

Sous la direction de  
**Xenia Fuster-Farfán, Darysleida Sosa Valdez  
et Yaneira Wilson Wetter**

# HABITER LES VILLES LATINO-AMÉRICAINES

Débats, réflexions et enjeux  
de la recherche urbaine

*HABITAR LAS CIUDADES  
LATINOAMERICANAS  
Debates, reflexiones y desafíos  
de la investigación urbana*



**H**

**SOCIÉTÉ**

**HABITAT et**

Avant-propos de Yankel Fijalkow

L'Harmattan

## Habitat et sociétés

*Collection dirigée par Claire Lévy-Vroelant et Yankel Fijalkow*

Les recherches sur l'habitat se sont multipliées dans le monde depuis la Seconde Guerre mondiale, dans les sciences sociales et en architecture, comme dans les sciences pour l'ingénieur. Cet intérêt pour l'habitat est lié à l'augmentation des populations citadines, d'abord dans les pays industrialisés et aujourd'hui dans les pays en développement, à des changements dans la structure des familles, à la montée historique de la privatisation mais aussi aux politiques de l'habitat et à l'évolution des techniques et des idées. Soumettant à l'analyse les politiques publiques comme les pratiques sociales et culturelles, les recherches en sciences sociales s'y intéressant méritent d'être mieux connues. L'objectif de cette collection est l'édition de recherches sur l'habitat au sens large (logements, équipements, architecture, espaces publics, quartiers) et la réédition de textes importants écrits dans les dernières années, en France et à l'étranger, afin de constituer une collection d'ouvrages de référence pour les étudiants, les chercheurs et les professionnels.

Comité éditorial :

Catherine Bonvalet (Directeur de recherche, INED), Laurent Devisme (Maître assistant, École Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes), Françoise Dureau (Directeur de recherche CNRS, Migrinter), Marcel Roncayolo (Professeur émérite, EHESS), Guy Tapie (Professeur, École Nationale Supérieure d'Architecture de Bordeaux)

### Dernières parutions

Vincent LAUREAU, *Apprendre de Bamako. Un quartier urbain autoconstruit en terre*, 2020.

Laurent COUDROY DE LILLE, Olivier RATOUIS (Dir.), *Les mots des urbanistes, Entre parlers techniques et langue commune*, 2019.

Laurent CAILLY, Françoise DUREAU, *Les espaces du logement. Pratiques habitantes et politiques publiques*, 2016.

Grégory BUSQUET, Florent HÉROUARD, Émilie SAINT-MACARY, *La politique de la ville. Idéologies, acteurs et territoires*, 2016.

Maira MACHADO-MARTINS, *Habiter une ancienne usine à Rio de Janeiro. Les invasões de l'avenida Brasil*, 2014.

Sous la direction de  
Xenia FUSTER-FARFÁN, Darysleida SOSA VALDEZ  
et Yaneira WILSON WETTER

HABITER  
LES VILLES LATINO-AMERICAINES

Débats, réflexions  
et enjeux de la recherche urbaine

HABITAR  
LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

Debates, reflexiones  
y desafíos de la investigación urbana

Avant-propos de Yankel FIJALKOW

Correction : Gwenaële Denigot  
Traduction : Gonzalo Yanez  
Édition : Emmanuelle Dedenon

Avec le soutien de :

- LABEX dynamite
- Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE)
- Centre de Recherche sur l'Habitat (CRH)
- Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP)
- Université de Paris 8

Image de couverture : *Tissus d'un corps urbain*  
Título de la portada : *Tejidos de un cuerpo urbano*  
©Yaneira Wilson Wetter, 2021.

© L'Harmattan, 2021

5-7, rue de l'École-Polytechnique ; 75005 Paris

<http://www.editions-harmattan.fr>

ISBN : 978-2-343-24665-9

EAN : 9782343246659

## SOMMAIRE

Avant-propos : À propos de l'habitation dans les villes latino-américaines .. 5  
*Yankel FIJALKOW*

Introduction générale ..... 11  
*Xenia FUSTER-FARFÁN, Darysleida SOSA VALDEZ et Yaneira WILSON WETTER*

Introducción general ..... 21  
*Xenia FUSTER-FARFÁN, Darysleida SOSA VALDEZ et Yaneira WILSON WETTER*

Bibliographie / *Bibliografía*..... 31

### **PARTIE I : Vie quotidienne et résistances dans les villes /**

*Vida cotidiana y resistencias en la ciudad*..... 37

Habitar en (el) tránsito : precariedad y migración hondureña  
en su trayecto por el centro-oriente de México ..... 39  
*Mónica Patricia TOLEDO GONZÁLEZ et Valeria de Jesús CARRO ABDALA*

El habitar y las políticas de transporte y movilidad urbana :  
el metro de la Ciudad de México..... 65  
*Miguel Ángel AGUILAR, Martha DE ALBA et Guénola CAPRON*

Démolitions : mise en œuvre et contestations à Saint-Laurent-  
du-Maroni en Guyane française..... 87  
*Clémence LÉOBAL*

L'agriculture urbaine militante et le droit à la ville à São Paulo..... 109  
*Gustavo NAGIB*

El movimiento culinario ambiental de los restaurantes alternativos  
de las colonias Roma y Condesa de la Ciudad de México : ¿conciencia  
ambiental o distinción social? ..... 129  
*Brenda URBANO HERNÁNDEZ*

Le *Vivir Bien* en Bolivie à l'épreuve de la réalité des femmes  
indigènes une enquête à La Paz-El Alto ..... 153  
*Cécile COLLINGE et Juan-Luis KLEIN*

### **PARTIE II : Repenser l'informalité et la précarité urbaine /**

*Repensar la informalidad y la precariedad urbana* ..... 173

Pauvreté urbaine et subjectivité de l'attente : « Bajos de Mena »,  
un cas d'étude..... 175  
*Ana María ALVAREZ R., Héctor CAVIERES H., Ricardo TRUFFELLO R.  
et Gabriela ULLOA C.*

La informalidad de la inclusión : reforma, vivienda y finanzas en las nuevas periferias de México, el caso de Guadalajara.....	201
<i>Inés ESCOBAR GONZÁLEZ</i>	
La politique urbaine <i>la nueva y el nuevo</i> : intervenir dans les <i>barrios</i> dominicains pour protéger l'environnement et atteindre la durabilité urbaine.....	221
<i>Darysleida SOSA VALDEZ</i>	
Gubernamentalidad neoliberal y trabajo colectivo en la producción de asentamientos populares en Lima .....	245
<i>Andrea MORA et Mirtha Lorena DEL CASTILLO</i>	
El rol de los sismos en el origen del hábitat urbano informal en Perú 1940-1961 .....	267
<i>Karen TAPIA</i>	
<b>PARTIE III : Représentations politiques dans l'espace urbain /</b>	
<i>Representaciones políticas en el espacio urbano</i> .....	287
Marketing politico-territorial dans l'espace public et dans la politique du logement social : l'exemple de la Révolution bolivarienne .....	289
<i>Yaneira WILSON WETTER</i>	
Une politique d'exception ? Analyse de la politique contemporaine du logement social au Chili.....	315
<i>Xenia FUSTER-FARFÁN</i>	
Accès au logement et intégration à la ville : les ensembles résidentiels de la périphérie de Mexico.....	333
<i>Antonine RIBARDIÈRE et Jean-François VALETTE</i>	
Politiques d'intégration sociale et territoriale dans des villes côtières, fluviales et lacustres au Chili : condition de site et de réalisation politique à partir de la production résidentielle de logement et environnement subventionnés.....	365
<i>Rodrigo HIDALGO, Voltaire ALVARADO et Laura RODRÍGUEZ</i>	
La representación financiarizada del espacio en América Latina: fondos de inversión en Brasil, Chile y Colombia .....	387
<i>Fernando TORO</i>	
Vers une politique post-néolibérale de régénération des quartiers de l'avant-dictature au Chili ? .....	411
<i>Rosanna FORRAY et Sebastián MUÑOZ</i>	
Dimension spatiale de la transformation capitaliste de la ville chilienne : réflexions à partir de trois paradoxes.....	439
<i>Francisco SABATINI et María Paz TREBILCOCK</i>	

## AVANT-PROPOS

### À PROPOS DE L'HABITATION DANS LES VILLES LATINO-AMÉRICAINES

---

**Yankel FIJALKOW**

*Centre de Recherche sur l'Habitat (LAVUE UMR  
CNRS)*

L'Amérique latine est, certainement, selon de nombreux critères, et en dépit de situations locales hétérogènes, le continent le plus urbanisé de la planète. Au-delà des mesures statistiques et cartographiques, cet ouvrage, issu d'un colloque organisé en novembre 2019 au Centre de Recherches sur l'Habitat s'est centré sur la question de l'habitat. Comme le montre cet ouvrage, ce colloque a rassemblé un grand nombre de chercheur·e·s sur l'Amérique latine de France et d'ailleurs. Habiter les villes latino-américaines, comprendre ce qui les produit, les transforme, les fait vivre et se recomposer.

Alors que de nombreux travaux ont traité l'urbanisation par les mobilités (Dureau *et al.*, 2014), fondamentales pour saisir l'ampleur d'un phénomène urbain marqué par des identités structurantes (Musset, 2012) et des phénomènes de fragmentation urbaine (Prévôt-Shapira, 1999) voire de ségrégation (Cardoso et Prêteceille, 2017), les articles rassemblés dans cet ouvrage envisagent résolument la question de l'urbanisation par le prisme de l'installation, que l'habitation soit pérenne ou transitoire (Valladares, 2006). Il y est question d'habiter, non pas dans la perspective phénoménologique, trop centrée sur elle-même (Sennett, 2019) mais dans le sens des conditions politiques de l'habitat pour tous. Là est l'originalité de la plupart des textes rassemblés ici, pour renouveler l'étude des villes latino-américaines qui se penche aussi sur des pays dont on parle moins dans la recherche urbaine. Cette perspective transverse, également nourrie des recherches encore antérieures (certains se souviendront des essais de Manuel Castells – 1972 – sur l'urbanisation dépendante et les mouvements socio-urbains en Amérique latine) permet de reconsidérer autrement les phénomènes de précarité et d'informalité, de représentations politiques et de vie quotidienne.

Or habiter, c'est à la fois être mobile (pouvoir aussi bien choisir son lieu d'habitat qu'en partir), proche (pouvoir autant s'isoler que se rapprocher) ; reconnu (pouvoir prendre place) que maîtriser de l'environnement. Ces critères ne sont pas à la portée de toutes et tous, ici comme en Amérique latine. Mais ils permettent d'étudier leur actualité dans différentes situations urbaines.

---

Le terme d'implantation pour décrire ce qui est de l'ordre de l'habitation, décrit un état de fait, expression d'une volonté collective, avec ou sans l'accord des autorités, malgré des conditions climatiques hostiles et des catastrophes bien ancrées dans la mémoire collective. Les jardins partagés croisés à Sao Paulo dans cet ouvrage, ou la résistance des bidonvilles de Mexico ou de Guyane obéissent à ce type de dynamique par laquelle la précarité des situations est revendiquée jusqu'à devenir une force contre l'invisibilisation technique propre à l'urbanisme des pouvoirs publics et l'aveuglement des intérêts financiers.

Car si la vulnérabilité résidentielle est plus un rapport social (Bouillon *et al.*, 2019) qu'un état de fait, cet ouvrage démontre amplement comment dans certains contextes de coalitions, dont l'Amérique latine est familière, l'implantation peut avoir force de loi. Or, si ce continent est riche d'histoires et de strates d'occupation du territoire et de rapports différenciés à la terre et au bien commun, l'urbanisation contemporaine rencontre des résistances et des stratégies d'opposition qui réactivent la mémoire collective et peuvent maintenir en attente les situations urbaines décisives de démolition des *barrios*. En résulte différentes formes de gouvernance parfois paradoxales, multipliant les exceptions, ou s'exerçant avec autorité, entre marketing politique et propagande.

Ainsi, la précarité et l'informalité ne sont pas seulement du ressort essentiel des bidonvilles, mais de la fragilité des possibilités de s'installer en ville et d'y vivre, d'user de ses ressources notamment des transports ce qui interroge directement les politiques d'intégration sociales et territoriales. C'est une forme de l'habiter particulièrement répandue dans les villes latino-américaines.

Alors que la statistique et la cartographie est souvent fixistes, étudier la ville du point de vue de l'habitat permet de porter son attention aux situations transitoires, aux jardins partagés surgis de façon apparemment aléatoire, aux quartiers, aux bâtiments en copropriétés et aux logements sociaux, au jeu des résidents stratèges confrontés aux pouvoirs publics et aux promoteurs. L'informalité apparaît alors comme la seule solution possible à la précarité endémique.

L'analyse de la vie quotidienne à l'aune des résistances constitue le revers logique de cette situation qui interroge le rôle des politiques urbaines, notamment du logement. Les représentations politiques dans l'espace urbain s'ancrent dans le quotidien par le muralisme du pouvoir, mais aussi des mouvements militants et contestataires qui expriment et font vivre leurs résistances. Ce qui transparaît dans les différents articles sur ce sujet, c'est combien les politiques de l'habitat se fondent sur des récits et des contre-récits qui raffermissent des identités, notamment lorsque les conditions d'accès à un logement décent se rétrécissent. Cela n'est pas propre aux villes



latino-américaines, mais cela montre comment le phénomène de l'habitation permet de mobiliser l'identité narrative des ensembles humains et recèle, en cela, une capacité extraordinaire de mobilisation.

## **BIBLIOGRAPHIE**

BOUILLON, F., DEBOULET, A., DIETRICH-RAGON, P., & FIJALKOW, Y. (2019) *Vulnérabilités résidentielles*. Éditions de l'Aube.

CARDOSO, A. & PRÉTECEILLE, E. (2017) Classes moyennes au Brésil : de quoi s'agit-il ? Quelle est leur étendue ? Comment se transforment-elles ? *Dados*, vol. 60, 4, p. 977-1023.

CASTELLS, M. (1972) *La question urbaine*. François Maspero.

DUREAU, F., LULLE, T., SOUCHAUD, S., & CONTRERAS, Y. (2014) *Mobilités et changement urbain. Bogotá, Santiago et São Paulo*. Rennes (Presses universitaires de).

MUSSET, A. (2012) *Ciudades nómadas del nuevo mundo*. Fondo de Cultura Económica.

PRÉVÔT-SCHAPIRA, M. F. P. (1999) Amérique latine : la ville fragmentée. *Esprit*, p. 128-144.

SENNETT, R. (2019) *Bâtir et habiter : pour une éthique de la ville*. Albin Michel.

VALLADARES, L. (2006) *La favela d'un siècle à l'autre : mythe d'origine, discours scientifiques et représentations virtuelles* (vol. 83). Les Éditions de la MSH.

