial Zona Franca, entrevistado 2015)

Cabe mencionar que esta iniciativa no tuvo ningún apoyo institucional, pues su sustento dependía de los aportes de algunos habitantes de la carrera 27, con lo que se cubría la cuota de la franja radial, pues los locutores del programa lo hacían sin ningún interés económico, No obstante factores externos los obligaron a cancelar el programa, tal como lo expresa su ex presentador: “El programa solo se mantuvo al aire entre el 2012 y el 2013, yo me aparte de este proceso porque finalmente terminaron amenazándonos”. Sin embargo ellos no creen que esto haya sido un esfuerzo sin resultados, pues consideran que gracias a esta iniciativa, se consiguieron algunos cambios, así lo demuestra el relato del locutor de dicho programa: “con esto, se logró que la Administración Municipal, sea más cuidadosa, en lo que decía y hacía, pues cada vez que ellos cometían un error, al día siguiente salíamos a contradecirlos y generalmente no decían nada, porque no tenían como contradecirnos, eso fue lo que nosotros hicimos”.

La manera como Avante maneja la metodología de planificación, deja de lado lo que Borja plantea como una de las contribuciones de los movimientos sociales a la gestión del urbanismo en donde “La exigencia de la democracia ciudadana, de la concertación y de la participación en los planes y proyectos, de programas integrados, la gestión de proximidad y la recuperación del protagonismo de los gobiernos locales en la política urbana”¹⁰⁶ lo que repercute en la concepción del ciudadano visto como el agente interventor en la construcción y gestión de la ciudad, además la falta de aplicación de sondeos de opinión sobre el fenómeno social, hizo que la Administración Municipal desconociera el punto de vista del ciudadano sobre su accionar, conllevando a la negligencia en la aplicación de un método de planeación estratégica que pueda ayudar en una buena toma de decisiones.

Finalmente es preciso remontarse a la planificación urbana, vista desde la relación indisoluble basada en la interacción que debe existir entre la comunidad y los entes gubernamentales, dicha relación debe reflejar “El deseo de ciudadanos y ciudadanas de influir en las decisiones; la necesidad del Estado de legitimarse ante los ciudadanos a través de su acercamiento a estos últimos; y, finalmente, el interés compartido de mejorar las decisiones públicas”¹⁰⁷. Lastimosamente en el

¹⁰⁶BORJA, Jordi. La Ciudad Conquistada. Alianza Editorial. Madrid, p. 131.

¹⁰⁷VELÁSQUEZ, Fabio y GONZALEZ, Esperanza. La planeación participativa en Bogotá D.C Análisis y propuestas. Bogotá: Fundación Corona, Foro Nacional por Colombia. 2004, p. 2

proyecto de intervención de la carrera 27, no se visualizaron estas motivaciones en las partes implicadas, ya que cada sector se focalizó en sus intereses particulares dejando de lado el interés general de la construcción de una ciudad para todos.

3.3. CENTROS DE PROMOCIÓN DE REDES DE PARTICIPACIÓN SOCIAL.

Entendidos desde la postura de Cabrero y Nava, los centros de promoción son el punto de la estructura Gubernamental en el que se incorpora, articula, o induce, la participación de todo tipo de ciudadanos a título individual, o la de organizaciones no gubernamentales, civiles o religiosas o de otro tipo. Para el caso de la presente investigación, se encontró que durante la Administración Municipal 2008 – 2011 no existió un centro de promoción de redes de participación social con una dinámica fuerte, que posibilite e impulse la participación en red de ciudadanos y organizaciones.

Las afirmaciones de los habitantes demuestran por un lado, que desde la Administración Municipal que estaba a la cabeza del ex alcalde Eduardo Alvarado y desde Avante, nunca se estimuló la participación de los ciudadanos en general, sin embargo también se evidencia que existe poco compromiso e interés por parte de la comunidad en general para apropiarse de las situaciones de carácter urbano por las que se encontraba atravesando la ciudad.

Por ende para lograr efectos de empoderamiento e identidad en un proyecto de renovación urbana, se debe tener presente lo que expone Clemente Forero, la planeación participativa no solamente involucra el direccionamiento de la esfera gubernamental sino que además requiere de la intervención oportuna, efectiva y eficaz por parte de la sociedad civil. En este sentido, es válido mencionar que “La planeación participativa, vista como proceso, es ante todo un aprendizaje social”¹⁰⁸.

De acuerdo con lo anterior, “el accionar de cualquier tipo de organizaciones tiene mucha relevancia en la toma de decisiones, debido a que juegan un papel estratégico para cualquier Gobierno Municipal contemporáneo, dado que sin el involucramiento de la participación ciudadana en la gestión municipal, difícilmente se podrá tener un efecto multiplicador de las acciones de gobierno, ni la aceptación o credibilidad de la ciudadanía”¹⁰⁹. Sin embargo los relatos de las personas indagadas dejan entrever la brecha abismal que hubo entre Avante y la

¹⁰⁸En forma comprensiva, el *Seminario de Alto Nivel sobre las Funciones Básicas de la Planificación* define tres grandes funciones de la planeación: (1) evaluación de planes, programas, estrategias y proyectos; (2) coordinación de planes y políticas, y (3) pensamiento de largo plazo. Iipes-Cepal, Santiago de Chile Octubre 7 y 8 de 1999, p. 13

¹⁰⁹CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA CAMPOS, Gabriela. Gerencia pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México: Centro de investigación y docencia económicas. Año 2000, p. 54.

comunidad en cuanto a la creación y funcionamiento de los centros de promoción de redes de participación social.

Así lo da a conocer la ciudadana Katherine Dávila: “No fui participe en la formulación de esta obra, en parte por el desinterés propio y en parte porque no sentí que las administraciones locales impulsaran esa participación”.

“No conocí el Plan de Movilidad Vial de Pasto en la fase de formulación, pero en su realización se puede notar, que es un plan de movilidad que tiene fases descuidadas y apresuradas, como se evidencia en la carrera 27 donde hubo demoliciones hace mucho tiempo y aún no hay obra, además no se procura darle importancia al ciudadano, para que este participe y se informe, en mi caso, yo me enteré cuando ya se estaba desarrollando. [...] (Jairo Guerrero, entrevistado 2015).

Figura 10. Casas demolidas sector central Cra 27.



Fuente esta investigación.

Es indispensable en este punto, enfocarse en la participación ciudadana como un proceso en donde se “comprende una serie de dinámicas sociales y políticas en torno a la identificación de problemas y potencialidades del presente y a la formulación de apuestas de futuro”¹¹⁰. En contraposición a ello los resultados arrojados por la investigación demuestran que desde el punto de vista de los

¹¹⁰VELÁSQUEZ, Fabio y GONZALEZ, Esperanza (2003), *¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?*, Bogotá: Fundación Corona, Pág. 66.

habitantes, la Administración Municipal bajo la que se gestó este proyecto jamás abrió las puertas para realizar consensos o para mantener un diálogo que solventara las inquietudes y solucione las problemáticas de los habitantes de esta zona de intervención, todo esto bajo el argumento de que el Plan de Movilidad estaba incluido en el programa de gobierno de Eduardo Alvarado, el cual fue aceptado cuando la comunidad lo eligió mediante el voto popular.

“Algunos vecinos sí se reunieron, se organizaron y se trataron de movilizar, ellos hacían reuniones, plantones, pintaban grafitis alusivos a que no se vendieran los predios, para que la gente pusiera más cuidado a lo que estaba pasando en esa zona, y cada uno aportaba desde donde podía, yo no participaba de las reuniones, más si estaba liderando la pinta de grafitis y murales, como apoyo, para demostrar el descontento”. [...] (Felipe Barahona, Entrevistado 2015).

Figura 11. Grafitis en las demoliciones de las casas de la Cra 27



Estas iniciativas sociales fueron perseguidas y estigmatizadas, ayudando a incrementar la brecha de insatisfacción entre la comunidad y el ente gubernamental, denigrando la planeación Urbana, la cual siendo bien manejada puede ser “una oportunidad de encuentro entre voces diferentes interesadas en construir consensos básicos sobre metas de bienestar y sobre los procedimientos, instrumentos y acciones necesarios para alcanzarlas”¹¹¹.

