

# **Territorio y economía civil**

## **Reflexiones humanistas**

Gabriel Alexander Solórzano Hernández

John Jaime Bustamante Arango

Luis Alberto Castrillón-López

**Compiladores**

300

Solórzano Hernández, Gabriel Alexander, compilador  
Territorio y economía civil. Reflexiones humanistas /  
Gabriel Alexander Solórzano Hernández, John Jaime  
Bustamante Arango y Luis Alberto Castrillón López, compiladores  
--1 edición-- Medellín: UPB. 2023 -- 220 páginas.  
ISBN: 978-628-500-090-4 (versión digital)

1. Humanismo 2. Economía Civil 3. Comportamientos urbanos

CO-MdUPB / spa / RDA / SCDD 21 /

© Gabriel Alexander Solórzano Hernández      © John Jaime Bustamante Arango  
© Iván-Darío Toro-Jaramillo                      © María Florencia Guidobono  
© Ana Elena Builes-Vélez                         © Catherine Jaillier Castrillón  
© Leidy Diana Vargas                                © Luis Fernando Ramírez  
© María Clara Ramírez                              © Luis Alberto Castrillón-López  
© Gustavo Adolfo Pineda Rojas                © Carlos Alberto Sampedro  
© Jorge Andrés Rico                                 © Antonio García Garcimartin  
© Editorial Universidad Pontificia Bolivariana  
Vigilada Mineducación

**Territorio y economía civil. Reflexiones humanistas**

ISBN: 978-628-500-090-4 (versión digital)

Primera edición, 2023

Escuela de Ciencias Sociales

Escuela de Teología, Filosofía y Humanidades

CIDI. Grupo de investigación *Epimeleia*. Proyecto: Acontecimiento y sentido: desafíos del cuidado de la vida en los contextos de vulnerabilidad. Radicado: 742C-07/22-14

**Gran Canciller UPB y Arzobispo de Medellín:** Mons. Ricardo Tobón Restrepo

**Rector General:** Padre Diego Marulanda Díaz

**Vicerrector Académico:** Álvaro Gómez Fernández

**Decano de la Escuela de Ciencias Sociales:** Omar Muñoz Sánchez

**Decano de la Escuela de Filosofía, Teología y Humanidades:** Johman Carvajal Godoy

**Coordinadora (e) editorial:** Maricela Gómez Vargas

**Producción:** Ana Milena Gómez Correa

**Diagramación:** Editorial UPB

**Corrección de estilo:** Juan Guillermo Bedoya

**Dirección Editorial:**

Editorial Universidad Pontificia Bolivariana, 2023

Correo electrónico: editorial@upb.edu.co

www.upb.edu.co

Telefax: (57)(4) 354 4565

A.A. 56006 - Medellín-Colombia

**Radicado:** 2254-13-03-23

Prohibida la reproducción total o parcial, en cualquier medio o para cualquier propósito sin la autorización escrita de la Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

# *Slow Cities:* **la reformulación de las ciudades a partir de nuevos comportamientos urbanos<sup>1</sup>**

*María Florencia Guidobono\**

*Ana Elena Builes-Vélez\*\**

---

<sup>1</sup> Este material hizo parte de una conferencia en el marco del Seminario Internacional de la Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales (ACIUR) en el 2020. Para esta publicación esta se actualiza y complementa.

\* Doctora de Investigación en Economía y Management de la Administración Pública y el territorio por la *Facoltà di Economia, Università degli Studi di Ferrara* (Italia); Magíster en políticas ambientales y territoriales para la sostenibilidad y el desarrollo local, Universidad de Ferrara (Italia); Arquitecta de la Universidad Católica de Córdoba (Argentina). Se ha desempeñado como secretaria de posgrado, investigación y vinculación tecnológica en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Córdoba, e investigadora asociada de la aciu desde enero 2020. Su área de estudio es la planificación estratégica y sostenibilidad urbana; actualmente comparte su actividad académica como directora de Gestión de Datos Legislativos en la Legislatura de la Provincia de Córdoba (Argentina).

Correo electrónico: [florencia.guidobono@hotmail.com](mailto:florencia.guidobono@hotmail.com)

\*\* Ingeniera de Diseño de Producto, Magíster en Diseño, gestión y ejecución de proyectos de la Universidad Pontificia Bolivariana (UPB). Docente Investigadora de la Escuela de Arquitectura y Diseño de la UPB. Hace parte del Grupo de Investigación en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje, y su área de estudio es la sostenibilidad urbana.

Correo electrónico: [ana.builes@upb.edu.co](mailto:ana.builes@upb.edu.co)

### **Resumen**

En el contexto que se evidencia actualmente, es necesario reflexionar sobre nuevas formas de configuración de las ciudades, su desarrollo y planificación. La velocidad de estos cambios obliga a acelerar los tiempos del debate y desarrollo de nuevas ideas. Frente a este escenario resulta imprescindible un cambio en la conceptualización de las relaciones humanas, el vínculo con el medio ambiente y la estructuración de los espacios donde se desarrollan estas relaciones. Se puede validar que el éxito colectivo dependerá de las capacidades para adaptarse e interpretar el cambio en los hábitos y comportamientos que requieren una redefinición del papel de los espacios públicos como lugares de encuentro, los nuevos estándares de uso del suelo y establecer cómo debería, desde las disciplinas de la arquitectura y el urbanismo, tomar una nueva posición en la planificación y diseño de las ciudades, presentando los parámetros de las *Slow Cities* como posible respuesta.