## INTRODUCTION GÉNÉRALE

---

**Xenia FUSTER-FARFÁN**  
**Darysleida SOSA VALDEZ**  
**Yaneira WILSON WETTER**  
*Centre de Recherche sur l'Habitat*  
*(LAVUE UMR CNRS)*

Le colloque international « Habiter les villes latino-américaines. Nouvelles approches et interdisciplinarité dans les recherches urbaines » s'est tenu en octobre 2019. L'objectif de ce colloque était, d'un point de vue comparatif et situé, d'identifier les recherches urbaines dans la région latino-américaine, afin d'analyser et de débattre des pratiques, des politiques et de la production des villes du point de vue de l'habiter. Cet ouvrage comporte une sélection de travaux présentés lors du colloque, qui non seulement mettent en évidence les réflexions des études urbaines latino-américaines, mais montrent également comment ces sujets, apparemment régionaux, font partie d'une discussion disciplinaire globale plus large.

Le contexte latino-américain constitue un exemple particulièrement intéressant de production scientifique liée à la ville. Dans les années 1950 et 1960, dans le cadre de la sociologie de la modernisation et du développement, des travaux remettent en question les inégalités urbaines et leur lien avec la reconfiguration des classes, les phénomènes migratoires nationaux et la pauvreté urbaine (Turner, 1977 ; Morse, 1965 ; Magin, 1967 ; Germani, 1959). Dans les années 1980, ces études se cristallisent dans la « théorie de la marginalité », paradigme dominant pour étudier les phénomènes urbains de l'époque (Lomnitz, 1976 ; Germani, 1980).

Au cours des années 1970 et 1980, des recherches néomarxistes se sont développées, très influencées par la « nouvelle sociologie urbaine française » (Duhau, 2012), les programmes d'ajustement structurel et la néolibéralisation des politiques urbaines par le Fonds monétaire international. En effet, en 1972, Henri Lefebvre s'est rendu à Santiago du Chili et à Caracas, Venezuela, pour donner une conférence sur « La bourgeoisie et l'espace », qui dénote l'influence du philosophe français en Amérique latine. Les chercheurs produisent, dans ce contexte, des réflexions sur le capitalisme (Pradilla, 1987), la dépendance (Quijano, 1972), les mouvements sociaux (Castells, 1973), le rôle de l'État (Scheingart, 1989), l'informalité et la transformation de la ville (Carrion, *et. al*, 1986), entre autres.

Au début des années 1990, et au cours des années 2000, de nouvelles recherches émergent et se consolident. Elles coïncident avec le passage des économies centralisées à la mondialisation des économies nationales. La

pression des organisations internationales pour la « formalisation » et l'« hygiénisation » des villes atteint un tel point que de grands programmes d'urbanisation sont créés pour éliminer ou réduire tout ce qui est associé à l'informalité des classes populaires (les bidonvilles, les *poblaciones callampa*, les *colonias*, les *barriadas*, les *villas miseria*, les *favelas*, etc.). Au cours de cette période, il est également possible d'identifier des études axées sur les inégalités d'accès aux services de base, conformément aux objectifs des agences internationales d'éradication de l'extrême pauvreté. Des organisations locales se mobilisent depuis la géographie radicale pour dénoncer la responsabilité sociale de l'État vis-à-vis de cette population, l'amélioration de la qualité de vie et la dotation de services (Cela, 1996 ; Chantada, 1998).

Par la suite, se développe un intérêt pour l'analyse des inégalités environnementales et paysagères, et l'accès aux espaces verts dans les villes (Nicolas-Artero, Fuster-Farfán & Velut, 2021). À cet égard, divers travaux ont étudié les problèmes de pollution, notamment la gestion des déchets et les politiques de transport (Durand 2011). De ce fait, les études sont de plus en plus interdisciplinaires et diverses : catastrophes et risques socio-environnementaux (Maskrey, 1993), violence et sécurité urbaine (Machado da Silva, 2008), mobilité résidentielle (Di Virgilio, 2011), mobilité urbaine quotidienne (Jirón et Mansilla, 2013), la ville et les politiques néolibérales (Hidalgo & Janoschka, 2014), l'action et l'inaction de l'État (Ruiz-Tagle, *et al.*, 2016), la gentrification et les déplacements de population (Janoschka, 2016), les conflits socio-environnementaux en contexte urbain (Aliste & Stamm, 2015), la ségrégation résidentielle (Sabatini, *et al.*, 2001), vie et culture urbaines (Albó, 2006), pour n'en nommer que quelques-uns.

Face aux transformations des dernières décennies (financiarisation, question environnementale, nouvelles technologies de la communication et de l'information, nouveaux dispositifs de gouvernance urbaine, nouvelles manières d'habiter et de s'approprier la ville), de nouvelles études sont apparues, avec des approches interdisciplinaires, comparatives et des méthodologies innovantes. Or, les thèmes urbains étudiés depuis des décennies en Amérique latine sont toujours présents, comme c'est le cas de l'informalité, de la ségrégation et de la néolibéralisation des politiques gouvernementales. Les articles qui composent cet ouvrage s'inscrivent dans ces deux courants des études urbaines latino-américaines. Un objectif commun est de penser les villes latino-américaines à partir de l'action d'habiter, de produire, de construire, de vivre et d'utiliser l'habitat.

## **HABITER LES VILLES LATINO-AMÉRICAINES**

« Caractéristique fondamentale de la condition humaine » (Heidegger, 1958), « scénario principal des relations sociales » (Bonetti 1994), « habi-

tus » qui se reproduit dans l'espace (Bourdieu, 1993), « pratique urbaine » (Lefebvre, 1979), « tactique habitant » (de Certeau, 1990) et « processus » (Allen & Bonetti, 2018), sont quelques-unes des concepts et définitions qui émergent quand on parle d'habiter. L'habiter est un sujet de débat dans les différentes disciplines des sciences humaines et sociales. En Amérique latine, l'habiter comme pratique quotidienne de production de l'espace fait l'objet de discussions depuis au moins 50 ans. Cependant, au cours de la dernière décennie, elle s'est positionnée comme l'un des paradigmes principaux dans le domaine des études urbaines, depuis le « tournant spatial » des sciences sociales et humaines (Harvey, 1990).

Pour Angela Giglia (2012), l'action d'habiter dépasse la question de l'habitat et du logement : il s'agit plutôt de comprendre les interrelations avec le monde et l'espace. Dans cette perspective, l'habiter est un phénomène culturel et politique, dans la mesure où « c'est un processus continu d'interprétation, de modification, de symbolisation de l'environnement qui nous entoure, avec lequel nous l'humanisons, le transformant en un lieu façonné par l'intervention de la culture » (Giglia, 2012, p. 9). Selon Alicia Lindón (Lindón, 2005 ; Lindón & Mendoza, 2015), les pratiques d'habiter ne sont pas seulement des actions efficaces, planifiées ou rationnelles, mais aussi des rêves, des imaginaires et des projections, qui peuvent être imprégnés de sentiments d'acceptation, de rejet, d'intérêt ou d'indifférence des habitants à l'égard du territoire. Malgré les efforts de certains courants de la géographie et des études urbaines pour « ancrer » dans l'espace le rapport habitant-territoire, la population habite également en mouvement (Sheller & Urry, 2006), soit à l'échelle internationale (comme c'est le cas des migrations), soit à l'échelle micro-sociale (comme c'est le cas des déplacements quotidiens). Du point de vue de l'anthropologie urbaine, « habiter implique de comprendre non seulement comment les sujets vivent, mais l'expérience spatiale dans leur vie quotidienne et les implications qu'elle a dans la formation des identités » (Imilan, Jirón & Iturra, 2015, p. 88). En effet, la conformation d'identités individuelles et collectives a favorisé la massification d'organisations et de mouvements sociaux, où l'action collective est centrée non seulement sur des demandes spécifiques, mais aussi sur la recherche de reconnaissance (Honneth, 2000) des différentes formes d'habiter les villes. L'habiter est alors déclencheur de processus d'identification et de distinction sociale (Bourdieu, 1979 ; Roitman, 2011). Ainsi, nous considérons que l'habiter est un domaine d'étude qui porte de multiples définitions selon la discipline, les cadres interprétatifs et la méthodologie avec laquelle on appréhende le phénomène.

Partant du principe que « l'habiter est un phénomène général, [qu']il y a autant de manières d'habiter que d'individus » (Segaud, 2010, p. 70), les articles de cet ouvrage témoignent d'un intérêt particulier pour les pratiques quotidiennes, les politiques, les réseaux et les frontières qui produisent

L'espace urbain. L'objectif de cette publication est de donner une vision critique de l'habitat et de l'habiter latino-américain, différente de l'approche quantitative, généraliste et colonialiste qui a prédominé dans les études urbaines du XX<sup>e</sup> siècle. Cette dernière approche tend à considérer le « Nord global » comme le cadre de référence de la théorie urbaine, qui découle des logiques dominantes de planification et de formalisation de l'espace urbain (Roy, 2005 ; Watson, 2009 ; Sassen, 2015 ; Murray, 2017).

L'angle de lecture adopté dans cette publication repose sur une analyse fine, compréhensive et située des processus de production des formes contemporaines de l'habiter, et prend en compte le contexte, la culture, les relations de genre, de pouvoir et d'espace-temps (Massey, 1994 ; 2005) dans lesquels ils se déploient. Nous verrons que les rapports entre les habitants et l'espace se posent non seulement comme une question d'utilité, mais comme une condition pour l'accès à la dignité humaine et comme une contestation des modèles de développement capitaliste et néolibéral qui ont lieu dans la région. Cela implique d'examiner la conception de l'habitat comme un processus collectif et comme le résultat de relations affectives et esthétiques entre l'espace et les individus (Bonetti, 1994 ; Segaud, 2010). L'habitat est présenté ici comme un processus de production, de permanence et de localisation spatiale (Duhau & Giglia, 2008), qui encourage différentes formes de résistance urbaine.

Cet ouvrage cherche donc à relever les débats, les réflexions et les défis de l'habitat contemporain en Amérique latine, en repensant les approches adoptées pour étudier la question urbaine dans la région. Il s'agit, d'une part, d'une perspective comparée entre les villes latino-américaines et, d'autre part, d'une approche interdisciplinaire, considérée fondamentale pour comprendre la complexité des analyses présentées. À cela s'ajoute la volonté de démocratiser et de rendre visible la recherche urbaine qui se développe dans et sur la région, en présentant l'expérience de pays qui ont une large diffusion scientifique, ainsi que sur des territoires moins explorés par les études urbaines à l'échelle internationale. En outre, l'ouvrage vise permettre l'identification des référents latino-américains sur le sujet au sein de la communauté française. Cette dernière se concentre souvent sur les carences quantitatives et qualitatives des villes latino-américaines, fixant son attention sur les processus de production « informelle » de celles-ci et en excluant d'autres aspects, approches et problématiques urbaines qui y sont pourtant présents. Les articles de ce recueil cherchent à confronter les imaginaires qui existent autour des villes latino-américaines, en partant du fait que des catégories comme « tiers-monde », « sud global », « mégapoles » sont obsolètes (Brenner & Schmid, 2015), et en proposant un tournant épistémologique dans les études urbaines latino-américaines et européennes.

## **PRÉSENTATION DE L'OUVRAGE**

L'ouvrage est divisé en trois chapitres qui représentent différentes échelles d'analyse sur l'habiter. Le premier s'intitule « vie quotidienne et résistances dans les villes », et les articles traitent la question de l'habiter à partir des expériences individuelles et collectives des habitants. Le second, « repenser l'informalité et la précarité urbaine », analyse les expressions et pratiques informelles ainsi que la pauvreté urbaine contemporaine. Le troisième chapitre, « représentations politiques dans l'espace urbain », discute l'action et l'inaction de l'État et de leurs implications sur l'habitat urbain latino-américain.

Les travaux de la première partie abordent le phénomène de l'habiter sous l'angle qualitatif, notamment ethnographique. Le chapitre débute par l'article de Toledo et Carro, combinant des réflexions sur la mobilité, la migration et les territoires de l'attente. Leur travail montre comment l'expérience migratoire est vécue en Amérique latine, ce qui apporte une contribution non seulement aux débats scientifiques et politiques régionaux, mais aussi internationaux. Les auteures décrivent et systématisent comment faire de la recherche dans des contextes de crise, mobiles et changeants, ce qu'elles nomment la recherche de terrain sur « l'éphémère ». L'article met également en avant l'un des débats méthodologiques des études urbaines contemporaines : l'enquête de terrain en zones sensibles (Ayimpam & Bouju, 2015).

L'article d'Aguilar, De Alba et Capron aborde également la question de la mobilité, mais du point de vue de la mobilité quotidienne urbaine dans le métro du Mexique. À travers une ethnographie institutionnelle, le texte se positionne dans la tendance de l'analyse des politiques urbaines et de transport à partir de l'expérience des acteurs. L'article présente également une analyse des réseaux sociaux comme une méthode d'observation des pratiques de mobilité, où les utilisateurs partagent des photos, des témoignages et des expériences avec d'autres inconnus dans l'espace virtuel. Le chapitre témoigne du tournant de la mobilité des études urbaines, en observant le territoire au-delà de ses ancrages spatiaux (Jirón & Mansilla, 2013). En outre, il montre une spécificité latino-américaine, où le métro est un espace de rencontre, de construction de symboles, de performativité, de relations inégales et d'échange de marchandises, au-delà du simple mode de déplacement.

L'article de Léobal aborde un débat dans les études urbaines latino-américaines : comment se définit l'Amérique latine ? S'agit-il d'une division purement géographique, de souveraineté politique et administrative, ou de processus historiques et identitaires communs ? Bien que la Guyane française soit située en Amérique du Sud et limitrophe géographiquement du Brésil, c'est un territoire français, faisant partie de l'Union européenne.

Malgré cela, l'ethnographie développée par l'auteure révèle l'existence de pratiques très enracinées en Amérique latine, comme celle de la résistance aux démolitions et à l'expulsion des bidonvilles (ou « habitats spontanés ») qui sont la conséquence de formes de gouvernement colonialistes, menaçant les modes d'habiter des classes populaires (bushingués, migrants haïtiens, brésiliens et guyaniens parmi les plus nombreux). Le travail de Nagib montre également une façon de résister et d'habiter les villes latino-américaines. L'agriculture urbaine est devenue un sujet d'intérêt au Brésil, et l'auteur propose de l'interpréter comme une pratique militante. L'auteur s'appuie sur une étude de cas pour analyser cette pratique, étant à la fois chercheur et participant du mouvement des jardins partagés de São Paulo. Il s'agit donc d'un article qui montre également les relations de proximité et de distance avec l'objet de l'étude (Agier, 1997), la recherche-action étant une tendance et une préoccupation actuelles des études urbaines latino-américaines (Fuster-Farfán, Zambra & Briño, 2021).