Frente a las injusticias que estaba cometiendo la Administración Municipal y Avante, más de 10 mujeres de este sector nos organizamos, al principio

¹¹¹VELÁSQUEZ, Fabio y GONZALEZ, Esperanza. *¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?*, Bogotá: Fundación Corona, 2003, p. 66

éramos solo mujeres las que impulsamos la movilización, tratábamos de concientizar a los vecinos, demandamos las irregularidades de este proyecto, demandas sobre demandas, pero creo que todo eso, lo archivaron porque nunca aparecieron, nunca nos dieron respuesta, pero de la mano con eso también empezaron a llegar amenazas de grupos al margen de la ley, y también el rechazo de mucha gente que nos estigmatizaba porque decían que nosotros nos estábamos interponiendo ante el progreso de la ciudad”. [...] (Martha Santacruz, Entrevistada)

yo creo que aquí se dio un proceso informal de participación ciudadana interesante, lastimosamente no hubo una continuidad, una organización que siguiera en el proceso, aunque hubieron unos líderes que motivaron foros y discusiones, incluso presentaron las objeciones jurídicas para detener el proceso, creo que eso se les devolvió con otro tipo de acciones políticas, de alguna manera estas personas fueron perseguidas por eso”. [...] (Jaime Fonseca, Entrevistado 2015)

Al respecto, hay habitantes que opinan que estas formas de organización no fueron fuertes, porque no tuvieron la capacidad de generar grandes cambios, ya que la legitimidad en un proyecto de esta envergadura, se consolida por la comunidad con el apoyo y asesoría de los entes gubernamentales, tal como lo menciona Camilo Gonzales y Bertrina Corte: “la planeación participativa debe introducir mecanismos democráticos y capacidad de intervención directa de las organizaciones comunitarias en los centros de decisión, para que trascienda su condición de recurso político de cooptación de consenso, a favor de un determinado gobierno”¹¹². En este sentido, la importancia de la implementación transparente de mecanismos democráticos, que generen confianza y motivación para que la sociedad civil participe directamente en las diferentes etapas de la planeación, tiene efectos de empoderamiento e identidad con los procesos adelantados, independientemente de las administraciones que los lideren.

Creo que ahí hubo una falencia de parte de nosotros los afectados y de las instituciones que tienen la obligación de acompañar a la comunidad, en este caso de la personería y del Ministerio Público, pues estos pudieron haber tenido un papel mucho más activo frente a lo que estaba pasando y promover acciones de tipo colectivo, no hubo un acompañamiento de las instituciones del estado para hacer eso y tampoco por parte de la comunidad hubo una iniciativa que lograra aglutinar, sin embargo hubieron reuniones promovidas por la comunidad, yo participe, la acción popular fue lo más concreto que se instauró, pero no se logró llegar más allá. [...] (Nicolás Quintana, Entrevistado 2015)

¹¹²Citado por CONTRERAS, Mayra. Saberes y Prácticas de la Planeación Participativa en Bogotá: Otra Reflexión pendiente en el Trabajo Social, p. 135. [en línea]. Disponible en: <http://www.revistas.0unal.edu.co/index.php/tsocial/article/viewFile/8517/9161>. (08, 11, 2015)

Otro de los factores que incidieron en la organización de la comunidad fue la indiferencia de las personas frente a la problemática que se estaba presentando, así lo expresan los habitantes del sector central de la carrera 27, quienes sintieron que no tuvieron apoyo por parte de las personas que no eran directamente afectadas, siendo este un claro ejemplo de lo que Emile Durkheim plantea con referencia a la densidad social, y los lazos de solidaridad en una comunidad, exponiendo que estos son más estrechos y fuertes de acuerdo a la cercanía de los unos con los otros, pero en este caso, al ser ésta zona preponderantemente comercial, se ocasiona que las relaciones sociales no estén lo suficientemente integradas como para enfrentar unidos el flagelo de la exclusión, demostrando una postura individualista y posmoderna, que acarreo como consecuencia el hecho de llegar a pensar que el bienestar colectivo no es una opción en esta realidad.

Lo que espero es que para futuros proyectos, de verdad se tenga en cuenta a las personas y que además no sean las personas directamente afectadas las que se duelan, si no que haya un movimiento social, que la gente diga: ¡oiga, pero que está pasando!, pero la gente lo que dice es como a mí no me afecta no me interesa, mire que a la gente de enfrente, del otro lado de la 27 les pedimos una firma y lo que nos decían es: “a nosotros no nos afecta, es a ustedes a quienes les afecta” y nosotros tratábamos de hacerles comprender que finalmente a nosotros nos compraban nuestros predios, bien o mal, nos compraban, nos íbamos, tumban el predio y listo, y ellos se iban a quedar ahí con el problemita del tiempo que se va a demorar para realizar el proyecto y ellos decían no, no, eso es rápido, lo que hay es plata, entonces ni siquiera los vecinos que iban hacer afectados tomaron conciencia, entonces lo que se quiere es que para futuros proyectos de aplicación de una mega obra como está, la gente tome conciencia”. [...] (Matilde Ruano, Entrevistada 2015)

Figura 12. Demoliciones sector central Carrera 27



Fuente: esta Investigación.

Así, algunos ex habitantes de la zona, comentan que siempre se mostraron incrédulos ante las iniciativas de resistencia, porque consideraban que por más que la población se oponga, las políticas gubernamentales no tendrían reversa, situación atribuida a los lineamientos que sustentan el plan de movilidad donde la construcción de ciudades amables es el epicentro perfecto para los medios de consumo colectivo y los “nodos del poder económico mundial, con lo que reducen a las metrópolis dominantes en los países subordinados al papel subsidiario de nodos de organización de la integración local a la acumulación mundial y de correas de transmisión del valor exportado”¹¹³.

“En algún momento nosotros participamos de algunas reuniones, pero lo que viene de gobierno, aunque se hagan las reuniones que se hagan, eso es tiempo perdido, después de que dicen que el bien general prima sobre el bien particular, la gente tiene que acatar”. [...] (Estella Entrevistada 2015)

Además, el poco conocimiento de la comunidad para organizarse, y lograr concentrar su interés para transformarlo en el de todos, genero un ambiente caótico para las personas involucradas.

Yo creo, que hay una dificultad para podernos organizar, para poder mover ese tipo de acciones, yo estoy de acuerdo con esas reuniones de tipo organizativo, pero cuando ya empezaron hacer los pagos, la gente se empezó a dividir, los que estaban un poco más conformes con lo que estaban pagándoles, y aquellos que no, y entonces hubo una fisura y fue algo que no se pudo reparar y otro tema también es el tiempo, eso creo que es lo que le pasaba a muchas personas, que tenían que atender sus responsabilidades laborales y demás y eso no les permitió realizar una agenda clara de cómo hacer la incidencia y de cuál sería el rol de la comunidad. [...] (Nicolás Quintana, Entrevistado 2015)

Desde el análisis el ex locutor del programa radial Zona Francase reafirma que no hubo una articulación entre los diversos actores que estaban en contra de la afectación a la zona central de la carrera 27, “a los habitantes no les importaba el patrimonio, a ellos les importaba era su propiedad, y con toda la razón, sí yo vivo en mi casa y usted viene y me dice: oiga usted tiene que desocupar, si no mañana le expropio, ¿yo que hago? O me voy o me uno a un movimiento que trata de defender la ciudad, un movimiento para defender el centro histórico, pero ellos lo que defendían era su inmueble como tal”.

¹¹³, HIDALGO Rodrigo y JANOSCHKA, Michael. La Ciudad Neoliberal, Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Michael Janoschka - Rodrigo Hidalgo Editores, Bogotá: Pontificia Universidad Católica de Chile, p. 15.

Figura 13. Fachada Vivienda Carrera 27



Fuente: esta Investigación.

Aunque las acciones de resistencia no lograron que se detuviera la obra, o que todos los ex habitantes en conjunto quedaran satisfechos con el precio al que tuvieron que vender sus predios, ni con los procesos de reubicación, de alguna manera esta comunidad si logró generar un saldo positivo, así lo comenta la directora de Mundo Espiral: “sabemos que se hicieron varias protestas, foros, y aunque estas actividades se hicieron en el momento en el que ya se estaba demoliendo, de algo sirvió, porque ahora se están replanteando varias cosas al respecto, si no todo hubiera seguido igual, hubieran hecho esa avenida como estaba inicialmente proyectada”.