### **Palabras clave**

*Slow Cities*, *Smart Cities*, Resiliencia, Urbanismo y sociedad

## Introducción

Desde el 2020 hasta la fecha, expertos que debaten sobre el impacto real que la situación actúa, de la pandemia y pospandemia, tiene y tendrá en las personas, en su forma de habitar, de relacionarse y de interactuar. Y esta condición exige a los especialistas de las distintas áreas disciplinares no sólo plantear el debate sobre las nuevas configuraciones que las ciudades deberán tener a partir del contexto actual que crea cambios en las dinámicas sociales urbanas, sino acelerar los tiempos de diseño e implementación de ideas que permitan encontrar, de manera prioritaria, posibles respuestas al desafío que se plantea.

Por otra parte, para poder debatir sobre la calidad de vida del ser humano en el desarrollo del territorio es imprescindible tener una

lectura clara de los diferentes contextos. Este artículo plantea unas coordenadas iniciales ante la búsqueda de respuestas al reto de la crisis mundial de los paradigmas de desarrollo de las últimas décadas. Los cambios en las relaciones humanas y en la relación del hombre con el entorno y el medio ambiente requieren la consideración de propuestas alternativas para la planificación del entorno urbano, tomándolo como ecosistema primario de la especie humana en la contemporaneidad.

El estudio de las *Slow Cities* como nuevo paradigma de planificación, posible visión para las ciudades de un futuro inmediato, pone en el centro del debate los instrumentos y las formas que las ciudades y los espacios de relaciones humanas deberán adoptar para no perder calidad de vida y desarrollar la esencia social del ser humano.

## Repensar las formas de habitar, interactuar y desarrollar la vida urbana: el punto de partida para empezar a reflexionar

Frente a un escenario fuera de todo parámetro conocido, se plantea la necesidad de repensar las formas, las acciones y los paradigmas del desarrollo urbano que lleva años de debate pero que requieren de soluciones rápidas, creativas e innovadoras para mejorar los indicadores ambientales y, al mismo tiempo, permitan recuperar y retomar las actividades que caracterizan la vida urbana.

El debate actual debe centrarse en la necesidad de pensar nuevos modelos económicos para el desarrollo de actividades como el turismo y la recreación, entre tantos otros; nuevos modelos urbanos para la recuperación de los espacios de interacción social y el desarrollo del sentido de comunidad, sin poner en riesgo la integridad física de las personas, y concientizando sobre la necesidad de retomar hábitos saludables para el bienestar psicofísico de los ciudadanos coherentes con su condición de ser social. Discutir nuevos modelos de funcionalización de la movilidad, sin volver atrás en la recuperación de ciertos valores ambientales; nuevos modelos de desarrollo urbano

que permitan disminuir la brecha y la desigualdad socio económica histórica que se acentúa aún más en esta realidad del mundo durante y después de la pandemia del COVID-19; y en definitiva nuevos modelos de planificación, gestión y desarrollo que permitan una reapertura de las ciudades y de la vida en comunidad.

El Estudio Económico de América Latina y el Caribe, elaborado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), muestra como Latinoamérica transita su peor crisis económica en el último siglo, con una contracción de su producto interno bruto (PIB) regional estimada en -9,1%. Esto significa que a fines del 2020 el nivel de PIB per cápita sería igual al de 2010, produciéndose un retroceso de 10 años, con un fuerte aumento en la desigualdad y la pobreza. Se prevé el cierre de 2,7 millones de empresas formales en el transcurso del año, mientras que el desempleo alcanzaría a 44 millones de personas (con un incremento de 18 millones de personas respecto al nivel de 2019, el mayor aumento desde la crisis financiera global). Además, la pobreza llegaría a los mismos niveles observados en 2005, es decir, marcaría un retroceso de 15 años, alcanzando a 231 millones de personas, mientras que la pobreza extrema llegaría a los niveles de 1990, lo que implica un retroceso de 30 años, alcanzando a 96 millones de personas. (Cepal, 2020). Para el 2023, la CEPAL asegura que el crecimiento será incluso más lento en América Latina y el Caribe, estimando que el crecimiento medio de los países será de un 1.3%, lo que refleja la elevada desigualdad, la debilidad en las instituciones, mala gobernanza y condiciones internacionales adversas (Cepal, 2023).

Estos datos de una realidad que además se percibe, nos permite dimensionar la escala del fenómeno que se transita. Sin embargo, al momento de repensar las alternativas de supervivencia y en definitiva de resiliencia de las ciudades, se debe destacar que, tal como se expresa en ONU-Hábitat, el impacto de la pandemia ha sido geográfica y socialmente diverso, profundizando la desigualdad, pobreza y vulnerabilidad económica (ONU-Hábitat), y social de los sectores más desfavorecidos en todos los niveles territoriales, como lo expresó la Secretaría Ejecutiva de la CEPAL, Alicia Bárcena, en su presentación

sobre Pactos Políticos para la Igualdad y el Desarrollo Sostenible en América Latina y el Caribe post covid-19 (Cepal, 2020).