Les deux derniers textes discutent des pratiques et cultures urbaines au Mexique et en Bolivie. L'article d'Urbano analyse à l'échelle du quartier ce qu'on a pu nommer la « latinogentrification » (Inzulza-Contardo, 2019), où se déploient les relations de classe et les nouveaux modes de vie dans les villes. Son travail montre comment la crise environnementale au niveau mondial se reflète dans l'apparition de nouveaux modèles de consommation, impactant les dynamiques des quartiers historiques de la Ville de México. L'auteure réalise une ethnographie qui met en évidence l'existence de dynamiques de distinction de ces nouvelles cultures urbaines dans les quartiers, apportant avec elle des processus de déplacement moins visibles, mais qui deviennent partie intégrante de la vie quotidienne des territoires.

L'article de Colligne et Klein s'interroge sur la façon dont le mode de vie indigène (*Buen Vivir*), véhiculé par le gouvernement de l'ancien président et indigène Evo Morales, se reflète dans la vie quotidienne des femmes aymaras, dont l'identité transite entre la ville et la vie paysanne. Les auteurs situent leur recherche dans la sphère de la géographie féministe, de l'intersectionnalité et des épistémologies du sud, approches qui s'articulent de plus en plus dans les études urbaines latino-américaines.

La deuxième partie propose une réflexion contemporaine sur la précarité et l'informalité urbaine. Considérés comme des catégories d'évaluation pour définir et mesurer certaines réalités urbaines et sociales en Amérique latine, les deux concepts sont souvent associés et identifiés comme s'il s'agissait d'un même processus. Cependant, il a été démontré que l'informalité urbaine n'est pas toujours un indicateur de précarité, surtout lorsque les populations marginalisées développent des réseaux de solidarité (Brain, Prieto & Sabatini, 2010) ou à l'inverse, lorsque de nouvelles formes de précarité se manifestent dans des espaces officiels (Skewes, 2005). Cette partie explore

et revisite, ces formes d'informalité et de précarité urbaine qui, au-delà de l'inscription dans une tradition de recherche latino-américaine, interroge ces nouvelles manifestations inattendues. Les différents articles présentent une approche méthodologique combinant des entretiens, des données statistiques et des analyses cartographiques pour montrer les différentes facettes de la construction et de la reconstruction matérielle et immatérielle de ces espaces urbains : les *barrios*, *barriadas*, *campamentos* et *callampas*.

Le premier article d'Alvarez, Cavieres, Truffello et Ulloa invite à explorer les territoires et les « subjectivités de l'attente » dans un quartier populaire au Chili. À partir de l'étude d'éléments immatériels dans la construction de l'espace, de leurs significations et des émotions des habitants, se forme un scénario « chargé de désespoir et de résignation ». Ces territoires inaltérables et irrécupérables sont devenus des espaces d'adaptation, une étape inévitable de la mobilité urbaine face à la recherche de meilleurs standards de qualité de vie. Ce chapitre est étroitement lié aux études sur le sens d'appartenance et d'appropriation des habitants lors des processus de requalification urbaine qui ont eu lieu en France dans les années 1970 (Pétonnet & Choron-Baix, 1979), et fait écho à la façon dont ces subjectivités continuent et continueront à définir la configuration des villes

L'article d'Escobar expose une contradiction latente dans les politiques de logement actuelles. À double tranchant, le système financier mexicain d'accès au logement formel devient l'origine même d'un nouveau processus d'informalité et de précarité urbaine. Ce chapitre est une critique de la théorie libérale de De Soto (1987) sur l'entrée des habitants informels dans le monde des crédits immobiliers pour briser les cercles de pauvreté urbaine. L'auteure montre que le développement de réformes gouvernementales provoque des changements dans les manifestations urbaines d'informalité, différentes de celles du XX<sup>e</sup> siècle, redéfinissant ainsi les frontières entre espaces formels et informels dans les villes latino-américaines (Quentin, 2020 ; Sosa Valdez, 2020).

Sosa Valdez explore également les contradictions des politiques de rénovation urbaine à l'ère des injonctions environnementales. Mettant en question les processus d'intervention des quartiers dominicains au nom de la ville durable, l'auteure expose le *modus operandis* des acteurs gouvernementaux entre intérêts globaux et actions locales opposées. L'article montre comment la durabilité urbaine devient un discours qui légitime l'expulsion des pauvres urbains, donnant un exemple de ce que Fernando Carrión (2016) appelle « l'agenda urbain caché des objectifs globaux ».

Pour sa part, l'article de Mora et Castillo invite à découvrir la *Faena Comunal* : des travaux collectifs et autogérés par les habitants pour transformer des *barriadas* à Lima. Entre pratiques d'autonomisation et pratiques de subsistance, les auteurs démontrent que ces activités commu-



nales contribuent à dissocier l'État de ses responsabilités en s'inscrivant dans un agenda néolibéral. Cet article contribue à démystifier l'autoconstruction comme seul mécanisme de développement urbain et fournit une analyse fine parallèle extrapolable aux critiques actuelles sur la participation citoyenne (*empowerment*) et la co-construction urbaine (Bacqué & Biewener, 2015 ; Bresson, 2016). Enfin, dans le même contexte géographique, l'article de Tapia fournit une étude comparative et cartographique qui met en évidence la relation entre l'émergence des quartiers informels péruviens et les catastrophes naturelles. Considérant les séismes comme des catalyseurs de processus sociaux et urbains, politiques et économiques, qui déterminent les phénomènes d'informalité urbaine, les conclusions de l'auteure contribuent aux études sur la gouvernance post-catastrophe et la vulnérabilité urbaine (Revet & Langumier, 2013).

La dernière partie propose une lecture de l'habiter d'un point de vue structurel. Y sont appréhendés les politiques publiques et le rôle de l'État à travers la transformation des villes selon différentes dimensions : spatiales, économiques, historiques, visuelles, politiques, géographiques et sociales. Les articles de cette partie analysent la gouvernance et le droit au logement, ainsi que l'action ou l'inaction de l'État face aux phénomènes urbains (Ruiz-Tagle et al., 2016 ; Wilson, 2021). Ce qui précède est abordé à partir de l'installation de politiques résiduelles et néolibérales dans un contexte généralisé de crise sur le territoire latino-américain. Ceci est accentué par la consolidation du capital financier comme un acteur central dans les processus accélérés d'urbanisation latino-américaine, affectant les populations les plus défavorisées (Aalbers, Rolnik & Krijnen, 2020 ; Rolnik, 2019). Les travaux portent sur la ségrégation socio-spatiale, les inégalités territoriales, la financiarisation, l'appropriation de l'espace ou de la production massive de logements sociaux dans des pays comme la Colombie, le Chili, le Brésil, le Mexique et le Venezuela.

L'article de Wilson Wetter propose une analyse de la politique productiviste du logement au Venezuela, dont la particularité est de mobiliser une esthétique singulière et un « marketing politique et territorial » qui transmet des symboles idéologiques visibles sur le territoire. À travers une approche sociale et urbaine, l'auteure montre dans un premier temps comment cette production de logements mobilise une série de représentations génératrices d'ambivalence dans la perception des habitants. Et dans un second temps, elle montre comment ces images traduisent la construction d'une relation plus étroite de réciprocité et de dépendance entre l'État et les bénéficiaires.

Dans le contexte chilien, le chapitre de Fuster-Farfán propose l'idée que la politique du logement social est régie par un régime d'exception et montre comment différents dispositifs sont mobilisés pour faire face à la crise de la qualité du logement, à la ségrégation de la ville et aux exigences des

communautés organisées. À travers l'analyse de projets représentatifs et reconnus au niveau international, l'article montre comment la politique produit des bénéfices symboliques et matériels exceptionnels, inégaux et éloignés du fonctionnement « normal » de la politique du logement social.

Le travail de Riberdière et de Valette porte sur l'étude des ensembles résidentiels à la périphérie mexicaine. Pour ce faire, ils examinent les politiques d'inclusion, la propriété sociale et les acteurs impliqués. À partir d'études de cas, l'article montre que la production massive de logements dans des contextes où la logique de la rentabilité immobilière et la valeur économique des parcelles prédominent, affecte la qualité et l'emplacement de la production de logements et, par conséquent, « fracture » et « dégrade » les trajectoires résidentielles. Les auteurs montrent comment l'État, dans son rôle de facilitateur, promeut la production immobilière liée au système bancaire, ce qui entraîne une mauvaise qualité de la production.

Hidalgo, Alvarado et Rodriguez proposent une analyse des politiques du logement au Chili, en mettant en tension les logiques néolibérales de production résidentielle avec les idéaux d'intégration, de soutenabilité et de durabilité des villes. Les auteurs proposent une approche innovante de la relation entre logement social et nature, au-delà de l'analyse traditionnelle du risque. Ils proposent également des études de cas dans des villes généralement délaissées par les études urbaines, en se concentrant sur les espaces côtiers, fluviaux et lacustres.

L'article de Toro s'inscrit dans une tendance des études urbaines internationales, qui analysent la prédominance du capital financier dans la production des villes. À travers l'analyse des fonds d'investissement de la production immobilière au Brésil, au Chili et en Colombie, l'auteur approfondit la dimension spatiale de la financiarisation, en s'appuyant conceptuellement sur la définition de la production de l'espace de Henri Lefebvre (1981). L'article présente une perspective régionale et comparative sur les représentations, intersubjectivités et narrations que les institutions financières promeuvent dans la production de la ville.

Afin de chercher des alternatives à la néolibéralisation des politiques du logement au Chili, l'article de Forray et Muñoz analyse comment la périphérisation, la résidualisation et la stigmatisation des classes populaires peuvent potentiellement générer des initiatives « par le bas ». À travers l'analyse des opérations de logements dits « 9x18 », en raison de la morphologie de la parcelle, les auteurs soulignent la nécessité de réfléchir à une politique de régénération de ce type de quartier, une occasion de construire de l'habitat collectif, densifier les grandes villes et faire face à spéculation immobilière. L'article final de ce chapitre correspond au travail de Sabatini et Trebilcock qui, dans une perspective plus large, réfléchissent sur trois paradoxes dans les villes latino-américaines. La première analyse

l'augmentation des centres commerciaux comme espace public, de commerce et de rencontre culturelle. La seconde concerne la façon dont les classes moyennes et aisées ont commencé à se situer à la périphérie des villes, territoires historiquement occupés par les classes populaires expulsées des centres urbains. Le troisième paradoxe est l'absence de conflits de classe dans les complexes résidentiels mixtes.

Cet ouvrage cherche ainsi à enrichir les études urbaines latino-américaines sur la question de l'habiter, dans une perspective interdisciplinaire, critique et multi-échelle. Nous remercions toutes et tous les chercheurs et évaluateurs qui ont participé à cette publication. Nous sommes également reconnaissantes pour leur collaboration à l'Université Paris 8, au Centre de Recherche sur l'Habitat (CRH), au Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE), au LABEX dynamite et au Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP). Enfin, nous espérons que les réflexions contenues dans le livre rendront hommage au vaste travail de la chercheuse Angela Giglia (1961-2021), source d'inspiration pour les études sur l'habiter et symbole de la coopération entre la France et l'Amérique latine.

## INTRODUCCIÓN GENERAL

---

**Xenia FUSTER-FARFÁN**  
**Darysleida SOSA VALDEZ**  
**Yaneira WILSON WETTER**  
*Centre de Recherche sur l'Habitat*  
*(LAVUE UMR CNRS)*

En octubre de 2019 tuvo lugar el Coloquio Internacional “Habiter les villes latino-américaines. Nouvelles approches et interdisciplinarité dans les recherches urbaines” en París. El objetivo de este coloquio fue, desde una perspectiva comparativa y situada, identificar las investigaciones urbanas en la región latinoamericana, con el fin de analizar y debatir sobre las prácticas, las políticas y la producción de las ciudades desde la perspectiva del habitar. Este libro contiene una selección de trabajos presentados en el coloquio, los que no solo evidencian las reflexiones de los estudios urbanos latinoamericanos, sino también muestra cómo estos temas, aparentemente regionales, son parte de una discusión disciplinar global más amplia.

Los estudios urbanos latinoamericanos constituyen un ejemplo particularmente interesante de producción científica vinculada a la ciudad. En los años 50 y 60, al alero de la sociología de la modernización y del desarrollo, se realizaron trabajos que pusieron en cuestión las desigualdades urbanas y su vinculación con la reconfiguración de las clases, la migración interna y el nivel de vida de los pobres urbanos (Turner, 1977; Morse, 1965; Magin, 1967; Germani, 1959). Entrados los años 80, estos estudios se cristalizan en la llamada “teoría de la marginalidad”, paradigma dominante para estudiar los fenómenos urbanos de la época (Lomnitz, 1976; Germani, 1980).

Durante los años 70 y 80 se desarrollan investigaciones neomarxistas, muy influenciadas por la “nouvelle sociologie urbaine française” (Duhau, 2012), los programas de ajuste estructural y la neoliberalización de las políticas urbanas de la mano del Fondo Monetario Internacional. De hecho, en 1972 Henri Lefebvre visitó Santiago de Chile y Caracas, Venezuela, para dictar la conferencia “La burguesía y el espacio”, lo cual denota la influencia del filósofo francés en América Latina. En ese contexto, son publicadas reflexiones sobre el capitalismo (Padilla, 1987), la dependencia (Quijano, 1972), los movimientos sociales (Castells, 1973), el rol del Estado (Schteingart, 1990), la informalidad y la transformación de la ciudad (Carrión, et.al, 1986), entre otros.

A principio de los 90 y transcurridos los años 2000 se comienzan a consolidar nuevas investigaciones, que coinciden con el paso de economías centralizadas a la globalización de las economías nacionales. La presión de

los organismos internacionales por la “formalización” e “higienización” de las ciudades llega a tal punto que se crearon grandes programas de urbanización para eliminar o disminuir todo aquello asociado a la informalidad de las clases populares (las poblaciones callampa, las colonias, las barriadas, las villas miseria, las favelas, etc). En este período también se pueden identificar estudios centrados en las desigualdades de acceso a servicios básicos, en coherencia con los objetivos de agencias internacionales de erradicar la extrema pobreza. Organizaciones locales se movilizan con un enfoque desde la geografía radical para denunciar la responsabilidad social del Estado frente a esa población, la mejora de la calidad de vida y la dotación de servicios (Cela, 1996 ; Chantada, 1998).