De igual manera el arquitecto Jaime Fonseca, considera que con los foros y otras iniciativas que promueven la conservación del centro Histórico, se lograron pequeños cambios a nivel cultural que es importante tenerlos en cuenta.

En este proceso también es oportuno mirar lo bueno de lo malo, como por ejemplo mucha gente que no sabía ni entendía que era el patrimonio, pudo entender porque se generó un movimiento, una transformación por lo menos cultural y mental, al respecto sí creo que hubo un cambio, y no es un cambio que uno diga que fue lo esperado, lo esperado es un proceso muy largo, tratar de concientizar, tratar de entender, investigar sobre el patrimonio, conocerlo, divulgarlo es un proceso largo que no va a lograr una universidad, un grupo de ciudadanos que toquen el tema, sino que es un tema de políticas, y de política municipal, incluso departamental y nacional, porque es que este problema lo tienen muchas ciudades, en el mundo que no valoran, en nuestro caso particular si nos falta valorar.

En conclusión, es notorio que debido al afán estatal por no perder los recursos económicos que se adjudicaron en la intervención de la carrera 27, se realizaron acciones sin planificarse, lo cual ha generado una problemática urbana, al respecto la directora de Mundo Espiral, argumenta: “El punto fue que cuando se dio el visto bueno para el plan de movilidad, el alcalde de esa época dijo, ya lo vamos a tener, ese era un compromiso que él tenía con el CONPES, de gastar ese recurso, de lo contrario tenía que devolverlo, lo primero que hizo fue empezar a demoler, demoler y demoler, y por eso está la ciudad como la tenemos ahora, parece que hubiera pasado un bombardeo”. Como consecuencia, tanto la participación ciudadana y la planeación deben ser procesos y escenarios eminentemente políticos que enlacen medios y fines, presente y futuro, problemas y soluciones, potencialidades y realizaciones, conocimiento y acción.

3.4. CENTROS DE NEGOCIACIÓN Y MANEJO DE CONFLICTOS.

Entendidos como “puntos en la estructura del gobierno municipal que intervienen en procesos de deliberación, discusión, o construcción de acuerdos, con otros niveles de gobierno o con agentes no gubernamentales”¹¹⁴. En este centro la interacción se debió realizar entre la Administración Municipal y Avante, con grupos específicos que tengan gran conocimiento sobre el tema, para que se pueda debatir con argumentos de fondo y se logre generar consensos en la toma de decisiones.

Sin embargo, los resultados arrojados por la investigación demostraron que el objetivo de este centro no se cumplió en la práctica, puesto que las iniciativas para propiciar un dialogo fueron encabezadas por profesionales del área Urbana de las Universidades de Nariño y la I.U. Cesmág, mientras que la Administración Municipal no desarrollo ni estuvo abierta a estos espacios, evidenciando el marco de una “democracia accionista” (*stakeholder democracy*, *cfr.* Painter, 1995) en la cual el principio “un ciudadano, un voto” se remplaza por el principio “un dólar, un voto” (Somers, 1999), permitiendo que políticas urbanas externas como las del BID otorguen algunas autoridades de soberanía a los gobiernos municipales, (como se lo evidencia con la transferencia de poder en la toma de decisiones del espacio público a empresas privadas).

Otro factor importante que la Administración municipal y la empresa ejecutora del proyecto no tuvo en cuenta, fue la identificación e incorporación de estos grupos en el proceso, un error considerable de los entes gubernamentales de la época, (2008-2011), ya que no aprovecharon la iniciativa que se gestó en la Comunidad Académica, motivada por un gran interés sobre la conservación del centro histórico de la ciudad.

¹¹⁴CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA Campos, Gabriela. Gerencia pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México. Centro de investigación y docencia económicas. Año 2000, p. 56

En pro de ello, este grupo de profesionales de las facultades de Arquitectura de la Universidad de Nariño y la I.U Cesmag, realizaron algunos foros con el ánimo de informar a la ciudadanía, concientizar a la parte institucional, y primordialmente buscar alternativas para que la intervención sobre la carrera 27 no se realice, argumentando la afectación en el patrimonio histórico, en la traza a la malla fundacional y cuestionando la viabilidad del proyecto en términos de urbanidad y movilidad vehicular, así lo evidencia los relatos de los entrevistados:

Conversamos con la I.U. Cesmag, nos reunimos en su sede, o en esta Universidad a veces, y concluimos que teníamos interés sobre el tema, y empezó a moverse la posibilidad de organizar foros ciudadanos, con el ánimo de poner el proyecto sobre la mesa, para que la gente conociera, con el ánimo de que analizáramos desde diferentes ópticas las implicaciones y con el ánimo también de mirar la postura de la academia, y poder comunicar las inquietudes que teníamos en ese momento, entonces no hicimos parte de alguna organización, no nos asociamos, simplemente participamos desde la universidad como un ciudadanos más. [...] (Jaime Fonseca, Entrevistado 2015)

Figura 14. Fachada de las casas y malla fundacional Cra 27



Fuente: esta Investigación.

Dentro de esta dinámica, se realizaron unas propuestas alternas a los diseños iniciales del proyecto que se gestó bajo la Administración municipal (2008-2011):

Una propuesta de dos circuitos de tranvía, uno que conectaban oriente a occidente y el otro conectaría el norte con el sur de la ciudad, y que justamente el cruce de los dos circuitos armaba como una trama en el centro histórico de la ciudad, esa era la propuesta más ambiciosa y complicada, pero no era imposible y fantasiosa. También recuerdo otra que planteaba

una solución viable del momento, que consistía en construir un par vial entre la 27 y la 29, para no hacer concentrar el flujo vehicular en una sola vía, con un trayecto occidente oriente y oriente a occidente, sino que se planteaba un sentido en la 27 y otro en la 29, para armar un par vial, con estaciones de dos vías, estaciones que compartieran un poco el fluido el trayecto de oriente a occidente, eso es como algunas de las alternativas que se plantearon. [...] (Jaime Fonseca, Entrevista 2015).

Todas estas iniciativas apuntaban a la planificación de unas políticas urbanas pensadas en la conservación del centro histórico, así mismo en el bienestar de la comunidad en general, una postura ideal, que de haberse podido consolidar apuntaba a la sostenibilidad de los centros históricos, tal como Carrion lo expresa: “la lógica espacial de los procesos sociales debe ser descifrada a partir de las leyes de la sociedad; lo cual nos conduce al concepto de organización territorial.”¹¹⁵ Sin embargo, el modelo bajo el cual se desarrolló el plan de Movilidad veía la “Organización territorial” como un escenario de “estructuras empresariales de transporte urbano, que respondan a las necesidades de los ciudadanos y complementen los demás elementos de la movilidad urbana, (ciclorutas, vías peatonales, sistemas alternativos, etc.)”¹¹⁶

Bajo este parámetro, la reacción de AVANTE frente a las posturas y alternativas de modificación que planteaba este grupo de expertos, fue la misma durante todo el proceso, una negación frente a los modelos propuestos, y peor aún, una marcada exclusión en los procesos participativos. así lo expresa el Arquitecto Fonseca:

La verdad no sé qué argumento tenía la administración Municipal para no tener en cuenta nuestro proyecto, ellos justificaban su diseño diciendo que se hacía por cuestiones de movilidad, de fluidez, por la conexión de oriente a occidente de la ciudad, que iban a generar mucho espacio público, es de los conceptos técnicos que uno diría que son coherentes, pero revisándolos despacio y no hay que ser ningún sabio, ni doctor para darse cuenta que lo que decían solo eran argumentos de palabra y que no había un buen sustento, realmente lo que había de fondo era una decisión política tomada con un gran equívoco técnico, pero ellos lo defendieron hasta el final”

Esta negativa por parte de Avante persiste todo el periodo 2008-2011, pero en la Administración Municipal 2012-2015 su postura fue menos radical, pues conjuntamente con esta, Avante abre su disposición al diálogo, razón por la cual se realizan unos acercamientos, buscados en primera instancia desde los arquitectos de las Universidad de Nariño y la I.U CESMAG. Posteriormente es la dependencia de Avante quien convocó a unos encuentros en forma de taller, así lo da a conocer Jaime Fonseca:

¹¹⁵ CARRION, Fernando, Centros Históricos y Pobreza Extrema, p. 30

¹¹⁶ Departamento Nacional de Planeación. Visión Colombia II Centenario: 2019. Construir Ciudades Amables. 2006, p. 80. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co. (08, 11, 2015)

Hubo un cambio de administración cuando el proyecto ya estaba aprobado, al igual que ya estaba aprobado el PEMP, el POT, el proyecto de la 27, en ese momento Avante escucho, pero ya no había nada que hacer, o por lo menos no sé qué pasó ahí, nosotros hicimos unas propuestas incluso la propuesta de tranvías pero la cosa, ya estaba metida en camisa de once varas...La administración bajo la que se aprobó todo ese proyecto nunca tuvo en cuenta nada de lo que hicimos, cerró las puertas a todas las propuestas que se hicieron, cuando ya se abrió las puertas para una conversación, en el cambio de Administración, ya no se podía hacer nada, la obra de la 27 ya estaba aprobada, incluso los recursos económicos, y echar atrás el proceso traería serias implicaciones jurídicas, pero lo que si se logró, es que con las sugerencias que se hizo desde las facultades de arquitectura, la Administración escuchara e hiciera modificaciones sobre todo en lo referente a los espacio públicos, esto sucedió gracias a la presión que hizo la ciudadanía, pero más que todo porque se dieron cuenta del exabrupto de proyecto.

Las políticas para intervenir los centros históricos deben tener un componente altamente social, donde primé la conservación de las unidades residenciales teniendo en cuenta que, “Es el espacio de mayor valor histórico y cultural de la ciudad, porque desde sus orígenes ha logrado sumar valor a su pasado”¹¹⁷ a través de su cualidad integradora (simbiosis) que permite que lo simbólico se fortalezca con las relaciones sociales diarias. Bajo este contexto toda intervención que se desea realizar debe contar con la revisión y aprobación tanto de instancias Nacionales como Municipales. Al respecto Fonseca explica:

El Concejo Departamental de Patrimonio es un ente avalado por el Ministerio de Cultura, que tiene que ver con la defensa, conservación, preservación y promoción del Patrimonio Cultural y muchas de las decisiones que tienen que ver con el patrimonio tienen que pasar por ese Consejo...el Consejo tiene un comité técnico asesor de patrimonio arquitectónico y fue a ese comité al que invitó la Administración del momento a conocer el proyecto, pero debo aclarar que ni al Consejo de Patrimonio Departamental, ni al comité le correspondía la decisión, porque el Centro Histórico de Pasto fue declarado Patrimonio Cultural en el año 59, y lo que es declarado en su momento como Patrimonio Cultural de la nación, es potestad del Ministerio de Cultura, lo que se da a partir de la Ley de Cultura, entonces la decisión le competía al Consejo Nacional de Patrimonio y era ese consejo el que debía aprobar o desaprobar el proyecto en este caso y había un instrumento de intermediación para esa decisión, que era el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP) que es requisito indispensable para el tratamiento de cualquier bien inmueble.

Cuando se realizan proyectos de esta índole, se debe contar con una serie de aprobaciones por parte de diferentes instancias, una de estas, fue el Comité Técnico de Patrimonio arquitectónico Municipal quien argumentando razones de tipo histórico, cultural y urbano desaprobó la forma en cómo se estaba

¹¹⁷ CARRION, Fernando, Centros Históricos y Pobreza Extrema, p. 6.

interviniendo la carrera 27 del centro de histórico de Pasto. Jaime Fonseca lo explica:

Ni el Concejo, ni el Comité, tuvieron que ver con la aprobación de ese proyecto, eso lo hicieron en Bogotá, nosotros estuvimos en contra del planteamiento vial que se estaba haciendo, el Comité Técnico de Patrimonio, argumentó con insumos y con respaldos teóricos, conceptuales, profesionales, desde el punto de vista de la historia, del patrimonio, del urbanismo y la arquitectura que el proyecto no era conveniente como se estaba haciendo y que había que hacerlo de otra manera. Eso se hizo y se dijo directamente al equipo de administración que estaba detrás del proyecto, ellos lo supieron desde el primer momento, no fue una comunicación que hicimos soterrada, o a escondidas, nosotros lo hicimos abiertamente en una o dos reuniones que nos llamaron, nosotros dijimos vean esto no es conveniente por tales y tales razones. [...] (Jaime Fonseca, Entrevistado 2015)

De igual manera, el relato de la directora de Mundo Espiral, manifiesta que son los trámites burocráticos y los tiempos de las Políticas administrativas, los que no dan paso para que se tengan en cuenta propuestas alternas:

Lo que paso es que en las cuestiones administrativas, se manejan de acuerdo a tiempos y a pólizas, proyecto que se hace, se tiene que cumplir en un marco de tiempo, entonces mientras estaban unas propuesta de la universidad de Nariño, se socializaba el proyecto y mientras se trataba de organizar todo, ya se iban corriendo tiempos, entonces la administración no podía esperar, ellos necesitaban de inmediato empezar a demoler, inclusive empezar a cumplir, porque a ellos también los retrasos les acarrear multas y una serie de problemas administrativos, además el alcalde ya contaba con la aprobación que le había otorgado el Ministerio de Cultura.

Con respecto a esta situación Pablo Emilio Solarte delegado de bienes municipales de la Personería manifiesta: “hubieron unos inconvenientes respecto a lo que es el centro histórico, la ley 159 de 1953 determina que el centro de Pasto es un Monumento Nacional, de esa manera hicieron una cantidad de foros y de conversatorios respecto a la conveniencia y la inconveniencia del proyecto para no dividir la ciudad en dos, eso se debatió mucho a nivel de la academia la Universidad de Nariño, y las demás Universidades que tienen facultad de arquitectura, pero en ultimo termino fue directamente el ministerio de cultura que autorizo el proyecto y por esa razón se está realizando”.

Por otro lado desde el punto de vista Institucional, la respuesta ante el cuestionamiento del por qué no fueron atendidas y aceptadas las propuestas al diseño inicial de la carrera 27, hechas por los Arquitectos de la Udenar y del I.U Cesmag, Avante respondió que: “este proyecto cumplía con lineamientos técnicos de orden nacional y municipal, de donde se desprende una justificación técnica muy profunda. Los diseños pasan por varios filtros, se estudian por lo menos 3

diseños, y se analiza cual genera menos impacto, preservando la relación costo beneficio, entonces el diseño ganador es el que presenta mayor beneficio a menor costo y este recibe la aprobación y el aval al Ministerio de Cultura, que es el ente gubernamental superior en el manejo de este tema”. [...] (Carlos Díaz, Entrevistado 2015).

Avante en su discurso expone los objetivos claros de construcción de ciudad desde una perspectiva modernizadora, enfocada en mejorar el tráfico vehicular y cumplir con las exigencias del BID, afianzando que la gestión de los centros históricos se haga bajo modalidades descentralizadas y privatizadas, lo que género que los ciudadanos sean mirados como clientes y las centralidades históricas como nichos de mercado, es por ello que “los centros históricos empiezan a ser víctimas del abandono de lo cívico y de la pérdida de su condición de espacio público”¹¹⁸.

Finalmente los centros de negociación y manejo de conflictos no se hicieron visibles en la ejecución del plan de movilidad en el sector central de la carrera 27, ya que las posturas reacias de la Administración municipal y Avante, no escucharon las propuestas alternativas de los diseños del proyecto, olvidando los principios básicos de la renovación urbana en cuanto al manejo de las centralidades históricas entendidas como hábitat y espacio público, en donde los programas de renovación habitacional se deben implementar sin ocasionar el deterioro de los barrios populares céntricos, teniendo en cuenta políticas de protección al patrimonio histórico y respaldando el hábitat dentro de este marco, ya que estas son “una trama residencial especialmente relevante de la que es preciso conocer su situación, las condiciones de renovación, sustitución, adaptación a las necesidades de los habitantes”¹¹⁹.