Focalizando en el tema de reestructuración de las ciudades, en relación con el proceso de desarrollo urbano, territorial, social y económico, surgen dos importantes tendencias en la escena política e institucional: la masificación del proceso de urbanización y la expansión de las ciudades, en cuyas dinámicas compromete a sus entornos territoriales inmediatos, áreas metropolitanas y áreas rurales. De esta manera, actividades y funciones como la educación, la vivienda y la salud, que durante muchos años fueron responsabilidad casi exclusiva de las entidades del gobierno se comparten cada vez más y con mayor intensidad con el sector privado, las organizaciones sociales y comunitarias.

Es así como el cubrimiento de estas acciones requiere pensar la gestión más allá de la esfera gubernamental, para involucrar a los demás actores que ahora intervienen en el proceso de desarrollo de las ciudades, lo cual da pie a la construcción de redes de interacciones, tanto entre entidades públicas como entre éstas y otras organizaciones pertenecientes al mercado o a la sociedad en general. En el escenario mundial actual, enfrentados a una pandemia en la que la población está llena de miedos, no sólo por el covid-19, sino por las dificultades económicas y sociales que se han presentado en todos los países, se evidencia la interdependencia de las ciudades, entendiendo que el éxito colectivo dependerá tanto de la manera de cuidar a los ciudadanos, como de una decidida forma de abordar a la población más vulnerable, para quienes las ciudades parecen no estar pensadas.

En este contexto y con relación al diseño urbano y la salud pública, Ann Forsyth, urbanista e investigadora del *Harvard Center for the Environment*, expone que quienes se ocupan de las intersecciones entre la planificación, el diseño y la salud pública se han centrado menos en las enfermedades infecciosas y más en las enfermedades crónicas, los peligros y los desastres, y las personas vulnerables; lo que parece haber dejado en evidencia las falencias y los vacíos en investigación y desarrollo en lo que a esto respecta (Forsyth, 2020).

Con relación a las ciudades y regiones en el contexto de covid-19, se ha cuestionado el futuro de la vida urbana. Aunque parezca prematuro, los nuevos escenarios brindan posibilidades de investigar y de repensar las maneras cómo diseñamos las ciudades y las políticas públicas que se desarrollan para cada una.

Se pueden identificar diversos temas prioritarios para la investigación y la articulación de políticas públicas, presentamos 4 de ellos para la discusión:

- Covid-19 vació el transporte público en muchos lugares- En países como Colombia y Argentina, donde el uso de este tipo de transporte es generalizado a una amplia mayoría de la población, es necesario preguntarse cómo se responderá a las nuevas formas de interacción social post pandemia y ante la incertidumbre de muchos de futuras pandemias.
- La crisis sanitaria del covid-19 y la crisis socio-económica post pandemia se hizo más evidente en los asentamientos más poblados sin suministro de agua y saneamiento adecuados, tanto en entornos urbanos como rurales. Si bien las ciudades no desaparecen, estas crisis y el largo período de supresión obligó a repensar las pautas de la vida urbana.
- Los espacios públicos, incluyendo los centros comerciales — muchas veces discutido su papel como espacio público—, cambian hoy su connotación de espacios de encuentros cercanos e intercambio, por el desuso y la desolación. Nos preguntamos entonces, ¿cómo volvimos a confiar en estos espacios?, ¿cómo cambió nuestra relación con esos lugares en lo que inevitablemente compartimos? Y, en definitiva, debemos volcarnos a pensar en la relación que tiene el diseño de la ciudad con la salud pública.
- Sobre la vivienda. Revisando las estadísticas de violencia intrafamiliar, según informe del Observatorio Colombiano de las Mujeres y el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane, 2020), esta ha aumentado en un 91% durante la cuarentena, y los casos de depresión y ansiedad en jóvenes y adultos siguen en aumento. Es inevitable pensar en cómo están



sobreviviendo los millones de familias que han adquirido una Vivienda de Interés Social, en las que en escasos 30 a 40m<sup>2</sup> habitan dos o más hogares, que disponen de habitaciones escasamente iluminadas, con áreas sociales disminuidas o nulas para la adecuación, tal vez, de un espacio de habitación.

La gran pregunta que nos hacemos hoy y que obliga un cambio de paradigma es: ¿cómo hacer ciudades más sostenibles y saludables para todos los ciudadanos? Esto implica pensar la ciudad, investigar y diseñar, en múltiples dimensiones: social, ambiental, salud y económico, pero también obliga a repensar desde lo político. La pandemia actual vuelve a poner en primer plano la cuestión del diseño urbano, vinculando temas como las enfermedades infecciosas y plantea importantes cuestiones para la investigación y las prácticas futuras.

## Nuevos comportamientos urbanos y relaciones humanas, junto con su impacto en el espacio urbano

La sociedad contemporánea es esencialmente urbana, la mayoría de la población, la riqueza y la industria se concentra en las grandes ciudades, lo que las convierte en focos de desarrollo urbano, a la vez insostenible y con claros ejemplos de inequidad social, pero también es el lugar par incubar soluciones alternativas.

El desplazamiento de las personas en el espacio/tiempo urbano presupone una dimensión diferente del paisaje, del medioambiente y del uso del suelo en las nuevas ciudades. En el análisis de los nuevos comportamientos urbanos, es importante comprender asuntos relacionados con la movilidad, la seguridad alimentaria, el consumo de recursos naturales y la seguridad de la ciudad. En estos aspectos las ciudades han tenido grandes modificaciones que han generado múltiples impactos positivos y negativos en el desarrollo urbano, económico y sostenible de las mismas.