Posteriormente se evidencia el interés por analizar las desigualdades en términos medioambientales y paisajísticos, y el acceso a los espacios verdes en las ciudades (Nicolas-Artero, Fuster-Farfán & Velut, 2021). En ese sentido, diversos trabajos han estudiado los problemas de contaminación, particularmente la gestión de desechos y las políticas de transporte (Durand, 2011). De este modo, los estudios son cada vez más diversos e interdisciplinarios: desastres y riesgos socioambientales (Maskrey, 1993), la seguridad y la violencia urbana (Machado da Silva, 2008), la movilidad residencial (Di Virgilio, 2011), la movilidad cotidiana urbana (Jirón & Mansilla, 2013), la ciudad y las políticas neoliberales (Hidalgo & Janoschka, 2014), la acción e inacción del Estado (Ruiz-Tagle *et al.*, 2016), la gentrificación y los desplazamientos (Janoschka, 2016), los conflictos socioambientales en contexto urbano (Aliste & Stamm 2015); la segregación residencial (Sabatini *et al.*, 2001), el habitar y la cultura urbana (Albó, 2006), por solo nombrar algunos.

Frente a las transformaciones de los últimos años (financiarización, cuestión medioambiental, nuevas tecnologías de la comunicación y la información, nuevos dispositivos de gobernanza urbana, nuevas formas de habitar y apropiarse de la ciudad), han surgido nuevos estudios, con enfoques interdisciplinarios, comparativos y metodologías innovadoras. Ahora bien, los temas urbanos que se estudian desde hace décadas en América Latina siguen presentes, como es el caso de la informalidad, la segregación y la neoliberalización de los Estados y sus políticas. Los artículos que componen este libro se enmarcan dentro de estas dos corrientes de los estudios urbanos latinoamericanos. Sobresale un propósito común de reflexionar sobre las ciudades latinoamericanas desde la acción del habitar, producir, construir, vivir y usar el hábitat.

## **HABITAR LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS**

“Hecho antropológico” (Segaud, 2010), “característica fundamental de la condición humana” (Heidegger, 1958), “escenario principal de las relaciones

sociales” (Bonetti 1994), “habitus” que se reproduce en el espacio (Bourdieu, 1993), “práctica urbana” (Lefebvre, 1979), “táctica habitante” (de Certeau, 1990), y “proceso” (Allen & Bonetti, 2018), son algunos de los conceptos y definiciones que emergen cuando hablamos de habitar. El habitar es un tema de debate en las distintas disciplinas de las ciencias humanas y sociales. En América Latina, el habitar como práctica cotidiana de producción del espacio, ha sido objeto de discusión desde al menos 50 años. Sin embargo, en la última década se ha posicionado como uno de los paradigmas dominantes en el campo de los estudios urbanos, con el denominado “giro espacial” de las ciencias sociales y humanas (Harvey, 1990).

Para Ángela Giglia (2012), la acción de habitar supera la cuestión del hábitat y de la vivienda, pues se trata más bien de entender las interrelaciones con el mundo y el espacio. Desde esta perspectiva, el habitar es un fenómeno cultural y político, en la medida que “es un proceso continuo de interpretación, modificación, simbolización del entorno que nos rodea, con lo cual lo humanizamos, transformándolo en un lugar moldeado por la intervención de la cultura” (Giglia, 2012: 9). Según Alicia Lindón (Lindón, 2005; Lindón & Mendoza, 2015) las prácticas de habitar no son sólo acciones claras, planificadas o racionales, sino también sueños, fantasías y proyecciones, que pueden estar permeadas por percepciones de aceptación, rechazo, interés o indiferencia de los habitantes hacia el territorio. A pesar de los esfuerzos de algunas corrientes de la geografía y de los estudios urbanos por “anclar” la relación habitante-territorio, también se habita en movimiento (Sheller & Urry, 2006), ya sea a escala internacional (como es el caso de las migraciones) como a escala micro-social (como es el caso de los desplazamientos cotidianos). Desde el punto de vista de la antropología urbana, “habitar implica comprender no sólo cómo los sujetos viven, sino, la experiencia espacial en sus vidas cotidianas y las implicancias que ella tiene en la formación de las identidades” (Imilan, Jirón & Iturra, 2015: 88). En efecto, la conformación de identidades individuales y colectivas ha impulsado la masificación de organizaciones y movimientos sociales, donde la acción colectiva no solo está centrada en demandas específicas, sino también en la búsqueda de reconocimiento (Honneth, 2000) de las distintas formas de habitar las ciudades. El habitar es entonces generador de procesos de identificación y distinción social (Bourdieu, 1979; Roitman, 2011). Así, podemos considerar que el habitar es un campo de estudio que porta diversas definiciones dependiendo de la disciplina, los marcos interpretativos y la metodología con la que se aproxima al fenómeno.

Bajo la premisa que “el hábitat es un fenómeno general y que existen tantas formas de habitar que de individuos” (Segaud, 2010:70), los artículos de este libro evidencian un interés particular por las prácticas cotidianas, las políticas, las redes y las fronteras que producen el espacio urbano. El objetivo de esta publicación es otorgar una visión crítica del hábitat y del

habitar latinoamericano distinta al enfoque cuantitativo, generalista y colonialista que predominó en los estudios urbanos del siglo XX. Este es un enfoque que tiende a mirar al “Norte Global” como marco de referencia de la teoría urbana, que se desprende de lógicas dominantes de planificación y formalización del espacio urbano (Roy, 2005; Watson, 2009; Sassen, 2015; Murray, 2017).

El ángulo de lectura adoptado en esta publicación reposa en un análisis fino, comprensivo y situado de procesos de producción de las formas contemporáneas del habitar, entendiendo que esto depende del contexto, la cultura, las relaciones de género, de poder y de tiempo-espacio (Massey, 1994; 2005). Veremos que se interrogan las relaciones entre los habitantes y el espacio no solo como una cuestión de utilidad, sino como una condición para el acceso a la dignidad humana y como una contestación a los modelos de desarrollo capitalista y neoliberal que tienen lugar en la región. Esto implica examinar la concepción del hábitat como proceso colectivo y como resultado de las relaciones afectivas y estéticas entre el espacio y los individuos (Bonetti, 1994; Segaud, 2010). El hábitat se presenta aquí como un proceso de producción, de permanencia y de localización espacial (Duhau & Giglia, 2008), que incita diferentes formas de resistencia urbana.

Este libro busca relevar los debates, las reflexiones y los desafíos del habitar contemporáneo en América Latina, repensando los enfoques adoptados para estudiar la cuestión urbana en la región. Se trata por un lado de una perspectiva comparada entre las ciudades latinoamericanas y, por otro, de una aproximación interdisciplinaria considerada fundamental para entender la complejidad de los análisis presentados. A esto se suma la voluntad de democratizar y visibilizar la investigación urbana que se desarrolla en y sobre la región, presentando experiencias de países que portan una amplia difusión científica, así como en territorios menos explorados por los estudios urbanos a escala internacional. Además, se busca actualizar los referentes latinoamericanos sobre el tema dentro de la comunidad francesa. Esta última a menudo se centra en las carencias cuantitativas y cualitativas de las ciudades latinoamericanas, relevando los procesos de producción “informal” y excluyendo otros aspectos, enfoques y problemáticas urbanas presentes en ellas. Los artículos de este libro buscan confrontar los imaginarios que existen en torno a las ciudades latinoamericanas, entendiendo que categorías como “tercer mundo”, “sur global”, “megaciudades” se encuentran obsoletas (Brenner & Schmid, 2015), proponiendo un giro epistemológico en los estudios urbanos latinoamericanos y europeos.

## **PRESENTACIÓN DEL LIBRO**

El libro se divide en tres partes que representan diferentes escalas de análisis sobre el habitar. La primera se intitula “vida cotidiana y resistencias en las

ciudades”, cuyos artículos tratan la cuestión del habitar desde las experiencias individuales y colectivas de los habitantes. La segunda parte, “repensar la informalidad y la precariedad urbana”, analiza expresiones y prácticas de informalidad y pobreza urbana contemporáneas. La tercera parte, “representaciones políticas en el espacio urbano”, discute la acción e inacción estatal y sus implicancias en el hábitat urbano latinoamericano.

Los trabajos de la primera parte se aproximan al fenómeno del habitar desde perspectivas cualitativas, especialmente la etnográfica. La parte comienza con el artículo de Toledo y Carro, entrecruzando reflexiones sobre movilidad, migración y territorios de la espera. Su trabajo muestra cómo se vive la experiencia migratoria en América Latina, siendo un aporte no solo a los debates científicos y políticos regionales, sino también internacionales. Las autoras describen y sistematizan cómo hacer investigación en contextos de crisis, móviles y cambiantes, que llaman la investigación de “lo efímero”. El artículo también pone en relieve uno de los debates metodológicos de los estudios urbanos contemporáneos: hacer trabajo de campo en terrenos sensibles (Ayimpam & Bouju, 2015). El artículo de Aguilar, de Alba y Capron también aborda el tema de la movilidad, pero desde el punto de vista de la movilidad cotidiana urbana en el metro de Ciudad de México. A través de una etnografía institucional, el texto se posiciona en la tendencia de analizar las políticas urbanas y de transporte desde la experiencia de los actores. También presenta un análisis de las redes sociales como un método de observación de las prácticas de movilidad, donde los usuarios comparten fotografías, testimonios y experiencias con otros desconocidos en el espacio virtual. El capítulo testimonia el giro a la movilidad de los estudios urbanos, observando el territorio más allá de sus anclajes espaciales (Jirón & Mansilla, 2013). Además, muestra una especificidad latinoamericana, donde el metro es un espacio de encuentro, de construcción de símbolos, de performatividad, de relaciones desiguales y de intercambio de mercancías, más allá del desplazamiento en sí mismo.

El artículo de Léobal representa un debate en los estudios urbanos latinoamericanos: ¿cómo se define América Latina? ¿Se trata de una división meramente geográfica, de soberanía político-administrativa, o de procesos históricos e identitarios comunes? Si bien la Guayana Francesa se localiza en América del Sur y limita geográficamente con Brasil, es una región de Francia, formando parte de la Unión Europea. A pesar de ello, la etnografía desarrollada por la autora revela la existencia de prácticas muy arraigadas en América Latina, como es la resistencia a demoliciones y expulsiones de asentamientos informales o “hábitats espontáneos”, que se realizan a través de formas de gobierno colonialistas, amenazando los modos de habitar de las clases populares (bushinengués, migrantes haitianos, brasileños y guyaneses entre los más numerosos). El trabajo de Nagib también muestra una forma de resistir y de habitar las ciudades latinoamericanas. La agricultura urbana ha



devenido un tema de interés en Brasil, y el autor propone interpretarla como una práctica militante. El autor se apoya en un caso de estudio para analizar esta práctica, siendo a la vez investigador y participante del movimiento de jardines comunitarios de São Paulo. Se trata por tanto de un artículo que también muestra las relaciones de cercanía y distancia con el objeto de estudio (Agier, 1997), siendo una tendencia y preocupación de los estudios urbanos latinoamericanos la relación entre militancia e investigación (Fuster-Farfán, Zambra & Briño, 2021).

Los últimos dos textos discuten sobre prácticas y culturas urbanas en México y Bolivia. El artículo de Urbano realiza un análisis a escala barrial de la considerada “latinogentrificación” (Inzulza-Contardo, 2019), donde entran en escena relaciones de clase y nuevos modos de vida en las ciudades. Su trabajo muestra cómo la crisis ambiental a nivel global se refleja en la aparición de nuevos patrones de consumo, impactando las dinámicas de barrios históricos en Ciudad de México. La autora realiza una etnografía que evidencia la existencia de dinámicas de distinción de estas nuevas culturas urbanas en los barrios, trayendo consigo procesos de desplazamiento menos visibles, pero que se vuelven parte de la vida cotidiana de los territorios. El artículo de Colligne y Klein reflexionan sobre cómo se ve reflejado el modo de vida indígena (Buen Vivir), vehiculado por el gobierno del expresidente e indígena Evo Morales, en la vida cotidiana de mujeres aymaras, cuyas identidades transitan entre la ciudad y la vida campesina. Los autores posicionan su investigación desde la geografía feminista, la interseccionalidad y las epistemologías del sur, enfoques que se articulan cada vez más en los estudios urbanos latinoamericanos.

La segunda parte del libro propone una reflexión contemporánea sobre precariedad e informalidad urbana. Considerados como categorías de evaluación para definir y medir algunas realidades urbanas y sociales en América Latina, a menudo, ambos conceptos son asociados y homologados como si se refiriera a un mismo proceso. Sin embargo, se ha demostrado que la informalidad urbana no siempre es un indicador de precariedad, sobre todo cuando las poblaciones marginalizadas desarrollan redes de solidaridad (Brain, Prieto & Sabatini, 2010), o inversamente, cuando nuevas formas de precariedad se manifiestan en asentamientos formales (Skewes, 2005). Esta parte del libro explora y revisita esas formas de informalidad y precariedad urbana, que más allá de inscribirse en una tradición de investigación latinoamericana, interroga sus nuevas e inesperadas manifestaciones. En ese sentido, los diferentes artículos presentan un abordaje metodológico que combina entrevistas, datos estadísticos y análisis cartográficos para mostrar las diversas facetas en la construcción y reconstrucción material e inmaterial de estos espacios urbanos : barrios, barriadas, campamentos y callampas.

El primer artículo de Alvarez, Cavieres, Truffello y Ulloa, invita a explorar los territorios y las subjetividades de la espera en un barrio popular chileno. A partir del estudio de elementos inmateriales en la construcción del espacio, sus significados y las emociones de los habitantes, se configura un escenario “cargado de desesperanza y resignación”. Estos territorios inalterables e irrecuperables se han vuelto espacios de adaptación, una etapa inevitable de la movilidad urbana ante la búsqueda de mejores estándares de calidad de vida. Este capítulo está estrechamente relacionado con los estudios sobre el sentido de pertenencia y apropiación de los habitantes durante los procesos de recualificación urbana que tuvieron lugar en Francia en los años 70 (Pétonnet & Choron-Baix, 1979), haciendo eco en cómo estas subjetividades siguen y seguirán definiendo la configuración de las ciudades.

El artículo de Escobar expone una contradicción latente en las políticas de vivienda actuales. De doble filo, el sistema financiero mexicano de acceso a la vivienda formal se vuelve el origen mismo de un nuevo proceso de informalidad y precariedad urbana. Este capítulo es una crítica a la teoría liberal de De Soto (1987) sobre la integración de los habitantes informales en el mundo de los créditos inmobiliarios para romper los círculos de pobreza urbana. La autora muestra que el desarrollo de reformas gubernamentales provoca cambios en las manifestaciones urbanas de informalidad, diferentes de aquellas del siglo XX, redefiniendo así las fronteras entre asentamientos formales e informales en las ciudades latinoamericanas (Quentin, 2020; Sosa Valdez, 2020).