¹¹⁸BALVO, Marcelo; JORDAN, Ricardo y SIMIONI, Daniela. La Ciudad Inclusiva. (Naciones Unidas – CEPAL) 2003. Santiago de Chile: Cuadernos de la CEPAL N°88, p. 138

¹¹⁹PAZ FELICIANO, Jaime Ernesto. Legitimación y renovación urbana: El caso de la Plaza del Carnaval y la Cultura en el centro histórico de la ciudad de San Juan de Pasto. Trabajo de grado para optar al Título de Magíster en Estudios Urbanos. Quito – Ecuador: FLACSO. 2014, p. 22

CONCLUSIONES

- En primera instancia se tiene que el análisis de los documentos que sustentan la formulación de este Gran Proyecto urbano, de cara a las teorías sociológicas y el urbanismo, y las realidades que enfrenta la población implicada, reflejan una clara intervención de entidades crediticias extranjeras, como el BID, las cuales han aparentado un interés por el desarrollo de las ciudades sobreponiendo como meta, convertirlas en ciudades altamente competitivas a través de la aplicación de GPU, sin embargo los resultados de la aplicación de estas políticas han demostrado que si bien a largo plazo se tendrá unos sectores urbanos que estén acordes a las exigencias de la globalización, también habrán ocasionado la presencia de cinturones de miseria, desplazamiento, gentrificación, la división del centro histórico y una alta invasión de inversionistas foráneos en los centros históricos de la ciudad, con lo que obviamente se asegurara la generación de un nicho de mercado, cambiando el contenido de las centralidades: de espacios de encuentro de la comunidad hacia lugares de tránsito y flujo; y es así como “los centros históricos empiezan a ser víctimas del abandono de lo cívico y de la pérdida de su condición de espacio público”¹²⁰.

- Por otra parte, se tiene que aunque en los documentos que se sustenta la intervención, se propone un modelo de planificación estratégico, en el cual la ciudadanía juega un papel primordial. En la ejecución del proyecto se puede observar que la imposibilidad por parte de la Administración local y la empresa ejecutora, de equilibrar la eficacia, la eficiencia y la legitimidad, ha dejado a la población relegada a los fines utilitaristas de los gobernantes. “La ciudad capitalista moderna en los países de desarrollo se caracteriza por la tensión originada por la coexistencia de estas dos fuerzas contradictorias: una tendencia hacia la integración física y social, que se origina en la naturaleza misma de la ciudad y una tendencia hacia la fragmentación física y social resultante de las relaciones sociales del capitalismo y exacerbada por la creciente desigualdad urbana impuesta por la globalización”¹²¹. Un ejemplo, es el hecho de que se haya buscado a la ciudadanía únicamente con el fin de que las negociaciones de los predios se den en el menor tiempo posible, dando vía libre a un a un proyecto generado exógenamente, que para insertar la participación ciudadana, invento en el Plan de Desarrollo propuesto por la Administración 2008 – 2011, las Mingas comunitarias en pro de la aplicación de las directrices

¹²⁰BALVO Marcello. Op. Cit., p. 138

¹²¹BALDO, Marcelo, JORDAN, Ricardo y SIMONI, Daniela. La ciudad Inclusiva, Santiago de Chile: Cuadernos de la CEPAL No. 88, 2003, p. 56

estatales, por medio de las cuales la población coopere en el alcance del mantenimiento vial y así se proyecte una imagen incluyente.

- Por otra parte, a razón de aplicar una renovación urbanística en áreas del centro que permitan “afianzar y valorar, la morfología urbana tradicional heredada de la colonización española y de la época Republicana, los edificios de valor patrimonial y simbólico, que se constituyen en un referente de imagen y lectura de la ciudad, susceptibles de constituirse en importantes variables de competitividad de cara al mundo globalizado”¹²², y aunque se había planteado no ocasionar perjuicio de la conservación de los inmuebles, recintos y conjuntos del interés patrimonial identificados en el sector, para consolidar y revitalizar el centro de la ciudad¹²³, con proyectos como la construcción de una vía sobre la carrera 27, se requirió demoler predios catalogados como predios de intervención de nivel I Y II, y que para justificar su demolición los categorizaron homogéneamente como predios de intervención de tercer nivel, demostrando así, que una vez aprobado el plan, lo estipulado en los documentos se irrespetó, y se realizaron todas las modificaciones que se consideraron pertinentes con el único fin de llevar a cabo la construcción de la vía en el menor tiempo posible y con ello hoy se puede evidenciar una ejecución retrasada, la cual provocó la presencia de predios demolidos y sin uso alguno, generando los No lugares, que son espacios no definibles “ni como espacio de identidad, ni como relacional, ni como histórico” (Marc Auge, 83) los cuales han dejado de ser un escenario de interacción y se han convertido en focos de inseguridad y es así como “la ciudad parece condenada por el capitalismo y la degradación de lo urbano”¹²⁴, tal como lo había mencionado Lefebvre.
- Finalmente cabe destacar que la formulación de muchos de estos documentos está muy bien argumentada, y evidencia mucha claridad en la justificación de las obras, sin embargo para alcanzar los objetivos propuestos se modificaron varias acciones, tal es el caso del diagnóstico del plan de reasentamiento en el cual a pesar de que su formulación es bastante completa y coherente, para su puesta en marcha, la empresa ejecutora no facilitó los recursos necesarios, perjudicando así el resultado final, lo que denota un proyecto estratégico en teoría pero normativo en la práctica, replicador de maniobras técnicas y utilitaristas.

Sobre el papel de la participación ciudadana en la formulación del plan de movilidad vial, en el sector central de la carrera 27 de Pasto, se encuentra que

¹²² Plan Parcial Centro: “El Corazón de la ciudad”. Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pasto_%20nari%3%B1o%202005.pdf 03/11/2014

¹²³ *Ibíd.* 03/11/2014

¹²⁴ BETTIN, Gianfranco. Los Sociólogos de la Ciudad. Barcelona - España. Editorial Gustavo Gili. 1982. Pág.166

ésta fue muy escasa, ya que se evidencia que ninguno de los centros que permiten evaluar la legitimidad, se presentó de una manera adecuada: no hubo una interacción pertinente con la comunidad, los centros de comunicación no funcionaron adecuadamente debido a que los gobiernos manejan un discurso errado sobre la información, pues estos la entienden como la acción de comentarles a los ciudadanos sobre una decisión ya tomada, hecho erróneo, pues el informar consiste en traspasar la barrera de comunicar que es lo que se va hacer y permitir que la comunidad, opine, proponga, debata, y entre las dos partes se tome una decisión.

Para el caso de los habitantes de la zona centro de la carrera 27 se encontró que la información suministrada fue restringida, afectando las condiciones básicas para que la planeación participativa sea real y efectiva tal como lo plantea Forero, mencionando tres factores claves: la información, la formación y la organización. En esta dirección, se requiere tanto de parte de las Administraciones Municipales como de la sociedad civil, para generar estrategias y mecanismos para la información, la formación oportuna y efectiva, lo que conllevaría al impulso de formas organizativas con objetivos claros y compromisos serios que involucren responsabilidades de las partes involucradas. Por lo cual, es pertinente mencionar que si bien desde los estamentos gubernamentales no se impulsó la participación de la población, desde la ciudadanía en general tampoco hubo mayor interés por informarse y así generar un espacio participativo, amplio, organizado y fuerte, capaz de ejercer la presión suficiente para que el plan se ejecutara en razón de los transeúntes y habitantes, y no en razón de los intereses particulares de las administraciones municipales, las entidades crediticias y los empresarios.

Lo mencionado se corrobora en la medida que los habitantes de los diferentes sectores nunca se reunieron para dialogar sobre las falencias del plan de movilidad, sino que cada uno se enfocó en la intervención directa que les afectaba, olvidando que cada obra hacía parte de un plan macro, por ejemplo: los habitantes de la 27, sabían que la obra que se ejecutaría en esa zona correspondía al plan de movilidad, pero desconocían que la obra que se ejecutó en la carrera 19 provocando impactos similares, también hacía parte del mismo.