El contexto actual exige pautas que demarcan la necesidad de un cambio de hábitos:

- Distancia social, que para poder llevarla adelante no solo debe ser física, sino también temporal.
- Condiciones de higiene extrema, que implican una conciencia social y una inteligencia colectiva para adaptar los parámetros, hábitos y costumbres, que en algún momento fueron pensados como herramientas fundamentales para salvaguardar el ambiente natural.
- Movilidad, que pone contundentemente de manifiesto las falencias ya conocidas sobre los sistemas de transporte tradicionales, exacerba la desigualdad a nivel urbano, afecta especialmente a la población vulnerable, y expresa la necesidad de planificar ciudades más compactas, descentralizadas y repensadas para nuevas formas de moverse, disminuyendo las distancias y los tiempos necesarios de recorrido.
- El espacio habitable y la vivienda.

Si volvemos a los cuatro puntos mencionados anteriormente, la configuración de las ciudades, los entornos de desarrollo de las relaciones humanas, el diseño y la planificación de la movilidad y la conexión territorial y, en consecuencia, el funcionamiento del ecosistema que alberga la vida social debe definitivamente cambiar y adaptarse para poder volver a algún tipo de nueva normalidad sin poner en riesgo la integridad de la salud y el bienestar de la comunidad.

### *Slow Movement: ciudades lentas*

El *Slow Movement* comenzó en Italia y con el tiempo se estableció en una subcultura en otras naciones europeas, teniendo como premisas: ciudad lenta, comida lenta, vida lenta, arte lento, etc. Hoy en día el *Slow Movement* es una organización mundial que procura, entre otras cosas, el desarrollo urbano sostenible. La idea de la vida

sostenible en las ciudades comenzó en el siglo XIX, según afirma Ehrlich en su libro *The Population Bomb* (1968). Dicha perspectiva se desarrolla teniendo como premisa la conservación del medio ambiente, el detenimiento del cambio climático, y se basa en un análisis histórico de la economía de expansión, el crecimiento de la población y el consumo de recursos relacionados con la subsiguiente degradación ambiental. Los análisis de Ehrlich corroboran las afirmaciones de que, si el resto del mundo consumió recursos al mismo ritmo que las sociedades occidentales, el ecosistema del mundo pronto se agotaría y sería incapaz de reproducirse.

Los supuestos subyacentes del movimiento están enraizados en la sostenibilidad local y abordan las interdependencias entre el medio ambiente, la economía y la equidad: un buen ejemplo del marco de *Las tres E* de Campbell (1996, pp. 2-4). La *Slow City* es un movimiento que se deriva de otro, el *Slow Food*, que tiene como objetivo proteger y mejorar la habitabilidad urbana y la calidad de la vida. Estas ciudades son lugares donde los ciudadanos y los líderes locales prestan atención a la historia local, y propone utilizar el contexto distintivo para desarrollarse de una manera más eficaz y sostenible.

Según Carl Honoré (2004), el gran beneficio de adoptar la *lentitud* en las ciudades es reclamar el tiempo y la tranquilidad que permiten hacer las conexiones entre las personas, la cultura, el trabajo, y la naturaleza más significativa (Honoré, p. 277). Asegura, además, que este movimiento implica cuestionar el materialismo que ha impulsado la economía global. Esta es, quizás, la razón por la cual los críticos del movimiento *Slow City* aseguran que el mundo de hoy no puede darse el lujo de adoptar este movimiento, ya que muchas de las características que exige solo pueden ser adoptadas por algunos lugares con condiciones especiales.

Para que las ciudades puedan considerarse *Slow City* deben cumplir con 24 criterios que son obligatorios, de los 54 que el movimiento declaró. Estos están agrupados en seis sesiones diferentes: 1) políticas ambientales, 2) políticas de infraestructura, 3) tecnologías

para la calidad urbana, 4) salvaguardando producción autóctona, 5) hospitalidad y 6) sensibilización. El cumplimiento de estos criterios hace parte del proceso de certificación *Slow City* (Cittaslow International, 2010b, p. 1).

La *Slow City* adopta la noción de que todas las ciudades son únicas y que cada una podrá ejemplificar su *lentitud* a su manera cumpliendo con los requerimientos. Según investigaciones previas realizadas sobre el *Slow Movement*, uno de los aspectos más importantes que contribuye al crecimiento y al éxito de este movimiento es la manera natural con la que las interpretaciones de lo *lento* crean un único sentido del espacio. Se han identificado varios tipos de este movimiento en las diferentes ciudades, los que más se destacan son: 1) aquel que parte de una visión alternativa y lenta del desarrollo urbano propuesto a partir de nuevas prácticas para crear estilos de vida alternativos, y 2) aquel que promueve la preservación de la cultura, las artesanías, el patrimonio y el medioambiente manteniendo por decisión algunos lugares específicos dentro de las estrategias del desarrollo lento (Lowry & Lee, 2011).

Para Knox y Mayer los movimientos *Slow Food* y *Slow City* son acercamientos alternativos para el desarrollo económico urbano. Reconocen que el movimiento *Slow City* representa un modelo viable como alternativa a la expansión de las ciudades y que representa una respuesta sensible a las interdependencias entre las metas para el desarrollo económico, la protección ambiental y la equidad social. (2006, p. 321). Las agendas de ambos movimientos propenden por el desarrollo urbano sostenible, buscando el equilibrio entre las tres esferas del desarrollo: social, económico y ambiental. Sin embargo, los asuntos sobre la equidad no están incluidos directamente en la lista de criterios, pero aparecen de manera indirecta en los otros.