Sosa Valdez explora igualmente las contradicciones de las políticas de renovación urbana en la era de la preocupación por el medio ambiente. Poniendo en tela de juicio los procesos de intervención de barrios dominicanos en nombre de la ciudad sostenible, la autora expone el modus operandi de los actores gubernamentales entre intereses globales y acciones locales opuestas. El artículo demuestra cómo la sostenibilidad urbana se vuelve un discurso que legitima la expulsión de los pobres urbanos, dando un ejemplo de lo que Fernando Carrión (2016) llama “la agenda urbana oculta de los objetivos globales”.

Por su parte, el artículo de Mora y Castillo invita a descubrir la Faena Comunal: trabajos colectivos y autogestionados por los habitantes para transformar barriadas en Lima. Entre prácticas de empoderamiento y prácticas de subsistencia, los autores demuestran que estas faenas comunales contribuyen a desvincular al Estado de sus responsabilidades, inscribiéndose en una agenda neoliberal. Este artículo contribuye a desmitificar la autoconstrucción como único mecanismo de desarrollo urbano y proporciona un análisis fino extrapolable a críticas actuales sobre la participación ciudadana (empowerment) y la co-construcción urbana (Bacqué & Biewener, 2015; Bresson, 2016). Finalmente y en el mismo contexto

geográfico, el artículo de Tapia, proporciona un estudio comparativo y cartográfico que evidencia la relación entre surgimiento de asentamientos urbanos informales peruanos y desastres naturales. Entendiendo los sismos como catalizadores de procesos sociales y urbanos, políticos y económicos, que determinan fenómenos de informalidad urbana, las conclusiones de la autora contribuyen a los estudios sobre la gobernanza post-desastres y vulnerabilidad urbana (Revet & Langumier, 2013).

La última sección del libro propone una lectura del habitar desde una mirada estructural. Se reflexiona sobre las políticas públicas y el rol del Estado a través de la transformación de las ciudades según diversas dimensiones: espaciales, económicas, históricas, visuales, políticas, geográficas y sociales. Los artículos de esta sección analizan la gobernabilidad y el derecho a la vivienda, así como la acción o inacción estatal frente a fenómenos urbanos (Ruiz-Tagle et.al, 2016; Wilson, 2021). Lo anterior se aborda a partir de la instalación de políticas residuales y neoliberales en un contexto generalizado de crisis en el territorio latinoamericano. Esto se agudiza con la consolidación del capital financiero como un actor central en los acelerados procesos de urbanización latinoamericanos, afectando a las poblaciones más desfavorecidas (Aalbers, Rolnik & Krijnen, 2020; Rolnik, 2019). Los trabajos tratan sobre la segregación socio-espacial, las desigualdades territoriales, la financiarización, la apropiación del espacio o la producción masiva de viviendas en países como Colombia, Chile, Brasil, México y Venezuela.

El artículo de Wilson Wetter propone un análisis de la política habitacional productivista en Venezuela, cuya particularidad es movilizar una estética singular y un “marketing político y territorial” que transmite símbolos ideológicos visibles sobre el territorio. A través de un enfoque social y urbano, la autora muestra en un primer grado cómo esta producción de viviendas moviliza una serie de representaciones que generan ambivalencias en la percepción de los habitantes. Y en un segundo grado, muestra cómo estas imágenes traducen la construcción de una relación más estrecha de reciprocidad y de dependencia entre el Estado y los beneficiarios. En el contexto chileno, el capítulo de Fuster-Farfán propone que la política de vivienda social se gobierna a través de un régimen de la excepción y muestra cómo se movilizan distintos dispositivos para hacer frente a la crisis de calidad de la vivienda, la segregación de la ciudad y las demandas de las comunidades organizadas. A través del análisis de proyectos representativos y conocidos internacionalmente, el artículo muestra cómo la política produce beneficios simbólicos y materiales excepcionales, desiguales y lejanos al funcionamiento “normal” de la política de vivienda social. El trabajo de Riberdière y Valette se enfoca en el estudio de los conjuntos residenciales en la periferia mexicana. Para ello examinan las políticas de inclusión, la propiedad social y los actores intervinientes. A partir de los casos analizados,

el artículo muestra la producción masiva de viviendas en contextos donde la lógica de la rentabilidad inmobiliaria y el valor económico de las parcelas afecta la calidad y ubicación de la producción de viviendas y, en consecuencia, “fractura” y “degrada” las trayectorias residenciales. Los autores revelan cómo el Estado, en su rol de facilitador, promueve la producción inmobiliaria vinculada al sistema bancario, lo que trae consigo en consecuencia la baja calidad de la producción.

Por otra parte, Hidalgo, Alvarado y Rodríguez, proponen un análisis de las políticas habitacionales en Chile, tensionando las lógicas neoliberales de producción residencial con los idearios de integración, sustentabilidad y sostenibilidad en las ciudades. Los autores sugieren un enfoque innovador respecto de la relación entre viviendas sociales y naturaleza, más allá del tradicional análisis de riesgo. También proponen un análisis en ciudades menos tratadas por los estudios urbanos, enfocándose en contextos de costa, río y lacustre. El artículo de Toro se inscribe en una tendencia de los estudios urbanos internacionales en el análisis sobre la predominancia del capital financiero en la producción de las ciudades. A través del análisis de fondos de inversión de la producción inmobiliaria en Brasil, Chile y Colombia, el autor profundiza sobre la dimensión espacial de la financiarización, basándose conceptualmente en la definición de producción del espacio de Henri Lefebvre (1981). El artículo presenta una perspectiva regional y comparativa sobre las representaciones, intersubjetividades y narrativas que las instituciones financieras promueven a la hora de producir la ciudad.

Con el fin de buscar alternativas a la neoliberalización de las políticas de vivienda en Chile, el artículo de Forray y Muñoz analiza cómo la periféricación, la residualización y la estigmatización de las clases populares pueden ser potenciales para generar iniciativas “desde abajo”. Por medio del análisis de conjuntos habitacionales llamados “9x18”, debido a la morfología de la parcela, los autores sugieren la necesidad de pensar una política de regeneración de este tipo de barrios, siendo una oportunidad para construir hábitat colectivo, densificar ciudades extensas y hacer frente a la especulación inmobiliaria. El artículo final de esta sección corresponde al trabajo de Sabatini y Trebilcock que, desde una perspectiva más amplia, reflexionan sobre tres paradojas en las ciudades latinoamericanas. La primera analiza el aumento de los centros comerciales como espacio público, de comercio y de encuentro cultural. La segunda se refiere a cómo las clases medias y acomodadas han comenzado a localizarse en las periferias de las ciudades, territorios históricamente ocupados por las clases populares expulsadas de los centros urbanos. La tercera paradoja es la inexistencia de conflictos clasistas en conjuntos residenciales mixtos.

Así, este libro busca enriquecer a los estudios urbanos latinoamericanos, desde una perspectiva interdisciplinaria, crítica y multiescalar de la cuestión

del habitar. Por ello, agradecemos a todas y todos los investigadores y evaluadores que participaron de esta publicación. También agradecemos la colaboración de la Universidad París 8, del Centre de Recherche sur l'Habitat (CRH), del Laboratoire Architecture Ville Urbanisme Environnement (LAVUE), del LABEX dynamite y del Bureau de la recherche architecturale, urbaine et paysagère (BRAUP). Finalmente, esperamos que las reflexiones contenidas en el libro rindan tributo al extenso trabajo de la investigadora Angela Giglia (1961-2021), fuente de inspiración para los estudios sobre el habitar y símbolo de la cooperación entre Francia y América Latina.

## **BIBLIOGRAPHIE / BIBLIOGRAFÍA**

AALBERS, M. B., ROLNIK, R. & KRIJNEN, M. (2020). The Financialization of Housing in Capitalism's Peripheries. *Housing Policy Debate*, 30(4), p. 481-485.

AGIER, M. (1997) Ni trop près ni trop loin. De l'implication ethnographique à l'engagement intellectuel, *Gradhiva : revue d'histoire et d'archives de l'anthropologie*, 21, p. 69-76.

ALBÓ, X. (2006) El Alto, La Vorágine de Una Ciudad Única. *Journal of Latin American Anthropology*, 11(2), p. 329-350.

ALISTE, E., & STAMM, C. (2016) Hacia una geografía de los conflictos socioambientales en Santiago de Chile : lecturas para una ecología política del territorio. *Revista de Estudios Sociales*, 55(35), p. 45-62.

ALLEN, B., & BONETTI. M. (2018) *L'habiter, un impensé de la politique de la ville*. Paris : Éditions de l'Aube.

AYIMPAM, S., & BOUJU, J. (2015), Objets tabous, sujets sensibles, lieux dangereux. Les terrains difficiles aujourd'hui, *Civilisations. Revue internationale d'anthropologie et de sciences humaines*, 64, p. 5-15.

BACQUÉ, M., BIEWENER, C. (2015) *L'empowerment, une pratique émancipatrice ?* Paris : La Découverte.

BONETTI, M. (1994) *Habiter : le bricolage imaginaire de l'espace*. Marseille : Hommes & perspectives.

BOURDIEU, P. (1979) *La distinction. Critique sociale du jugement*. Paris, Les éditions de Minuit.

BOURDIEU, P. (1993) *La misère du monde*. Paris : Seuil.

BRAIN, I., PRIETO, J. & SABATINI, F. (2010) Vivir en Campamentos : ¿Camino hacia la vivienda formal o estrategia de localización para enfrentar la vulnerabilidad ? *Revista EURE*, 36(109), p. 111-141.

BRENNER, N. & SCHMID, C. (2015) Towards a new epistemology of the urban?, *City*, 19(2-3), p. 51-182.

BRESSON, S. (2016) L'habitat participatif en France : une alternative sociale à la « crise » ?, *Les Cahiers de Cost*, Penser la fabrique de la ville en temps de crise(s), p. 107-119.

CARRION, D., HARDOY, J., HERZER, H. & GARCIA, A. (1986) *Ciudades en conflicto. Poder local, participación popular y planificación en*

*las ciudades intermedias de América Latina*. Quito : Editorial El Conejo-Ciudad.

CARRIÓN, F. (2016) La « Agenda Oculta » de Habitat III en Quito, *El País*, 14 novembre.

CASTELLS, M. (1973) Movimiento de pobladores y lucha de clases en Chile. *Revista EURE*, 3(7), p. 9-35.

CHANTADA, A. (1998) Del proceso de urbanización a la planificación urbana de Santo Domingo (la política urbana del gobierno del Dr Balaguer, 1986-1992). Saint-Domingue : Editora Universitaria.

CELA J., (1996) En busca de alternativas. La problemática habitacional en Santo Domingo, *Antología Urbana*, 1<sup>re</sup> édition, Ciudad Alternativa, p. 317-327.

DE CERTEAU, M. (1990) *L'invention du quotidien : Arts de faire*. Paris : Gallimard,

DE SOTO, H. (1987) El otro sendero: la revolución informal. Bogotá : Editorial Oveja Negra.

DI VIRGILIO, M. (2011) La movilidad residencial : una preocupación sociológica. *Territorios* (25), p. 173-190.

DUHAU, E. (2012) La sociologie urbaine et les métropoles latino-américaines, *SociologieS*, p. 1-12.

DUHAU, E. & GIGLIA, A. (2008) *Las reglas del desorden : habitar la metrópoli*. México, Siglo XXI.

DURAND M., La gestion des déchets dans une ville en développement : comment tirer profit des difficultés actuelles à Lima ?, *Flux*, 87(1), 2012, p. 18-28.

FUSTER-FARFÁN, X., ZAMBRA, R., & BRIÑO, L. (2021) La « primavera chilena » desde fuera. Etnografía política de la acción colectiva de chilenos/as en París. In Biskupovic, C., & Stamm, C., *Experiencias participativas en el Chile actual*. Santiago : RILEditores.

GERMANI, G. (1959) *Inquiry on urbanization problems in Latin America*. Santiago : United Nations. Economic and social Council.

GERMANI, G. (1980) *Marginality*. New Brunswick : Transaction Books.

GIGLIA A. (2012) *El habitar y la cultura: Perspectivas teóricas y de investigación*. Barcelona : Anthropos editorial.

HARVEY, D. (1990) Between Space and Time : Reflections on the Geographical Imagination. *Annals of the Association of American Geographers*, 80(3), p. 418-434.

- HEIDEGGER, M. (1958) *The Question of Being*. Rowman & Littlefield.
- HIDALGO, R., & JANOSCHKA, M. (2014) *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago : Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
- HONNETH, A. (2000) *La lutte pour la reconnaissance*. Paris : Gallimard.
- IMILAN, W., JIRÓN, P. & ITURRA, L. (2015) Más allá del barrio : Habitar Santiago en la Movilidad Cotidiana. *Antropologías del Sur*, 3, p. 87-103.
- INZULZA-CONTATDO, J. (2019) Latino Gentrification. In Orum, A., *The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies*. Hoboken : Wiley-Blackwell.
- JANOSCHKA, M. (2016) Gentrificación – desplazamiento – desposesión : procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI*, 31(88), p. 27-71.
- JIRÓN, P., & MANSILLA, P. (2013) Atravesando la espesura de la ciudad : vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande* (56), p. 53-74.
- LEFEBVRE, H. (1979) *La révolution urbaine*. Gallimard, Paris.
- LEFEBVRE, H. (1981) *La production de l'espace*. Paris : Anthropos.
- LINDÓN, A. (2005) El mito de la casa propia y las formas de habitar. *Scripta Nova Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 9, 194 (20), p. 1-9.
- LINDÓN, A. & MENDOZA, C. (2015) *La periferia metropolitana : entre la ciudad prometida y un lugar para habitar en la Ciudad de México*. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa, Consejo Editorial de Ciencias Sociales y Humanidades.
- LOMNITZ, L. (1976) *Cómo sobreviven los marginados*. Ciudad de México : Siglo XXI editores.
- MACHADO DA SILVA, L. (2008) *Vida sob cerco : violência e rotinas favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro : Nova Fronteira.
- MAGIN, W. (1967) Latin American Squatter Settlements: A Problem and a Solution. *Latin American Research Review*, 2(3), p. 65-98.
- MASSEY, D. (1994) *Space, Place and Gender*. Minneapolis: University Minnesota Press.
- MASSEY, D. (2005) *For space*. London: SAGE Publications.



MASKREY, A. (1993) *Los desastres no son naturales*. Ciudad de Panamá : Red de Estudios Sociales en Prevención de Desastres en América Latina.

MORSE, R. (1965) Recent Research on Latin American Urbanization: A Selective Survey with Commentary. *Latin American Research Review*, 1(1), p. 35-74.

MURRAY, M. J. (2017) *The Urbanism of Exception. The Dynamics of Global City Building in the Twenty-First Century*. Cambridge : Cambridge University Press.

NICOLAS-ARTERO, C., FUSTER-FARFÁN, X. & VELUT, S. (2021) « Contestée, appropriée et dépossédée : la place de la nature dans les villes latino-américaines », *Cahiers des Amériques latines*, 97(2), p. 1-14.