En lo referente a la organización interna de la zona centro, si bien hubo un grupo de mujeres interesadas en levantar su voz de protesta frente a algunas inconsistencias en la formulación del proyecto y su posterior ejecución, también se encuentra que algunos habitantes no se interesaban por asistir a las reuniones que ellas organizaban, por lo que la baja comunicación entre ellos, permitió finalmente que se sesgaran los alcances de este naciente movimiento. De igual manera algunos habitantes ni siquiera tenían claro que esa zona formaba parte del centro histórico, y así justificaban su apatía frente a los foros y reuniones referentes a la temática, lo que permite concluir que en esta época se carece de un sentido de pertenencia hacia los territorios que se habita, olvidando que “La ciudad nace del pensamiento, de la capacidad de imaginar un hábitat, no solo

como una construcción para cobijarse, o una fortaleza o como una manifestación del poder. Hacer la ciudad es ordenar un espacio de relación, es construir lugares significantes de la vida en común.”

En referencia a los transeúntes, se evidencia una gran desinformación sobre centro histórico, plan de movilidad y espacio público, llegando hasta el punto de concebir a este último como “las personas que decomisan las mercancías a los vendedores ambulantes”, ignorando totalmente que éste “permite la simbiosis que es la encargada de la integración social, (encuentro), lo simbólico que se enfoca en un ámbito de relación y reencuentro de socialización, de expresión e información cívica y colectiva, lo cual es factible porque existe heterogeneidad de funciones, tiempos, gentes (Identidades múltiples y simultáneas), y La polis, entendida como la cualidad que tiene el espacio público presentando un orden público definido y desarrollado³.”

En lo que respecta al centro de interacción, se observa una relación dominante ejercida desde la Administración local hacia la comunidad, lo que generó que la brecha existente en esta relación se amplíe, provocando que la interacción entre los ciudadanos y Avante se lleve a cabo de una forma bastante complicada, dejando en la población una mala imagen de los gobernantes, tal como lo expresan Cabrero y Nava: “Cualquier gran proyecto estratégico de gobierno municipal por más impecablemente que se haya diseñado puede desvanecerse si no se cuida sistemáticamente el punto de interacción con los ciudadanos,”¹²⁵ problemática que se ve aún más agudizada, sí se considera la poca motivación por parte de la comunidad en direccionar sus propuestas de una forma activa, consciente, y con un gran sentido de pertenencia, lo cual, no contribuye a legitimar los procesos de ciudad, y eso sumado a la noción paternalista que presenta la población, lleva a la práctica la afirmación de Clemente Forero: “...la comprensión de los fines de la planeación participativa no fue homogénea y en algunos casos se confundió con la relación de clientela tradicional, tanto por parte de las autoridades como de los consejeros”.

La ineficiencia gubernamental, para llevar a cabo procesos exitosos de participación ciudadana en la planificación urbana, se evidencia en la carencia de interés que ellos tienen por hacer partícipes activos y proactivos a los miembros de la comunidad, prefiriendo diseñar desde la perspectiva de un agente externo, guiado por un modelo de planificación ya dado, pues darse a la tarea de adentrarse en el contexto real de la comunidad, analizar sus necesidades y propender por resolver sus problemáticas, representa una inversión grande en el plano económico, que repercute en la relación costo - beneficio, factor sumamente importante si se tiene en cuenta que éste es un requerimiento de las

¹²⁵CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA CAMPOS, Gabriela. Gerencia pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México. Centro de investigación y docencia económicas. Año 2000, p. 55

entidades financieras como el BID, el cual facilita los préstamos para hacer posibles estas grandes intervenciones. De esa manera “se observa la concentración de la propiedad, la penetración de capitales transnacionales en desmedro del pequeño capital nacional y la reducción del compromiso de la población con la casa, es decir, de erosión del sentido de la ciudadanía.”¹²⁶

Todo esto demuestra una exclusión ciudadana en la formulación del proyecto, sin embargo desde los organismos estatales se justifica, primero, que el Plan de Movilidad, se realizó teniendo en cuenta las directrices nacionales que tienen por objetivo la construcción de Ciudades Amables. Segundo, desde los gobiernos se asume que sus planes y programas son avalados en el momento que los ciudadanos votan por un candidato que dentro de sus propuestas contemplan la formulación del mismo, razón por la cual no hay necesidad de hacer una consulta previa, no obstante el trabajo de campo revela que el ciudadano no es consciente de que al elegir mediante el voto a un candidato, también está avalando su propuesta programática, complementando con que en la mayoría de ocasiones el ciudadano no se interesa ni siquiera por conocerla.

De esa manera se ha generado una patología cíclica en lo que respecta a la insuficiente participación ciudadana en procesos de construcción de ciudad, pues por una parte desde las instituciones gubernamentales se ha priorizado el poder de decisión de los gremios empresariales y financieros, truncando de esa manera el accionar de los nacientes movimientos urbanos y ahondando sobre el poco interés que presenta otros ciudadanos quienes se justifican a partir de la falta de espacios de participación que se les brinda, lo que a su vez impulsa a los gobiernos autoritarios a darle más cabida a los inversionistas, y así sucesivamente la ciudad se va construyendo a favor de cualquier otro sector en detrimento de sus habitantes, quienes se preocupan más por ocupar un espacio, por consumir, y por ir al ritmo de la globalización, que por construir una ciudad digna de ser habitada, pues una premisa clara de la Planeación participativa consiste en que ésta no solamente involucra el direccionamiento de la esfera gubernamental sino que además requiere de la intervención oportuna, efectiva y eficaz por parte de la sociedad civil, pues “La planeación participativa, vista como proceso, es ante todo un aprendizaje social.”¹²⁷

Cabe destacar que si bien los resultados finales de la aplicación del plan de movilidad han dejado como parte de resultado, una obra con más de 3 años de retraso, incremento en el costo de la misma y desplazamiento de la población residente, también se ha podido visibilizar que una la población interesada por informarse, y con alto sentido de pertenencia frente al territorio, puede ser capaz de fortalecer procesos que propendan por la construcción de ciudad en condiciones dignas, tal como lo asegura Borja: “La Influencia de la crítica

¹²⁶ CARRION, Fernando. Quito Imaginado. Quito – Ecuador; FLACSO, 2005, p. 100

¹²⁷ BORJA, Jordi. La ciudad Conquistada. Madrid: Alianza Editorial. 2003, p. 13

ciudadana sobre el urbanismo ha dejado siempre un saldo positivo en la ciudad¹²⁸, así pues los procesos llevados a cabo por los arquitectos de la I.U CESMAG y La Universidad de Nariño fueron capaces de impedir que se haga una vía rápida y que en cambio se construya una vía propicia para el transporte alternativo y los espacios de encuentro. De igual manera se logró que los habitantes de la 27 reconocieran que si ellos hubieran tenido confianza en el movimiento que estaban gestando las mujeres del sector y hubiesen apoyado sus iniciativas, hubieran logrado mejores negociaciones. Factores que pueden lograr que las personas vayan tomando más conciencia del rol del ser ciudadano, entendiéndolo como “sujeto de la política urbana, el cual se hace interviniendo en la construcción y gestión de la ciudad”... permitiendo así que “El marginal se integre, el usuario ejerza sus derechos, el residente modele su entorno. Todos adquieren autoestima y dignidad aceptando y respondiendo a los desafíos que les planean las dinámicas y las políticas urbanas. La ciudad se conquista en el espacio público”¹²⁹. Y así pueden autorizar a confiar en una reversión de tendencia y a devolver el aliento a una perspectiva de gestión social de la ciudad, fundada en la solidaridad y no en la búsqueda de ganancia, lo cual se lograra en la medida que los proyectos se gesten desde las comunidades, dándoles espacio para una participación verdadera y promoviendo el desarrollo endógeno.

En lo referente a *la Identificación de las organizaciones sociales que surgieron durante la formulación y ejecución del Plan de Movilidad Vial, en la carrera 27 del centro histórico de Pasto*, el trabajo de campo de la investigación arrojó que durante la formulación y ejecución del plan de movilidad hubieron iniciativas que gestaron un naciente movimiento social, pero que no fue lo suficientemente consolidado para que pudiera lograr un gran impacto. De esa manera se tiene que en lo que respecta a los habitantes de la zona central de la carrera 27, existió un grupo de mujeres, quienes al mirar las irregularidades del proceso, y convencidas de luchar por unas condiciones dignas de negociación, se organizaron: en primera instancia hacían reuniones para informarse sobre el proceso, en segunda instancia para anteponer derechos de petición, tutelas, y demandas a los organismos correspondientes, y finalmente optaron por llevar a cabo, una acción más directa, como lo fueron las protestas; de igual manera se valieron de un medio de comunicación radial, para hacer conocer la problemática que atravesaban.