Centrándose en los asuntos de los productos locales, es donde las ideas del *Slow City* se diferencian de las ideas de sostenibilidad. Mientras la aplicación de las estrategias de sostenibilidad se motiva por la crítica al uso y el consumo indiscriminado de los recursos, el *Slow Food* y el *Slow Cities* se centra en utilizar la producción local

como mediadores y potenciadores de la economía local, la diferenciación cultural y la sostenibilidad. (Knox & Mayer, 2006, p. 328).

La pregunta que surge ahora es ¿será posible escalar el movimiento *Slow* a las grandes ciudades? Para responder a dicha pregunta es pertinente revisar no solo los conceptos mencionados anteriormente, sino también las diferentes aplicaciones de estos en algunas ciudades, y algunas variables que del modelo *Slow City* y *Slow Food* han surgido desde su concepción. Este es el caso de la *Ciudad de los 15 minutos*.

Como un caso asociado con lo anterior, la propuesta realizada por Carlos Moreno denominada la *Ciudad de los 15 minutos*, tiene muchos elementos que coinciden con el espíritu del movimiento *Slow City*. Como bien lo explica: «La proposición está basada esencialmente en la revitalización de los servicios de cortas distancias, 15 minutos en movilidad activa (a pie o en bici) basada en cuatro criterios: redescubrir todos los recursos de proximidad, utilizar los metros cuadrados existentes más y mejor, darle a cada lugar múltiples usos y reapropiarse del espacio público para hacer de él, lugares de encuentro, de vida. [...] Se trata de utilizar los metros cuadrados existentes mucho más y mejor y hacer que un lugar tenga varios usos» ([www.la.network](http://www.la.network)). Tanto el *Slow City Movement* como la *Ciudad de los 15 minutos*, coinciden en un asunto clave: no se trata realmente de ciudades lentas sino de ciudades conscientes, de un fuerte arraigo local, respeto por la naturaleza y fundamentadas en mantener la calidad en todas sus manifestaciones. Son centros urbanos verdaderamente a escala humana.

Sostenemos que los modelos de *Slow City* representan un régimen de desarrollo urbano alternativo muy sólido en las ciudades pequeñas debido a que estas son suficientemente prósperas, están muy cerca de ciudades más grandes que también pueden ofrecer oportunidades económicas en forma de empleos, y sus poblaciones son bastante homogéneas en términos culturales, de nivel educativo y productivo, quienes además presentan una serie de diferencias en términos de consumo cultural y vocacional.

Mientras los objetivos del movimiento *Slow City* se dirijan cada vez más a la protección ambiental y el localismo económico, este movimiento podrá satisfacer cada vez más a los habitantes de las ciudades, los grupos ambientales de base y a la comunidad empresarial de raíz local. Así pues, la congruencia se logra mediante las múltiples formas en que los diversos partidarios de la condición de ciudad lenta pueden interpretar y aplicar estas condiciones con fines de desarrollo urbano sostenible. Lo que distingue a las *Slow Cities* de otras ciudades que persiguen agendas alternativas para su desarrollo, es la cohesión con la que un grupo de agentes públicos y privados apoyan un programa amplio de desarrollo urbano alternativo y sostenible. Ahora bien, es primordial analizar y mencionar el hecho de que no existen las recetas en estos casos, probablemente la dimensión de las ciudades latinoamericanas dificulte la aplicación exhaustiva de los parámetros de *Slow Cities* y sea necesario adaptar los conceptos a realidades completamente distintas a las que caracterizan los centros urbanos europeos.

Lo que tomamos de este concepto para poder empezar a plantear una estrategia de planificación para las ciudades latinoamericanas, es considerar la necesidad de bajar el nivel de aceleración típico de las grandes ciudades, empezar a generar propuestas locales que permitan reducir las distancias de recorrido para trabajar, recrearse o acceder a servicios; abrir o activar espacios de participación ciudadana que permitan fortalecer el sentido de pertenencia y cohesión social; desarrollar actividades económicas locales que reduzcan los costos, las distancias de distribución y pongan en funcionamiento una rueda productiva de mercados locales que se fortalezca con el consumo del lugar; diseñar y recalificar los espacios públicos como lugares de encuentro con condiciones necesarias que la realidad actual exige; reutilizar los espacios de movilidad masiva para devolver la calle al peatón y al ciclista fomentando medios de movilidad alternativos. En definitiva, es bajar los procesos de escala a realidades más acotadas dentro de las grandes urbes, sin perder de vista la necesidad de fomentar redes para continuar desarrollándose como un todo.

## Hipótesis de cambio: ciudades más lentas para el nuevo desarrollo de ciudades latinoamericanas

Partiendo de los supuestos para implementar un cambio en la planificación y desarrollo de las ciudades, describiremos brevemente como se podría pensar la posibilidad de aplicar algunos de los criterios de *Slow Cities* en las realidades de América Latina, específicamente en la ciudad de Medellín, Colombia y Córdoba, Argentina. Estas dos fueron seleccionadas como casos de estudio por las diferentes transformaciones que han sufrido durante los últimos años que dan cuenta de una capacidad de adaptación y una buena recepción del cambio.