PÉTONNET, C., LEROI-GOURHAN, A. (1979) *On est tous dans le brouillard : ethnologie des banlieues*. Paris : Galilée.

PRADILLA, E. (1987) *Capital, Estado y Vivienda en América Latina*. México DF : Fontamara.

QUIJANO, A. (1972) La constitución del “mundo” de la marginalidad urbana. *Revista EURE*, 2(5), p. 89-106.

QUENTIN, A. (2020) « Ville et gouvernementalité néolibérale en Amérique latine : Étude des modes de subjectivation par l'accès au logement subventionné à Quit », *Raisons politiques*, 79, p. 73-92.

RENET, S., LANGUMIER, J., (2013) *Le gouvernement des catastrophes*. Paris : Karthala.

ROITMAN, S. (2011) Distinción social y hábitat residencial en América Latina. *Revista INVI*, 26(73), p. 17-71.

ROLNIK, R. (2019) *Urban Warfare : Housing and Cities in an Age of Finance*. London : Verso.

ROY, A. (2005) Urban Informality : Toward an Epistemology of Planning. *Journal of the American Planning Association*, 71(2), p. 147-158.

RUIZ-TAGLE, J., LABBÉ, G., ALVAREZ, M., MONTES, M., & ANINAT, M. (2016) Una teoría del espacio institucional de barrios marginales. Herramientas conceptuales desde una investigación en curso en Santiago de Chile. *Del Conflicto Urbano a la Construcción de Alternativas* (p. 1-28). Madrid : Contested Cities.

SABATINI, F., CÁCERES, G., & CERDA, J. (2001) Segregación residencial en las principales ciudades chilenas : tendencias de las tres últimas décadas y posibles cursos de acción. *Revista EURE*, 27(82), p. 21-42.

SASSEN, S. (2015) *Expulsiones. Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires : Katz Editores.

SCHTEINGART, M. (1990) *Los productores del espacio habitable. Estado, empresa y sociedad en la Ciudad de México*. México DF : El Colegio de México.

SEGAUD, M. (2010) *Anthropologie de l'espace : Habiter, fonder, distribuer, transformer*. Paris : Armand Colin.

SHELLER, M., & URRY, J. (2006) The new mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38(2), p. 207-226.

SKEWES, J.C. (2005) De invasor a deudor: el éxodo desde los campamentos a las viviendas sociales en Chile. In A. Rodríguez, & A. Sugranyes, *El problema de los con techo. Un desafío para la política de vivienda social*. Santiago : Ediciones SUR, p. 101-122.

SOSA VALDEZ, D. (2010) *Autoconstruits, précaires, écologiques ? Enquête sur la durabilité urbaine des barrios à Saint-Domingue*, Thèse de doctorat, Université Paris Nanterre.

TURNER, J. (1977) *Housing by people: towards autonomy in building environments*. New York : Pantheon Books.

WATSON, V. (2009) Seeing from the South: Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues. *Urban Studies*, 46(11), p. 2259-2275.

WILSON, Y. (2021) Marketing político-territorial en el espacio público y en la política de vivienda social de la Revolución Bolivariana. El caso de Venezuela. *Investigaciones Geográficas*, 61, p. 26-43.

## **EL HABITAR Y LAS POLÍTICAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD URBANA**

### **EL METRO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

---

**Miguel Ángel AGUILAR**

*Universidad Autónoma Metropolitana -  
Iztapalapa*

**Martha DE ALBA**

*Universidad Autónoma Metropolitana -  
Iztapalapa*

**Guénola CAPRON**

*Universidad Autónoma Metropolitana -  
Azcapotzalco*

### **INTRODUCCIÓN**

El metro en las grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, São Paulo, etc.) es una cuestión de multitudes, porque se busca mover a millones de habitantes. El Metro de la Ciudad de México inaugurado en 1969, cuenta ahora con 12 líneas y 225 km. De acuerdo con las cifras de la empresa pública que administra el metro de la Ciudad de México (la STC), el metro recibe un promedio diario de 4,45 millones de pasajeros en 195 estaciones, casi el mismo tráfico que en París<sup>1</sup>. En el Área Metropolitana de la Ciudad de México, en 2017, según la última encuesta de origen y destino, el metro representó el 19,1% de los viajes, excluyendo los desplazamientos a pie. En el Plano 1 se presenta la configuración de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro, accesible en internet para cualquier usuario. Es un plano abstracto, como el que se proporciona en los metros de muchas otras ciudades, indispensable para asegurar la “eficaz circulación subterránea” (Augé, 1986, p. 51).

Desde un punto de vista institucional y de gestión urbana, el metro fue diseñado para facilitar los viajes metropolitanos cada vez más amplios y para transportar a una gran cantidad de personas. Su estructura arquitectónica y funcional responde principalmente a ese propósito: torniquetes automati-

---

1. Para una ciudad de 8.9 millones, sin contabilizar los municipios del noreste y el este de la Ciudad de México – Ecatepec y Nezahualcóyotl –, los únicos conectados al metro y entre los más poblados de la metrópoli.

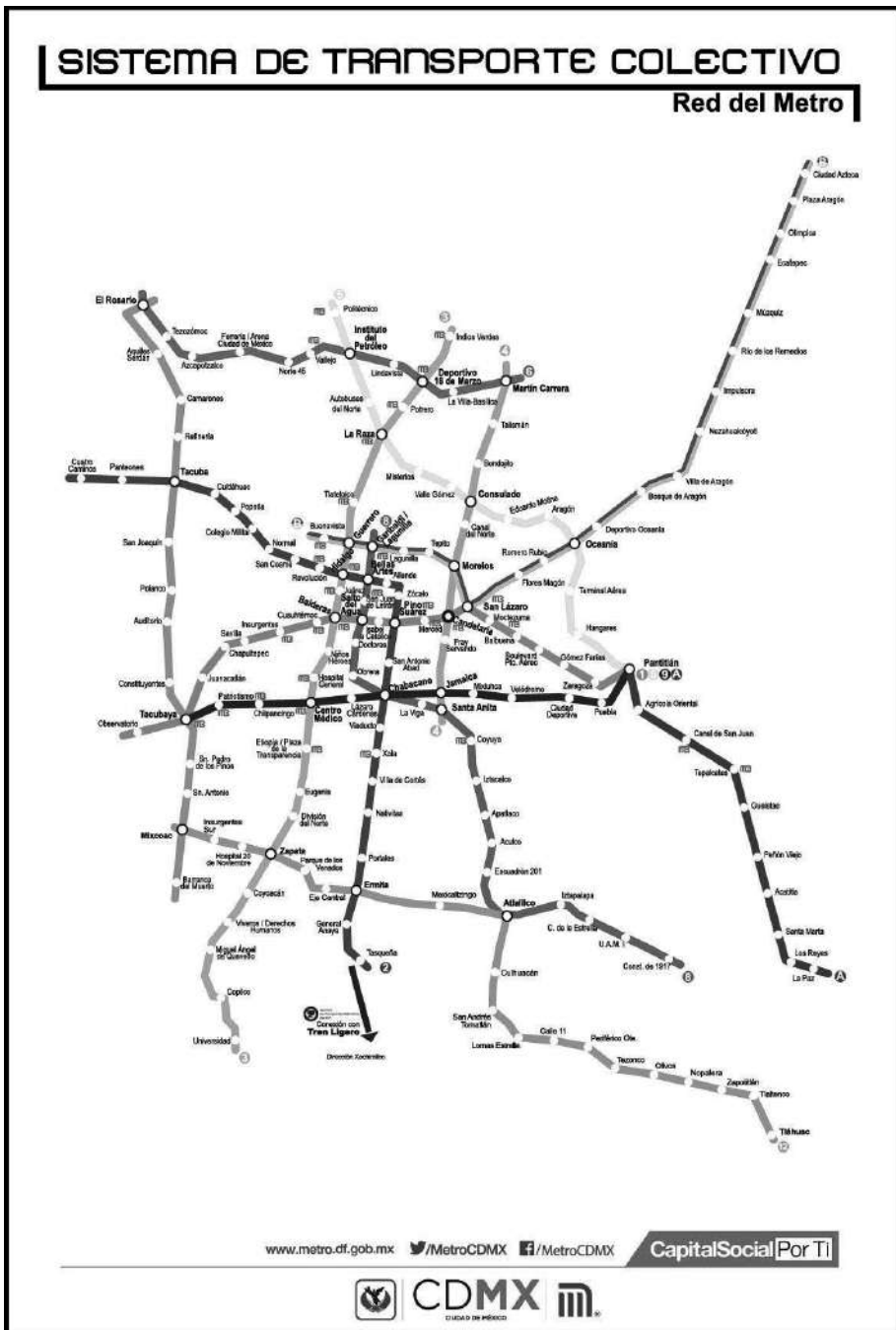
zados, túneles que llevan con la mayor eficacia posible a los andenes, en los que el viajero espera unos minutos para ingresar a un vagón que toma velocidad para transportarlo a otro punto de la ciudad. En el metro de la Ciudad de México ni siquiera hay asientos en los andenes, bajo el entendido de que es un lugar de tránsito rápido.

En primera instancia el viajero fue pensado como un ser unidimensional cuyo único propósito era ir de un lugar a otro de la ciudad, como un autómatas urbano. “Hay una tendencia a considerar los patrones de desplazamiento como movimientos abstractos que se integran en la dinámica urbana, pero no articulados al curso de la vida cotidiana”, por lo cual es necesario “visibilizar al sujeto que vive la ciudad, sus múltiples experiencias, representaciones, subjetividad, significados” (Soto, 2017, p. 130).

Ese viajero es una persona tan compleja como cualquier otra y lleva a donde va todo su ser. Lo acompañan una serie de pensamientos, emociones, comportamientos, imaginaciones, deseos e intenciones que distan mucho del automatismo. El recorrido por la ciudad es una experiencia subjetiva intensa y plena de dimensiones sociales. Con el paso del tiempo, el viajero que usa regularmente el metro lo va dotando de significados. El metro, ese laberinto subterráneo de estructuras rígidas, se va convirtiendo en “su metro”: un metro que, a través de la recursividad de las prácticas, paradójicamente los usuarios terminan habitando.

Nos encontramos aquí con una experiencia urbana bastante particular. El metro es una ciudad tubular, en su mayoría subterránea, que a veces pasa por puentes elevados y por vías confinadas que corren al lado de los carriles de los autos. Esa “ciudad de túneles” está regulada por una institución, el Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM). La institución no sólo impone la arquitectura del viaje, articula también un conjunto de normas comportamentales y un conjunto amplio de indicaciones para deambular en ese submundo bajo una estricta vigilancia. Asistimos a una situación de negociación entre la estructura material del metro, el sistema normativo del STCM y la vivencia propia de los usuarios, que no se acota al traslado lineal, lo enriquece al dotarlo de pautas de convivencia generadas en la vida cotidiana.

Habiter les villes latino-américaines



Plano 1 – Red del metro, Ciudad de México

Consideramos que el estudio de la experiencia del usuario en el metro permite evidenciar la relación que tenemos los sujetos sociales con las instituciones encargadas de la movilidad urbana. Es por ello que hemos adoptado la perspectiva metodológica de la etnografía institucional, basada en los trabajos de la socióloga feminista Dorothy Smith. Esta perspectiva busca “develar la manera en que las personas vivencian procesos institucionales de control en la vida cotidiana, cómo los sujetos se relacionan con complejos institucionales y cómo éstos moldean el continuo de sus vidas cotidianas” (Jirón, Orellana & Imilán, 2018, p. 217). No pretendemos hacer una etnografía del STCM como institución, sino explorar las experiencias de los usuarios del sistema institucional del metro como espacio habitado, es decir como el lugar por el que transitan diariamente y que se integra a su vida cotidiana, cómo lo van transformando y dejando su huella en él. El método de la etnografía institucional analiza el desajuste entre lo que es experimentado por las personas en su cotidianidad, lo que llamamos el habitar, y la abstracción que se realiza sobre ellas por medio de un régimen institucional que produce relaciones de control. Es un proceso que empieza por la experiencia y termina en ella, en un proceso reiterativo, considerando datos de entrada (la experiencia, el habitar) y datos de salida (datos translocales, las políticas de transporte y movilidad).

Para responder a la pregunta de cómo la institución (STCM) se acerca a la experiencia y al habitar de los usuarios, nos basamos en: 1) una etnografía realizada en el metro acerca de los modos de habitarlo; 2) fotografías anónimas de usuarios que dan cuenta de los usos del metro, publicadas en la red social Facebook durante los festejos del 50 aniversario del metro celebrado en septiembre del 2019; 3) fuentes bibliográficas relativas a la violencia de género en el metro; 4) una encuesta de quejas de usuarios, que revela al viajero convertido en ciudadano activo, buscando el cumplimiento de sus derechos; 5) una entrevista realizada con la gerente de atención a usuarios de la empresa.

El capítulo se divide en cuatro partes, la primera describe la experiencia y el habitar del metro, un mundo subterráneo y un espacio en movimiento. La segunda sección ahonda en algunos de los malestares sentidos por los viajeros en un sistema de metro tan denso como lo es la Ciudad de México. En la tercera sección se aborda la forma en que son concebidos y atendidos los usuarios desde la administración del metro. La perspectiva institucional es fundamental para entender cómo se conjugan experiencias personales con políticas institucionales. La última parte regresa al habitar y los usos, a menudo transgresivos que hacen los usuarios del espacio del metro en la Ciudad de México, en disonancia con la mirada de la institución respecto al usuario.

## **EL METRO Y LA VIDA EN LAS GRANDES CIUDADES, UNA CUESTIÓN DEL HABITAR**

Ángela Giglia (2012) enfatiza que el habitar está compuesto por un conjunto de representaciones y prácticas rutinarias aprendidas e incorporadas a un hábito como, por ejemplo, ir de compras, trabajar, limpiar, tomar el metro, etc. Permiten reconocer o establecer un orden socio-espacial, situarse social y espacialmente dentro de él, para saber cómo actuar dentro de un espacio, domesticarlo, ordenarlo, y finalmente apropiárselo. Las formas espaciales del espacio público, su diseño (el mobiliario urbano, los materiales utilizados, etc.), sus formas materiales (si está abierto o cerrado, etc.), sus formas sociales (como la tensión entre el anonimato y las interacciones sociales caracterizadas por un cierto reconocimiento o familiaridad), contribuyen en construir las prácticas sociales, especialmente las formas de sociabilidad. La apropiación crea el lugar antropológico y produce afectos positivos en relación con los lugares. Esta fuerte caracterización del habitar tendería a mostrar que hay espacios que se habitan en su totalidad, especialmente la casa, pero también la calle en que se encuentra y donde se conversa con los vecinos, o el jardín público donde caminamos con los niños, y otros espacios menos habitados, o que lo son de manera diferente. Este es especialmente el caso de los espacios en red compuestos por nodos, estaciones y líneas, donde, incluso si los practicamos todos los días, de una manera extremadamente ordinaria y rutinaria. La movilidad es un conjunto de tecnologías (transporte) y prácticas y representaciones socio-espaciales que promueven el movimiento y van mucho más allá de simplemente moverse de un lugar a otro, crea espacios y modos de experimentarlo, y por lo tanto de habitarlo (Zunino Singh, 2013). Experimentar y habitar se nutren mutuamente. Los usuarios que desarrollan una cierta cantidad de quehaceres (colocándose en el lugar correcto en el andén, en el vagón, etc.), se convierten en expertos que permiten el buen funcionamiento de la movilidad. Pero a diferencia de la casa, como pasajeros, habitamos el transporte público solo de un modo transitorio y efímero.