Sin embargo esta iniciativa se vio truncada debido a algunas amenazas de personas externas que querían que el proyecto se realice a como dé lugar, al desinterés, la falta de apoyo de los demás ciudadanos, y de algunas personas que miraron en la ejecución del proyecto una oportunidad para salir de la zona,

¹²⁸ *Ibíd.*, p. 130

¹²⁹ BORJA, Jordi. *Op. Cit.*, p. 131.

por lo que empezaron a vender sus predios, generando una ruptura en el tejido social, provocando incredibilidad en el naciente movimiento.

Por otra parte no se puede dejar de lado la iniciativa de los arquitectos de la I. U. CESMAG y la Universidad de Nariño, quienes si bien no se consolidaron como un movimiento social, pues su organización surgió a causa de un momento coyuntural, y su postura entro a chocar directamente con los intereses de las instituciones gubernamentales donde las esferas de poder ya tenían su proyecto asegurado mediante las disposiciones legales de orden nacional y municipal, ellos tomando como fortaleza el hecho de tener la experiencia para crear espacios de discusión, organizaron los foros ciudadanos sobre centro histórico y presentaron alternativas para que no se hiciera la intervención por esa zona, y si bien su objetivo principal fue inalcanzable, es importante reconocer que debido a estas iniciativas se logró presionar para que desde la administración municipal a cargo del ex – alcalde Harold Guerrero se realizaran modificaciones a la propuesta inicial, así se consiguieron más espacios, mejores condiciones de movilidad para los peatones, y ciclo rutas para los medios alternativos de transporte, demostrando de esa manera que la movilización consiente y organizada, puede generar un cambio positivo en razón de la construcción participativa de ciudad.

Finalmente a nivel general es importante decir que los proyectos infraestructurales que se gestan en la ciudad, corresponden a unas dinámicas globales, en donde mientras se le siga dando cabida al BID para que invierta en los mismos, las decisiones que se tomen en la formulación del plan de desarrollo no serán autónomas, lo que de igual manera ira concadenado a los lineamientos que se estipulan para los planes de desarrollo departamentales y municipales, lo que les resta capacidad de decisión a los gobiernos que por más alternativos que sean traerán consigo resultados similares.

Por otra parte, es necesario reconocer que la teoría de la sociología urbana aún está vigente, sin embargo, el reto hoy en día consiste en poner en juego la teoría sociológica con la de otras disciplinas, ya que la complejidad de la realidad así lo exige, de tal manera que la interdisciplinariedad permitirá llevar el análisis a un punto donde se puedan formular estrategias para una verdadera participación social que supere las falencias que en la práctica ha representado la planificación estratégica, y así logre alcanzar el gran reto planteado que es la participación activa de las personas involucradas en el proceso, lo cual conllevaría al desarrollo social de las comunidades bajo parámetros de inclusión y relaciones horizontales partiendo de la realidad de los contextos locales, generando así “un importante escenario de creación de confianza entre ciudadanos y gobiernos y, un eficaz instrumento de gobernabilidad, siempre y cuando las instancias gubernamentales

respeten la autonomía de los espacios de planeación participativa de la sociedad y ésta tenga la organización y capacidad suficientes para hacerlos valer”¹³⁰

De esa forma, se concluye con un estudio riguroso que puso en juego la teoría de la sociología urbana y el urbanismo, las experiencias y formas de pensar de los ciudadanos, permitiendo que la información recolectada se constituya en fuente de información para futuros análisis de temas como las intervenciones que se realizaran en el sector oriental de la carrera 27, las demás obras contempladas dentro del plan de movilidad y otros Grandes Proyectos Urbanos que se estén gestando, pues este es un referente que sirve de base para el diseño de estrategias que permitan generar procesos de mediación en contextos de planificación urbana entre la sociedad civil y la administraciones local, entendiendo que la legitimidad tiene que ser un deber de las administraciones locales y un derecho de la ciudadanía.

¹³⁰FORERO PINEDA, Clemente. El Sistema Nacional de Planeación Participativa de Colombia 1994-2000. ILPES/MEP. Seminario Funciones Básicas de la Panificación, La Habana 2000. Pág. 7

BIBLIOGRAFÍA

BALDO, Marcelo, JORDAN, Ricardo y SIMONI, Daniela. La ciudad Inclusiva, Santiago de Chile: Cuadernos de la CEPAL No. 88, 2003, 256 p.

HIDALGO Rodrigo y JANOSCHKA, Michael. La Ciudad Neoliberal, Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Michael Janoschka - Rodrigo Hidalgo Editores, Bogotá: Pontificia Universidad Católica de Chile. 315 p.

BETTIN, Gianfranco. Los Sociólogos de la Ciudad. Barcelona - España. Editorial Gustavo Gili. 1982. 268 p.

BORJA, Jordi. La Ciudad Conquistada. Madrid: Alianza Editorial, S.A. 2003. 260 p. 260.

BURBANO, Concha. Vicente Carlos. Identificación y valoración, Patrimonio inmueble Andino Nariñense, San Juan de Pasto – Colombia. Fondo Mixto de Cultura de Nariño. 2008, 320 p.

CABRERO MENDOZA, Enrique y NAVA CAMPOS, Gabriela. Gerencia pública municipal, conceptos básicos y estudios de caso. México: Centro de investigación y docencia económicas. Año 2000. 354 p.

CAGUAZANGO, Eliza; SALAS Karen y VÁSQUEZ Lady. Participación De Organizaciones Sociales en el Plan De Movilidad Vial Del Municipio De San Juan De Pasto 2012. VIPRI. Universidad de Nariño. 2012.

CARRIÓN, Fernando. Lugares o Flujos Centrales los Centros Históricos Urbanos, Medio Ambiente y Sociedad, Serie 29. 2000. Santiago de Chile. Castells, Manuel, La Cuestión Urbana. México: Siglo veintiuno Editores. 1976.

CASTELLS, Manuel. La Cuestión Urbana. México: Siglo Veintiuno editores. 312 p.

CÁTEDRA, Manuel Ancizar. La Ciudad: Hábitat de diversidad y complejidad. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Colombia. Segunda edición. 2002.

COULOMB, René Bosc, Hernández Ponce Esquivel, Sernicharo María Teresa Gabriela, Hábitat y centralidad en México: Un Desafío sustentable, centro de estudios sociales y de opinión pública, 1º Edición, México, 2012. 360 p.

FORERO PINEDA, Clemente. El sistema nacional de planeación participativa de Colombia 1994-2000. Ilpes/Mep. Seminario funciones básicas de la planificación, La Habana 2000.

Formulación de Propuesta integral. Departamento de Planeación Municipal de Pasto. San Juan de Pasto. 2015, p. 81

HIDALGO, Rodrigo y JANOSCHKA, Michael. La Ciudad Neoliberal, Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid, Michael Janoschka: Rodrigo Hidalgo Editores, Pontificia Universidad Católica de Chile.

JANOSCHKA, Michael y SEQUERA J. Procesos de gentrificación y desplazamiento en América Latina, una perspectiva comparativista, en Desafíos metropolitanos. Un diálogo entre Europa y América Latina, Juan José Michelini (ed.). Catarata. Madrid. 2014, p. 82

LINDÓN, Alicia. ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?, Diálogo con Néstor García Canclini, 23 de febrero de 2007, México. 290 p.

OJEDA, Juan Carlos, Morales José Fredy, Guerrero Edid Liliana. El Centro Histórico de San Juan de Pasto y su patrimonio inmaterial inmueble, Universidad de Nariño, Año 2012.

OSMONT, Annik. La Ciudad Inclusiva. Cuadernos de la CEPAL. No. 88. Chile. Santiago de Chile: CEPAL. (S.F), P. 12.