### • Medellín: ciudad en constante transformación

La ciudad de Medellín está ubicada en el noroccidente de Colombia sobre la cordillera central con una altitud media de 1495 m.s.n.m. Está rodeada por las montañas que forman el valle del río Aburrá o río Medellín y es conocida como la *ciudad de la eterna primavera* por su clima templado que promedia temperaturas en 24°C. Ha sido reconocida como la ciudad más innovadora (2013), el mejor destino turístico (2018). Sin embargo, también fue considerada durante los años 80 y 90 del siglo pasado, como la ciudad más violenta del mundo.

Se reconoce que, en las últimas décadas del siglo XX, Medellín cedió a procesos mediados por la ocupación y la apropiación ilegal del suelo y el conflicto armado interno, es por esto que la ciudad, en contraste con los demás procesos latinoamericanos, creció y se transformó con una serie de problemas estructurales (Montoya Restrepo, 2014, pág. 207). El conflicto social que vivió la ciudad dio pie a los procesos de transformación que ha tenido desde entonces, la mayoría en la búsqueda de convertirse en una ciudad más equitativa, una ciudad para el encuentro, el bienestar, el emprendimiento, la seguridad, la innovación y la cultura, y finalmente una ciudad verde (Alcaldía de Medellín, 2011).

A principios de los años 2000, fueron dos los elementos estructurales, que representados en varios movimientos y sucesos de la ciudad, permitieron que la transformación iniciara un proceso: 1) las inquietudes de la academia y las instituciones se centraron en la comprensión del territorio, la ciudad y las relaciones que los ciudadanos tenían con esta, 2) la nueva administración pública convocaría a diferentes actores multidisciplinares a pensar y estudiar los impactos y las posibles soluciones a las diferentes deudas sociales que la ciudad tenía con sus habitantes. Dicho ejercicio permitió una intervención sobre el territorio con las herramientas que impulsó el Estado simultáneamente con una intervención integral abarcando múltiples dimensiones del desarrollo humano de sus habitantes, promoviendo finalmente el bienestar, la equidad y el desarrollo social (Medellín Cómo Vamos, 2008).

Sin embargo, algunos estudios (Álvarez, 2018; Araque Bedoya *et al*, 2016; Builes *et al*, 2018; Echeverry Tamayo, 2019; Gaviria Mejía, 2019; Infante, 2022) que se han realizado sobre la transformación de la ciudad no son tan optimistas. Estos investigadores, aseguran que, si bien los avances han sido significativos y que las políticas públicas declaran principios de seguridad, equidad y sostenibilidad, es importante reconocer que:

Aunque Medellín declara que el primer principio de su Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo 048 de 2014) es efectivamente el *Derecho a la Ciudad*, no ha mejorado sus indicadores de equidad, ni ha promovido la cohesión social en virtud de mantener la estrategia nacional de ‘estratificación socioeconómica’. Esto ha condenado a sus comunidades más vulnerables a la expulsión (gentrificación) de los sectores en los que la ciudad ‘ha mejorado’ su calidad físico-espacial. (Álvarez, 2018, p. 127)

Aunque esto en gran medida es cierto, el impacto positivo en la calidad de vida y el bienestar en la ciudad ha sido mayor. La planeación de la inversión pública orientada a las comunidades más vulnerables, ha permitido el desarrollo de programas sociales como



la expansión y el mejoramiento de la infraestructura de servicios públicos, salud, educación y servicios de recreación.

Las transformaciones urbanas en la ciudad de Medellín han generado nuevas dinámicas sociales y culturales, entre ellas la migración y su modificación de procesos urbanos. Además, las políticas públicas de la ciudad y las administraciones de Federico Gutiérrez (2016 -2020), Aníbal Gaviria (2012 -2016) y Alonso Salazar (2008 -2012), tienen como premisa y prioridad aspectos que están relacionados con la calidad de vida, el bienestar social y ambiental, la seguridad y la innovación apoyada en las TIC. Dentro de las apuestas está la declaración de diferentes distritos en la ciudad a través de las firmas de acuerdos que permiten desarrollar diferentes proyectos urbanos, de paisaje y de movilidad sostenible. Es el caso del Distrito de Innovación, en el polígono de Ruta N; el Distrito Cultural y Creativo, en el polígono del Perpetuo Socorro y el Distrito Histórico, en el centro de la ciudad.

Considerando los criterios de las *Slow Cities*, podría pensarse que los desafíos que enfrentaría la ciudad de Medellín para acercarse a un modelo de este tipo serían:

- Continuar con la adaptación y la transformación del sistema integrado de transporte público, que sea accesible a toda la ciudadanía, y que permita reducir los tiempos de traslado de un lugar a otro.
- Fortalecer los procesos de clusterización y ubicación de distritos como modelos de agrupación social, económica y cultural que permitan mantener la distancia y acortar los tiempos.
- Desarrollar proyectos urbanos que permitan la disminución de las islas de calor, incluyendo en estos más corredores y espacio público verde. Continuando con las propuestas iniciadas en la Agenda 2030 (PDD, 2016), en especial el Corredor Verde Metropolitano.

- Córdoba la docta: recuperar el espacio público para mejorar la vida y la interacción social.

La ciudad de Córdoba, capital de la provincia con el mismo nombre en Argentina, se sitúa en la región central del país y, con 1.500.000 habitantes, es la segunda ciudad más poblada de Argentina después de la Capital Federal, Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Córdoba fue y sigue siendo llamada *La Docta*, porque en 1613 se fundó la primera universidad argentina, la Universidad Nacional de Córdoba. Para los fines comparativos de este artículo es necesario destacar su característica de ser la ciudad más extensa del país: fundada a orillas del río Suquía, la ciudad creció en el territorio expandiéndose en una estructura urbana compleja.