Habitar es adaptarse a un orden y producirlo. La acción de tomar el metro se realiza dentro de un marco cognitivo e interaccional compartido, en la mayoría de los casos implícito, “repertorios de comportamiento socialmente definidos” (De Alba & Aguilar, 2012, p. 21), repertorios destacados a través de la teatralidad goffmaniana. Este marco cognitivo va mucho más allá de la normatividad expresada en estaciones y vagones (por ejemplo, dejar que los pasajeros bajen antes de subir, ceder su asiento a mujeres embarazadas y personas con discapacidad), reglas formales que, de acuerdo con Augé (1986), refuerzan el carácter colectivo y normado de la vida en el metro, así como su naturaleza contractual. Sin embargo, estas reglas de urbanidad desaparecen cuando las condiciones de aglomeración son tales que sólo hay espacio para la supervivencia (ser el primero en subirse al vagón para tener

un asiento, o simplemente un lugar para viajar). En el metro de la Ciudad de México, cuando queremos bajar y nos encontramos atrapados en la multitud de los viajeros, lejos de las puertas de salida, no tenemos más remedio que empujar.

El metro, como espacio público, genera una experiencia que compromete al cuerpo de una manera densa e intersensorial. La densidad de la experiencia se acentúa por la morfología de los espacios: el metro es un espacio cerrado o encerrado, con efectos de túnel, de encapsulamiento, por los largos corredores, los andenes, los túneles entre estaciones, los vagones. El metro es un dispositivo que concentra, sobreestimula y satura las sensaciones.

Si bien la vista es nuestro principal sentido, el metro es sobre todo un espacio táctil que resulta precisamente del cuerpo a cuerpo con la multitud en espacios subterráneos: el contacto corporal es intrusivo, lo que puede ser violento, especialmente para las mujeres. El metro también tiene corrientes de aire en los pasillos, pese a ello es caluroso, especialmente los vagones, que se caracterizan por su falta de ventilación. El metro es también un espacio visual que se caracteriza por su falta de holgura, su confinamiento, su luz blanca, a menudo pálida, una sensación de asfixia, una claustrofobia, sobre todo cuando hay mucha gente.

Como lo señaló Simmel (1986, p. 681) a finales del siglo XIX, los espacios creados por la modernidad (comenzando con el transporte público, trenes, tranvías y metros) crearon nuevos modos sensibles de copresencia con los otros: los individuos estaban forzados a “mirarse mutuamente durante minutos u horas sin hablar”. Como dicen De Alba y Aguilar (2012, p. 25), “personas que no se conocen, se encuentran en una situación de proximidad física, sin participar en ninguna actividad común”. Así, en el transporte público, la proximidad física y la proximidad social están desacopladas. En los vagones, las miradas se pierden, no se enfocan en los rostros de los demás en una preocupación de “desatención cortés” (Goffman, 1997), son furtivas, las personas ven sus libros, sobretodo sus teléfonos o sus propios reflejos en las ventanas.

El metro es un espacio que despierta los sentidos del oído y del olfato. Escuchamos ruidos, crujidos, sonidos que anuncian el cierre de las puertas, avisos, teléfonos móviles, mendigos, músicos, vendedores ambulantes, pero también el silencio cansado y triste de las mañanas. Las conversaciones se vuelven opacas por el espacio confinado; como si las voces adquirieran una sonoridad especial bajo las bóvedas de las estaciones del metro (Augé, 1986). Es un espacio olfativo: vapores de alcohol, perfumes de mujer, olor fresco de los cuerpos bañados por la mañana, sudor al final del día, estaciones que huelen a cebolla, mientras que otras huelen a pizza y otras a detergentes, según informaron los viajeros entrevistados por Aguilar (2013).



Los malos olores se encuentran entre las principales fuentes de inconvenientes de una línea o estación, según los encuestados en la Ciudad de México.

Finalmente, la multitud se ha convertido en un elemento ineludible del metro contemporáneo. La primera experiencia de la ciudad moderna es la de la multitud simmeliana, de la heterogeneidad social de la vida urbana y de su densidad (Wirth, 2005). “En nuestras sociedades donde el valor del individuo y su espacio personal son cada vez más importantes, el metro es uno de los últimos bastiones de la experiencia intensa de la multitud” (Campos Medina & Aguilar, 2015, p. 163). “La masa avanza como un autómatas, absorbe en sus pensamientos, indiferente a los demás y, sin embargo, en perfecta armonía con los demás” (De Alba & Aguilar, 2012, p. 27), “cuerpos que se desplazan rítmicamente de manera mecánica” como en la película *Metrópolis* de Fritz Lang (Aguilar, 2013, p. 99), “asistimos a una orquestación de cuerpos, casi sin movimiento disonante” (Campos Medina & Aguilar, 2015, p. 156), como en una coreografía donde los gestos de los participantes encajan armoniosamente con los movimientos de otros. Los movimientos están como alienados. No existe una separación impermeable entre el individuo y quienes lo rodean, su vida privada de su vida pública, su historia de la de los demás (Augé, 1986). La multitud se encuentra hastiada, pero a veces la indiferencia puede dar paso a la agresividad propiciada por las condiciones de transporte.

La multitud en el metro es la experiencia paradójica de la pérdida de sí mismo, la soledad rodeada, “la soledad sin aislamiento”, “la multitud solitaria”, como señaló Augé. En la multitud se tiende a perder su propia identidad. La identidad personal en la multitud desindividualizada solo se refleja en la imagen que tenemos de nosotros mismos en las ventanas en los subterráneos, como dice Aguilar (2013).

En efecto, lo que sin duda caracteriza al metro durante las horas pico, es el hecho de que nuestro espacio íntimo, esa primera capa espacial identificada por Edward T. Hall (1972), así como por Moles y Rohmer (1972), está invadida por extraños. Genera una incomodidad a la cual los viajeros deben acostumbrarse.

Según De Alba y Aguilar (2012), la experiencia del metro se caracteriza por “juegos permanentes de aproximación y distancia, retiro e inmersión en la multitud”. La densidad sensorial que proviene de la experiencia de la multitud en espacios confinados invita a los viajeros a preservar su integridad y a no desaparecer en la masa, a “refugiarse en su propio cuerpo” (Aguilar, 2013), por ejemplo detrás de la música escuchada, en una estrategia de “ensimismamiento” y puesta “en paréntesis” paradójica de nuestros cuerpos. Los cuerpos se abandonan en la multitud y es frecuente por la mañana o al final del día, ver a la gente dormir sentada o ir adormecida de pie, en el transporte público lleno de gente. Por otro lado, con estas prótesis

tecnológicas que sustituyen al intercambio, soñamos cada vez menos (Campos Medina & Aguilar, 2015), produciendo según estos autores “una forma de evitar el encuentro con nosotros mismos”, y según Augé (2008), una “expulsión íntima de sí mismo que caracteriza la individualidad contemporánea”.

## **LA INCOMODIDAD DEL OTRO**

La presencia de los otros en el espacio del metro puede generar una gran variedad de incomodidades, dependiendo de la susceptibilidad de los viajeros a los olores, gustos, ideologías, tendencias y tolerancia a la proximidad del otro. Aquí ahondaremos en algunos temas: la multitud, la inseguridad y la violencia de género, y los *vagoneros* (comerciantes ambulantes).

### **La multitud**

Los funcionarios del STCM entrevistados para este estudio señalan que el metro de la Ciudad de México fue diseñado originalmente para un flujo de personas mucho menor del que tiene ahora. Los intentos recurrentes por mejorar el servicio para atender a los casi 4,5 millones de usuarios diarios suelen ser insuficientes en horas de máxima afluencia, sobre todo en las estaciones de mayor tránsito, que suelen ser las terminales: Pantitlán (convergen 4 líneas), Cuatro Caminos, Indios Verdes, Taxqueña.

La experiencia de la multitud suele describirse como sofocante y horrenda. La invasión del espacio vital es agresiva entre apretujones y empujones. Una multitud que se aprisiona por un lapso de tiempo, que se hace eterno cuando los trenes se detienen inesperadamente entre estaciones o avanzan lentamente. En la prisa por llegar al trabajo o a la escuela, el viajero no tiene muchas opciones, debe entrar al vagón a como dé lugar, echando mano de la experiencia acumulada en repetidos momentos de saturación del metro: empezar colocando el pie del lado de adentro del vagón y presionando a la masa humana que está dentro, meter los codos, las rodillas, los brazos y las piernas con movimientos rítmicos para embonar en los huecos libres entre los cuerpos de los otros.

El cuerpo en el metro es empujado, debilitado, asaltado, vulnerado; tomar el metro puede convertirse en una experiencia angustiante, especialmente para las mujeres, cuando se trata de enfrentarse a una multitud difícil de cruzar, oleadas de personas que empujan para entrar en los vagones, sin esperar a que bajen otros viajeros. La experiencia del metro en una situación de multitud es una experiencia radical de la otredad, de la fragilidad de nuestro ser frente a la otredad.

## **Violencia de género e inseguridad**

De un total de 1843 quejas recibidas por la Gerencia de Atención a Usuarios de enero a agosto de 2019, 6,13 % se relacionan con temas de seguridad, delincuencia y presencia de drogadictos e indigentes<sup>2</sup> que generan un sentimiento de inseguridad a los viajeros del metro.

El metro de la Ciudad de México es considerado uno de los más inseguros de América Latina (Soto, 2017), pese a ello es más seguro que otros medios de transporte como el *pesero* (bus urbano). Los pasajeros tienen que lidiar con riesgos como el robo o la violencia sexual, especialmente las mujeres.

De acuerdo con una funcionaria de la Gerencia de Atención a Usuarios, entrevistada para este trabajo, los asuntos relacionados con acoso y hostigamiento sexual se derivan a una instancia administrativa de reciente creación, enfocada directamente en la atención a mujeres: “Unidad de igualdad sustantiva”. Igualmente, la dirección de Seguridad Institucional se ocupa de quejas planteadas por mujeres. Este tema es también abordado por la Secretaría de Movilidad, dependiente del Gobierno de la Ciudad de México.

El tema de la violencia de género en el metro de la Ciudad de México es sumamente importante, por lo que describiremos brevemente resultados de otras investigaciones sobre esta problemática. A partir de encuestas realizadas a 819 mujeres en el vagón se encontró que “más del 80 % de las usuarias fueron víctimas de algún tipo de violencia sexual durante el año 2009 [...] y más del 80 % de esas agresiones se llevó a cabo en el SCTM” (Soto, 2017, retomando a Garibi *et al.*, p. 131). El apretujamiento indeseado se presta para el acoso sexual, lo que ha motivado la asignación de trenes exclusivos para mujeres y menores de 12 años. Los hombres que violen esa norma pueden ser multados, si es que logran entrar, porque las mujeres suelen insultar a aquéllos que se atrevan a invadir su territorio. Con base en una encuesta realizada a 4029 personas (1227 hombres y 2802 mujeres) sobre la victimización en el último trayecto realizado, (Soto *et al.*, 2017) encontraron que 71,03 % dijeron haber sido víctimas de algún tipo de miradas morbosas en el último año, 46,48% de manoseos, 46,66 % de piropos obscenos. Un 25 % de las mujeres declararon haber experimentado algún tipo de violencia física (los hombres, un 21 %) en el último trayecto y que la aglomeración incrementa la violencia física, incluso entre mujeres (Soto *et al.*, 2017). En el metro las mujeres están constantemente en alerta. En entrevistas en profundidad con 30 mujeres, Soto y sus colegas (2017) observaron que 55 %

---

2. Cabe mencionar que la clasificación y categorización de quejas fue realizada por el personal del STCM, aquí se retoma en su forma original.

de ellas dijeron haber tenido miedo a una agresión de tipo sexual en el último año y un 40 % manifestaron sentirse ‘un poco’ o ‘muy inseguras’. El problema más grave es la aglomeración en los vagones, donde se realiza la mayoría de las agresiones. Soto y sus colegas (2017) indican que los lugares seguros e inseguros en el metro coinciden con lugares iluminados y oscuros respectivamente, en particular cuando existen contrastes fuertes, como en las zonas de salida del metro. Los espacios deteriorados y los ambientes degradados también contribuyen en una mayor percepción de inseguridad en las mujeres.

Con el fin de proteger a las mujeres de la violencia de género el gobierno de la Ciudad de México creó en el año 2007 el programa *Viajemos Seguras*, que opera en los distintos tipos de transporte público y concesionado. A continuación presentamos algunos resultados de la evaluación de dicho programa realizada por Soto, Aguilar, Gutiérrez y Castro (2017). Este programa opera en tres aspectos: la vigilancia (la policía es la encargada de poner la separación de vagones para mujeres y controlar el acceso), la dosificación (las vallas controlan y regulan el flujo de mujeres) y la asignación de los 3 primeros vagones para las mujeres. En los horarios de separación de vagones, la violencia sexual casi desaparece, pero aumenta la violencia física, tanto de hombres como de mujeres. Para 92,7 % de las mujeres entrevistadas la separación es necesaria, pero sólo el 16,86 % conoce el programa *Viajemos Seguras*. Cuando lo conocen, sólo el 9,3 % de las mujeres encuestadas dicen haber denunciado este tipo de agresiones. Las mujeres quisieran que el programa fuese operado por más mujeres policías. Es muy poca la señalización y la publicidad institucional del programa dentro del metro. La señalética – por ejemplo, los horarios de restricción – a veces está escrita a mano sobre las vallas y con un lenguaje no muy adecuado (“solo damas”), sin logotipos o colores que identifiquen el programa.

### **Vagoneros**

Se denomina *vagoneros* a las personas que venden toda clase de productos en los vagones del metro: desde goma de masticar, dulces, chocolates, recetarios de cocina, crucigramas, discos, pomada de mariguana para los reumas, llaveros, ligas para el pelo, hasta gadgets electrónicos con diversas funciones.