PAZ FELICIANO, Jaime Ernesto. Legitimación y renovación urbana: El caso de la Plaza del Carnaval y la Cultura en el centro histórico de la ciudad de San Juan de Pasto. Trabajo de grado para optar al Título de Magíster en Estudios Urbanos. Quito – Ecuador. FLACSO.

Plan de Adquisición Predial y reasentamiento proyecto carrera 27, sector central y occidental, 2012-2015. San Juan de Pasto.

Plan de Desarrollo Municipal de Pasto. 2012 – 2015. Transformación Productiva. San Juan de Pasto, p. 34

RODRIGEZ, Gregorio; GIL, Javier y . GARCIA, Eduardo. Metodología de la Investigación Cualitativa. Ediciones Aljibe. 1996, p. 32.

SUSSER, Ida. La Sociología Urbana de Manuel Castells. Alianza Editorial, Madrid. 1976, p. 20

URÁN, Omar Alonso. La Participación ciudadana en la Planeación y Financiamiento de la Ciudad como Institución Democrática emergente. Colombia: Revista Controversia. 2007, p. 179

VELÁSQUEZ, Fabio y GONZALEZ, Esperanza (2003), ¿Qué ha pasado con la participación ciudadana en Colombia?, Bogotá: Fundación Corona. 366p.

VILLAVICENCIO, J. Hacia la definición de áreas testigo, Seminario Hábitat y Centralidad, UAM-Azcapotzalco, documento interno de trabajo, 2010.

VILLAVICENCIO, J. Hacia la definición de áreas testigo, Seminario hábitat y centralidad, Uam-Azcapotzalco, documento interno de trabajo, 2010.

WEBER, Max. Economía y sociedad. México: Fondo de Cultura Económica. 1984, 358 p.

NETGRAFÍA

AVANTE. Sectores del proyecto carrera 27. San Juan de Pasto. [en línea]. Disponible en: http://www.avante.gov.co/index.php?view=article&catid=14%3Acorredorcarrera27&id=43%3Asectoresproyetcarrera27&format=pdf&option=com_content&Itemid=47, (03, 11, 2014). p. 1.

_____. Avanzan demoliciones en el corredor de la carrera 27. Artículo en Línea: <http://www.avante.gov.co/index.php/noticias/174-avanzan-demoliciones-en-el-corredor-de-la-carrera-27>

_____. Estado de los predios. San Juan de Pasto. [en Línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/gs-estado-de-predios>. (03, 11, 2014)

Banco Interamericano de Desarrollo . Sostenibilidad Urbana en América Latina y El Caribe. 2011. [en línea]. Disponible en: <https://www.google.com.co/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CEoQFjAI&url=http%3A%2F%2Fidbdocs.iadb.org%2Fwsdocs%2Fgetdocument.aspx%3Fdocnum%3D35786040&ei=WDNaVYuoO8apgwSs64DABA&usg=AFQjCNEaVFqsknTeC2Q35YWg9BhFho3USw>.(19/05/2015)

Citado por CONTRERAS, Mayra. Saberes y Prácticas de la Planeación Participativa en Bogotá: Otra Reflexión pendiente en el Trabajo Social. Bogotá: revistas OUNAL, p. 135 [en línea]. Disponible en: <http://www.revistas.0unal.edu.co/index.php/tsocial/article/viewFile/8517/9161>. (02, 11, 2015)

COLOMBIA, Ministerio del Medio Ambiente. Ley 388 de 1997. Diario oficial No. 43.127 de 12 de Septiembre de 1997. [en línea]. Disponible en: https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/leyes/1997/ley_0388_1997.pdf (03, 05, 2015)

CORREA, Montoya, Lucas, Algunas Reflexiones y posibilidades del derecho a la ciudad en Colombia; los retos de igualdad, participación y el goce de los Derechos humanos en los contextos urbano. [en línea]. disponible en: http://www.palermo.edu/derecho/revista_juridica/pub-11/11Juridica03.pdf. (20, 02, 2016)

Decreto 319 de 2006. Tomado en línea de: http://www.movilidadbogota.gov.co/hiwebx_archivos/ideofolio/Decreto319de2006_11_4_7.pdf 05/09/2014

Decreto 763 DE 2009 (Marzo 10) Por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. Disponible en: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=35447> (17, 06, 15)

Decreto 763 De 2009 (Marzo 10) Por El Cual Se Reglamentan Parcialmente Las Leyes 814 De 2003 Y 397 De 1997 Modificada Por Medio De La Ley 1185 De 2008, En Lo Correspondiente Al Patrimonio Cultural De La Nación De Naturaleza Material. Disponible En: <Http://Www.Alcaldiabogota.Gov.Co/Sisjur/Normas/Norma1.Jsp?l=35447>

Departamento Nacional de Planeación. Visión Colombia II Centenario: 2019. Construir Ciudades Amables. 2006. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co. (19/05/2015)

Departamento Nacional de Planeación. Visión Colombia II Centenario: 2019. Construir Ciudades Amables. 2006, p. 80. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co. (08, 11, 2015)

Documento CONPES 3549. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co

Ley 388 De 1997. Diario Oficial No. 43.127, De 12 De Septiembre De 1997. Disponible En: Https://Www.Minambiente.Gov.Co/Images/Normativa/Leyes/1997/Ley_0388_1997.Pdf

VALLEJO, Luis y FUENTE, Héctor. De la planeación Normativa a la Participativa en Colombia: El caso del manejo de los recursos ambientales. En: Revista UD y La Geomática • Vol. 1, núm. 1 • Segundo semestre 2007. [en línea]. Disponible en: <http://gemini.udistrital.edu.co/comunidad/revistas/revistageomatica/site/Documentos/De%20la%20planeacion%20Normativa%20a%20la%20Participativa%20en%20Colombia%20el%20caso%20del%20manejo%20de%20los%20recursos%20ambientales.pdf>

LUNGO, Mario y SMOLKA, Martin. Suelo y Grande proyecto urbanos. La experiencia Latinoamericana. [en línea]. Disponible en: http://www.lincolninst.edu/pubs/1633_Suelo-y-grandes-proyectos-urbanos--La-experiencia-latinoamericana. (20, 05, 2015)

Contreras, Mayra. “Saberes y Prácticas de la Planeación Participativa en Bogotá: Otra Reflexión pendiente en el Trabajo Social. En: <http://www.revistas.0unal.edu.co/index.php/tsocial/article/viewFile/8517/9161>

MOSAICO, Reflexiones sobre movilización social, 2008-20012 disponible en: http://ciudadaniaglobalhiritartasuna.files.wordpress.com/2012/04/2012_04_docmovilizacionmosaiko.pdf

SÁENZ SAAVEDRA, Néstor. Planes de Movilidad no consultan al ciudadano. Nov de 2012. Tomado en línea de: <http://www.unperiodico.unal.edu.co/dper/article/planes-de-movilidad-no-consultan-al-ciudadano.html>

Plan de reasentamiento. Carrera 27. Sector Central y Occidental. [en Línea]. Disponible en: <http://www.avante.gov.co/index.php/nuestra-entidad/documentos-descarga/category/21documentos-gestion-social>

Plan Parcial Centro: “El Corazón de la ciudad”. Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pastnari%C3%B1o%202005.pdf. (19/05/2015)

Plan Parcial Centro: “El Corazón de la ciudad”. Alcaldía Municipal de Pasto. 2005. [en línea]. Disponible en: http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/eot_esquema%20de%20ordenamiento%20territorial_pasto%20nari%C3%B1o%202005.pdf. (03, 11, 2014)

VALLEJO, Luis E. y FUENTES, Héctor J. De la planeación Normativa a la Participativa en Colombia: El caso del manejo de los recursos ambientales. En: Revista UD y La Geomática • Vol. 1, núm. 1. 2007, p. 65. [en línea]. Disponible en: <http://gemini.udistrital.edu.co/comunidad/revistas/revistageomatica/site/Documentos/De%20la%20planeacion%20Normativa%20a%20la%20Participativa%20en%20Colombia%20el%20caso%20del%20manejo%20de%20los%20recursos%20ambientales.pdf>. (20, 11, 2015)

Departamento Nacional de Planeación. Visión Colombia II Centenario: 2019. Construir Ciudades Amables. 2006. [en línea]. Disponible en: www.dnp.gov.co