Una de las características que ajusta la aplicación de conceptos sobre comunidades más acotadas, sin perder de vista la trama completa que compone la ciudad, es la existencia de los Centros de Participación Comunal (CPC) que descentralizan la administración y operatividad municipal, y permiten gestionar trámites sin tener que desplazarse hasta las oficinas de cada repartición.

Si consideramos que las *Slow Cities* requieren disminuir la aceleración, volver a lo local y fomentar el trabajo en comunidad, los grandes desafíos a enfrentar por la ciudad serían:

- Planificar los espacios de circulación, reduciendo las vías de transporte motorizado masivo para fomentar un sistema de movilidad sustentable.
- Repensar el medio de transporte, la frecuencia y la capacidad de traslado para poder conectar los barrios de la periferia con la zona central, donde se desarrolla la mayor parte de la actividad económica de la ciudad.
- Impulsar la formación de microcentros descentralizados que contengan todo lo necesario para acotar los tiempos de traslado y las distancias a recorrer.
- Redimensionar, refuncionalizar y equipar los espacios públicos para fomentar una nueva forma de interacción social que

permita mantener la distancia, pero recuperar los espacios para el bienestar.

- Por último, proponer una reconstrucción del tejido social, particularmente del grupo en edad universitaria que reúne un gran porcentaje de población proveniente de distintas provincias del país y se instalan en Córdoba. Esta dinámica otorga a la ciudad un movimiento diferente y particular que debe ser cuidadosamente analizado y resuelto —como oportunidad— a favor de los modelos expuestos. Es indispensable involucrar a la comunidad de estudiantes, apelar a su capacidad de adaptación, de sinergia y de potencialidad para instaurar nuevas formas de vivir, habitar, transitar y recuperar la vida urbana.

El presente tiene un desafío que se plantea en términos de pensar el desarrollo como una dinámica de activación y canalización de fuerzas sociales y culturales para actuar en coherencia con las capacidades que cada ciudad posee. Toda ciudad y todo territorio tiene una riqueza, un cúmulo de saberes y un compendio de oportunidades propias en grado de actuar como motor de procesos creativos y resilientes. La atención se debe centrar en la reconocer estas potencialidades.

## Reflexiones finales: para que nada cambie todo tiene que cambiar

El reto que hoy como especialistas debemos enfrentar es el de buscar las oportunidades para responder a la posibilidad de pensar en ciudades y sociedades lentas y sostenibles en un mundo que cambia rápidamente; ¿existe la posibilidad de adaptar la estructura económica para practicar un consumo más lento?, y ¿podemos diseñar ciudades para un comportamiento sostenible y considerar como práctica viable las *Slow Cities* en los contextos latinoamericanos? Por ello,

las medidas frente al COVID-19 deben orientarse principalmente a la construcción y fortalecimiento de las capacidades de las comunidades y poblaciones vulnerables para dar respuesta a la emergencia

y recuperación, involucrándolas en los procesos de toma de decisión. La participación y el involucramiento de la ciudadanía son esenciales en contextos de emergencia, ya que legitiman las políticas y las hacen más efectivas. Se debe adoptar un nuevo foco en el diseño de espacios públicos para la seguridad bajo principios de amplitud, apertura y facilidad para su limpieza y mantención. (Vera *et al*, 2020, p. 209)

La creatividad para afrontar los desafíos va a residir en la capacidad de resolver, de manera innovadora, adaptada y diferente, las problemáticas que con métodos, instrumentos o sistemas convencionales no se logran resolver. La creatividad estará en ese cambio de punto de vista, enfocado siempre a un objetivo (o problemática) que puede variar de acuerdo con cada realidad, cada contexto, historia y tipo de sociedad.

En su libro *Cities and the creative class* (2005), Richard Florida postuló su teoría de las 3 T (Talento, Tecnología y Tolerancia) como los elementos fundamentales para la conformación de un ambiente creativo. Basando el análisis en estos conceptos y realizando una crítica referida a su lectura en el contexto actual, en este trabajo se postula lo que se podría denominar *las 4 I* (Identidad, Información, Integración e Inteligencia), consideradas como los factores imprescindibles para que territorios caracterizados por ambientes sociales y económicos vulnerables puedan adaptarse y lograr ese cambio de mentalidad ya mencionado, es decir los factores necesarios para estimular procesos de cambio e innovación en su desarrollo:

- *Identidad*: que incluye la cultura y los atributos de la ciudad, el conocimiento y los saberes locales; interpela la capacidad para reconocerse y sentirse afín.
- *Información*: difusión para la inclusión y para el intercambio. Este factor hace hincapié en la capacidad de la ciudad para difundir, divulgar e incluir a la mayor cantidad de actores locales en los procesos de cambio.
- *Integración/Inclusión*: de los distintos sectores, de las diversidades culturales, de la multiplicidad de sectores y de la

multidimensionalidad, para lograr la cooperación hacia un objetivo común y procesos participativos.

- *Inteligencia*: basada en una inteligencia territorial y colectiva. La inteligencia territorial es la capacidad de un territorio de crear las condiciones necesarias para fomentar y reforzar relaciones entre la cultura local, comunitaria y la innovación a escala físico-espacial, también la integración de nuevas prácticas como soporte del desarrollo y, además, cumplir la función de transformar la inteligencia y la competencia individual en inteligencia y competencia colectiva.

Esto implica asumir riesgos, establecer un objetivo claro que oriente las acciones, fomentar la flexibilidad en los diferentes niveles y, sobre todo, establecer estrategias de acción participativas y comunes. Para maximizar estas características es necesario cambiar la mentalidad hacia una desaceleración de los ritmos urbanos, un cambio de percepción y un entendimiento de la capacidad de las redes de trabajo de la ciudad. Esta transformación tiene un fuerte impacto sobre la cultura organizacional de un territorio.

En definitiva, seguramente el trabajo para lograr la transformación requiere de distintas instancias que deben ser planificadas en poco tiempo, pero con perspectivas a largo plazo; pensadas para involucrar a toda la comunidad con sus deferencias y particularidades; aprehendidas por el gobierno local como una necesidad esencial y una estrategia para el presente y para el futuro de la sostenibilidad de la ciudad; y sobre todo, lo suficientemente flexible para responder a los nuevos estándares de vida en sociedad. Probablemente ni Medellín, ni Córdoba respondan a los requisitos que las *Slow Cities*

---

Doctor en Filosofía. Profesor de Filosofía Política de la Facultad de Filosofía y Ciencias Humanas de la Universidad de La Sabana, Bogotá. Texto producto del proyecto de investigación *Antropología y Biopolítica de la Ciudad Contemporánea*, de la línea de Ética y Antropología Filosófica, del Grupo *Racionalidad y Cultura*. E-mail: [jesus.girado@unisabana.edu.co](mailto:jesus.girado@unisabana.edu.co)

plantean como indispensables, pero tienen el potencial para adaptar estrategias que las direccionen a una visión próxima a los ideales de desarrollo en la vida de la ciudad.

## Referencias

- Alcaldía de Medellín. (22 de 10 de 2008). Plan de Desarrollo 2008-2011. Obtenido de <https://acortar.link/ZFn1K5>
- Alcaldía de Medellín. (2011). *Medellín, guía de la transformación ciudadana: 2004 - 2011*. Mesa Editores.
- Álvarez, D. (2018). Scoping Study 3: A socio-environmental perspective on the effects produced by transformation projects (innovation) in the public space in Medellín. *MUI, Medellín Urban Innovation*, pp. 118-144.
- Araque Bedoya, L. A.; Parra Zapata, J. A. & Vallejo Hernández, J. C. (2016). *Pensar la identidad territorial: a propósito de las transformaciones urbanas de la ciudad de Medellín*.
- Builes Vélez, A. & Guidobono, M. (2018). Creative social innovation and urbanism. The case of Medellín. En P. Spinozzi & M. Mazzanti (Eds.). *Cultures of sustainability and wellbeing. Theories, histories and policies* (pp. 222-231). Routledge.
- Campbell, S. (1996). Green Cities, Growing Cities, Just Cities? Urban Planning and the Contradictions of Sustainable Development. *Journal of the American Planning Association*, pp. 1-30.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2020). *Estudio Económico de América Latina y el Caribe 2020. Principales condicionantes de las políticas fiscal y monetaria en la era pospandemia de COVID-19*. Editorial CEPAL.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (29 de 03 de 2023). *En 2023 el crecimiento será más lento en América Latina y el Caribe: así es como se puede revertir el ciclo*. <https://acortar.link/sEo3JF>.
- Cittaslow International. How to become. <https://www.cittaslow.org/content/how-become>
- Certification (2010). Obtenido de <https://www.cittaslow.org/content/how-become>

- Echeverry Tamayo, J. D. (2019). Medellín: una ciudad de encrucijadas. Pobreza, modelo de ciudad y cambio social en el proyecto Cinturón Verde. *Territorios*, (40), pp. 273-289.
- Ehrlich, P. (1968). *The Population Bomb*. Sierra Club/ Ballantine Books.
- Florida, R. (2005). Cities and the Creative Class. *Routledge*, pp. 294-295.
- Forsyth, A. (2020). Speaking to the future: COVID-19 and the Planning Community. *Journal of the American Planning Association*, pp. 86-97.
- Gaviria Mejía, K. Y. (2019). *Hitos de transformación social en Medellín a través del DRAFE*.
- Gobernación de Antioquia (2016). *Plan de Desarrollo Departamental Pensando en Grande 2016-2019*.
- Honoré, C. (2004). *In Praise of Slowness: Challenging the Cult of Speed*. HarperCollins Publishers.
- Infante, O. A. (2022). Regeneración Urbana en Medellín [Doctoral dissertation], València, España.
- Knox, P. & Mayer, H. (2006). Slow Cities: Sustainable Places in a Fast World. *Journal of Urban Affairs*, pp. 321-334.
- Lowry, L. & Lee, M. (2011). *CittaSlow, Slow Cities, Slow Food*. International Conference. UMas Amherst. Estados Unidos.  
<https://acortar.link/om7PD8>
- Montoya Restrepo, N. (2014). Urbanismo social en Medellín: una aproximación a partir de la utilización estratégica de los derechos. *Estudios Políticos*, pp. 205-222.
- Vera, F.; Mashini, D.; Adler, V.; Lew, S.; Uribe, M. y Rojo, G. (2020) ¿Cómo han respondido las ciudades al COVID-19 en áreas vulnerables? *Red de Ciudades BID*, pp. 1-129.