Si bien las principales quejas recibidas en la Gerencia de Atención a Usuarios del STCM en los últimos meses de 2019 tienen que ver con el personal de la empresa (49 %) y las deficiencias de la operación de los trenes (41 %), el mal estado de las escaleras eléctricas, elevadores y pasarelas, haciendo que el metro se vuelva un medio inhóspito para las personas con movilidad reducida quienes lo utilizan por no tener otras opciones de

transporte, alrededor del 6 % de las quejas corresponden a incidentes con vendedores ambulantes o *vagoneros*.

En estudios precedentes hemos observado que la actitud de los usuarios hacia este tipo de comercio es en realidad ambivalente. Puede molestar a los usuarios cuando los vendedores de discos promueven su mercancía con altavoces a alto volumen, o al querer vender cuando el vagón está saturado. También son molestos los puestos que se instalan en las entradas y salidas del metro que entorpecen el acceso desde la calle. Por otro lado, los viajeros también pueden entretenerse con la variedad de productos que se les ofrece a muy bajo costo y hasta llegan a consumirlos cuando confían en que están haciendo una transacción justa. La actitud no es de rechazo radical, sino de demanda de regulación de este tipo de actividad comercial.

## **EL METRO DESDE SU GESTIÓN ADMINISTRATIVA: LA VOZ DE LOS FUNCIONARIOS**

En este apartado se quisiera hacer referencia a cómo se realiza la gestión cotidiana del metro desde la experiencia de una funcionaria que trabaja en una de las áreas de atención a usuarios; la entrevista se realizó en septiembre del 2019. Cabe señalar desde el inicio que la administración y la gestión del metro son sumamente complejas, existen diversas áreas de gestión con un número amplio de trabajadores. Esta misma complejidad institucional dificulta que una sola persona pueda tener una visión de conjunto sobre todo aquello que atañe a la atención a los usuarios. De hecho, durante el bienio 2019-2020 se tomaron medidas, aunque no generalizadas a todas las estaciones, que mejoraron la experiencia del viaje como por ejemplo paneles que indican el tiempo de llegada del próximo tren y la mejora del sistema de señalización.

Cabe apuntar que un valor esencial en la dinámica de funcionamiento del metro es el de realizar un traslado previsible y seguro. El usuario es visto como alguien que primordialmente se interesa por llegar de un punto a otro sin contratiempos, al tiempo que la empresa se preocupa de manera consistente por su seguridad, tanto en términos de la eficacia del traslado por túneles, andenes y vagones, como de garantizar que en el recorrido no haya nada que atente contra su integridad personal. Se mencionan pocos programas que busquen mejorar la calidad del viaje.

En el área en que se desarrolló la entrevista se llevan a cabo acciones para atender a los usuarios, a través de tarjetas recargables, gratuidad a personas de la tercera edad, descuento para estudiantes o desempleados y atención a recargas de tarjetas normal, aunque también existen otras áreas que se ocupan de la relación con usuarios. Cabe también señalar que durante la entrevista se enfatizó constantemente la importancia de procurar la atención y la ayuda personalizada a los usuarios.

En relación a los usuarios se señaló la existencia de un programa – que actualmente no está en operación – llamado “Ola Naranja”. Consiste en jóvenes que realizan actividades, como traslados de personas de tercera edad en estaciones de transbordo en el que se recorre un tramo largo a pie, o proporcionar información a usuarios sobre los traslados, entre otras. Quienes participan en este programa realizan actividades en el andén en horas de mayor afluencia, con el fin de igualar la cantidad de pasajeros por vagón. Actualmente en esta área se está buscando el apoyo de jóvenes a través de diversas instituciones para reactivar el programa.

Otra área de trabajo es la “Oficina de Orientación e Información” en la que se recopilan los reclamos de usuarios a través de escritos y de correos electrónicos, en menor medida se reciben llamadas telefónicas. Las quejas habituales son sobre las dificultades para recargar, en taquilla<sup>3</sup> las tarjetas que funcionan como un boleto en el que se deposita cierta cantidad de dinero para ingresar al metro. Hay un interés en responder a los usuarios con amabilidad y acortar los tiempos de respuesta a estas quejas a tres días hábiles y asimismo se procura recibirlos personalmente en las oficinas.

Por otro lado está la “Oficina de Objetos Extraviados” en donde se guarda lo extraviado y se le devuelve al usuario. Se pierden todo tipo de objetos: mochilas, muletas, bicicletas. También se ofrece un servicio de visitas guiadas, la demanda de éstas es principalmente solicitada por centros educativos o bien familias que deseen conocer las diversas instalaciones del STCM.

Como una forma de entablar una relación con los usuarios se han dispuesto 275 paneles informativos en las estaciones del metro. Se colocan ahí anuncios para la difusión de eventos sociales y escolares.

Uno de los problemas que se detectan en relación con el funcionamiento cotidiano del metro es la capacidad de transportación existente, la demanda de usuarios se ha incrementado en los últimos años y esto genera preguntas sobre las posibilidades de atender a la población. Otro punto de atención es la obsolescencia de los trenes, esto implica contar con un programa intenso de mantenimiento y el aumento del parque vehicular.

Se considera que las estaciones o líneas problemáticas son las que reciben un número amplio de usuarios y aquellas en que se realiza el transbordo de otros medios de transporte. Se comenta que los amplios flujos de usuarios en momentos generan roces y conflictos entre ellos.

---

3. Las tarjetas que dan acceso al metro pueden recargarse directamente en las taquillas donde se compran los boletos. Es una práctica común, debido a que en la mayoría de las estaciones no existen máquinas automatizadas para ello.

Un programa de reciente creación da a los usuarios la posibilidad de conocer el grado de saturación de las estaciones a partir de aplicaciones digitales, la página web del STCM o Twitter. En ellas se representa el grado de saturación de las líneas, calificadas como baja, moderada, alta o máxima indicadas con figuras, y se marca el tiempo promedio de paso de los vagones para cada estación.

Se apunta que hace algunos años se puso en marcha un programa para dar a conocer el “manual de usuario”. Actualmente se está trabajando para lanzar otra vez esas campañas, a través de trípticos, en donde se desalientan comportamientos indeseables como correr, tirar basura, o jalar la palanca de emergencia.

Existen módulos de atención a usuarios, siete de ellos, ubicados en estaciones de amplia afluencia. Primordialmente proporcionan información sobre traslados y trámites a realizar en relación con las tarjetas recargables. Hay igualmente proyectos de apoyo a usuarios y de monitoreo de las condiciones de estaciones y vagones, estructurados a partir de visitas aleatorias. Del mismo modo, existen programas de apoyo a los usuarios, en caso de accidente se acompaña al usuario accidentado al hospital o a la consulta médica.

En el 2004 se puso en marcha un programa para orientar el uso del tiempo de los viajeros durante el traslado. Un ejemplo de lo anterior ha sido el programa “Para Leer de Boleto en el Metro”, en el que se colocaban libros en anaqueles para que los usuarios los tomaran y leyeran durante el viaje. Al final del traslado se regresaba el libro a los anaqueles para que otro viajero lo tomara y leyera<sup>4</sup>. Con el cambio de funcionarios en el STCM, el programa gradualmente fue cambiando y suspendiéndose intermitentemente. La última vez que funcionó fue en el 2015, actualmente no está operando.

Se presta atención a la calidad del aire en los vagones, particularmente en estaciones a mucha profundidad. Al respecto se han revisado, y en muchos casos cancelado, permisos a locales comerciales de elaboración y venta de comida que incrementan el calor en los túneles.

Sobre las señalizaciones, en el metro existe un manual de comunicación gráfica que contiene tipografías y colores específicos<sup>5</sup>. Existe un proyecto para desarrollar un sistema de señalizaciones coordinadas en el plan de

---

4. En México la expresión “de boleto” remite a hacer algo con rapidez. Más información en <https://www.metro.cdmx.gob.mx/mas-informacion/para-leer-de-boleto>).

5. Cabe señalar que la persona que diseñó el logotipo y la iconografía de cada una de las estaciones ha sido la misma persona a través del tiempo, se trata del diseñador norteamericano Lance Wyman (ver <https://www.metro.cdmx.gob.mx/iconografia>).

“Movilidad Integrada”, que busca coordinar los diversos medios de movilidad pública en la ciudad.

En relación al comercio informal se ha buscado disminuirlo y en paralelo, aumentar la seguridad de los usuarios dentro del vagón. Se apunta que en diferentes ocasiones ha habido enfrentamientos violentos entre vendedores ambulantes y policías en el interior de las estaciones. Asimismo, se hace hincapié en el gran esfuerzo realizado durante esta administración para limitar el número de vendedores ambulantes.

En un momento dado en la entrevista se señala: “¿Qué quiere la gente? Llegar a tiempo a su destino, todo lo demás es complementario”. Esto nos parece ser un aspecto central de cómo ve la institución (o parte de la institución) al usuario de la red de metro.

Se indica la existencia de estudios de flujos de usuarios en los andenes y en los diversos pasillos en los que se privilegia la seguridad. Son análisis realizados en estaciones y horarios de mayor demanda, a partir de esto se elaboran políticas llamadas de dosificación de usuarios para así evitar la saturación en túneles, andenes y vagones. Se conduce a las personas a través de pasillos y andenes con altavoces.

De manera significativa se señala que no hay estudios o diagnósticos recientes sobre los usuarios o la experiencia del viaje, más allá de los análisis que ubican origen y destino de los traslados. Esto justamente da cuenta de que el enfoque de la empresa está ubicado prioritariamente en el desplazamiento, lo que ocurra alrededor de este no es motivo de reflexión sistemática.

## **EL METRO EN LA CIUDAD DE MÉXICO, MÁS QUE UN MEDIO DE TRANSPORTE**

El usuario pensado por la institución como el viajero promedio es en realidad muy heterogéneo. Los comportamientos y las expresiones culturales que ahí se manifiestan, como en la ciudad de la superficie, no dejan de sorprendernos. En estudios previos realizados con usuarios (De Alba & Aguilar, 2012) observamos que el metro es escenario de los diversos espectáculos que ofrece la vida cotidiana. Una serie de fotografías tomadas por los usuarios y publicadas en la red social Facebook<sup>6</sup>, que analizaremos a continuación, dan cuenta del rostro humano del metro y de los usos que

---

6. La fuente es: <https://www.facebook.com/juanmanuel.ramirezosorio.3/photos>. Dado que las fotos son tomadas de esta página, su calidad es irregular. Las imágenes fueron publicadas el día 7 de septiembre del 2019 a propósito de los 50 años de la inauguración del STCM. Son imágenes en las que no se declara su autoría.



pueden darle los viajeros. Estas tomas furtivas muestran que el metro es un lugar de encuentro que va mucho más allá de la simple co-presencia automatizada. Cada toma fotográfica es, en términos de Goffman (1997), una teatralización de la vida social en la que los personajes parecieran representar papeles que rebasan las conductas cívicas prescritas por la convención social o por el manual del usuario del STCM y la visión que tiene la institución del usuario. Son también actos y gestos que muestran una profunda fluidez entre actividades cotidianas y movilidad urbana; son diversas formas de habitar que se espacializan en el viaje. Como veremos en las imágenes, las personas se apropian de los espacios del metro para escenificar su vida: sus emociones, sus identidades, sus gustos, sus pasatiempos, sus deseos o sus desgracias.

En esas fotos, tomadas con celulares por otros viajeros vemos que el pasajero está atento a lo que sucede a su alrededor y que desea capturar los eventos que llaman su atención en el metro. Los “tiempos muertos” en el traslado no se acotan a las prácticas más comunes de ensimismamiento, como leer o escuchar música con audífonos, también observamos a los otros, a veces intentamos imaginarnos sus historias a través de su apariencia y de sus comportamientos. Miramos y nos sabemos mirados. Decía el escritor argentino Julio Cortázar (1996) que “en el metro los ojos tienen hambre”, en las fotos encontramos el resultado de esa tensión.

Enseguida presentamos el análisis de algunas fotografías publicadas en Facebook y realizadas por usuarios anónimos. Las organizamos en varios temas: el romance, bodas y 15 años, una extensión de la casa, personas y personajes y objetos transportados.

## **El romance**

Difícilmente nos atreveríamos a abordar a personas desconocidas en el metro, por lo que pensaríamos que el romance es imposible en este espacio. En una página de Facebook *Es mi crush<sup>7</sup> metro CDMX*, se invitaba a los usuarios a conocerse:

*“Mi crush en el metro. Todos alguna vez nos hemos enamorado en el metro de alguna persona, y por pena [vergüenza] no le hablamos y se nos va lo que pudo ser el amor de nuestra vida. Eso se acabó señoras y señores. Toma una foto discreta de tu crush y mándanosla junto con una descripción para que la publiquemos y alguien que la conozca la*

---

7. El anglicismo “*crush*” (“aplastar” en inglés) es usado en particular por los jóvenes mexicanos para describir una atracción física y emocional con una persona con quien no necesariamente se tendrá una relación.

*etiquete por este medio. Podemos publicar tu nombre si así lo deseas, o puede ser anónimamente...*

Esta página tuvo cierto éxito (10.258 seguidores registrados al 6 de marzo de 2018), pues varios usuarios y usuarias empezaron a publicar fotografías de otras y otros pasajeros que deseaban localizar para entablar una comunicación personal. En enero de 2019, Telediario<sup>8</sup> elaboró un reportaje “sobre el tema, cuyo encabezado era: “La página ‘*Es mi crush metro CDMX*’, es una página que te ayuda a encontrar a la persona que te robó el corazón en el Sistema de Transporte Colectivo Metro de la Ciudad de México”.

La página *Es mi crush metro CDMX* provocó reacciones de alerta en redes sociales frente a los riesgos de inseguridad (particularmente de secuestro) que representaba difundir fotografías no autorizadas de las y los viajeros, además de la posibilidad de hacer pública su identidad<sup>9</sup>, lo que suscitó su desaparición.

Si bien la posibilidad de encontrar pareja en el metro se dificulta frente a la situación de inseguridad que presenta la Ciudad de México, el romance se deja ver en los diversos espacios de la red del STCM. Es un lugar que da confianza a las parejas para expresar sus sentimientos y sentirse como en casa. Es frecuente encontrar parejas que se besan, se abrazan y se acarician en público (ver fotografía 1). Hay un descolocamiento de comportamientos vinculados con lo privado que convocan las miradas de otros viajeros convertidos en un público temporalmente cautivo.

## **Bodas y festejos de 15 años**

Las ceremonias de matrimonio y de 15 años son rituales muy importantes en la vida de las personas, por lo que suelen realizarse en lugares especiales: iglesias y salones de fiestas. Normalmente se prevé un transporte privado especial para la ocasión: un auto, limusinas y hasta carrozas en forma de calabaza. Uno jamás imaginaría ver que los novios usen el metro para ir o regresar de su boda, como la pareja que espera entrar al vagón (fotografía 2). Tampoco es imaginable que una joven decida festejar sus 15 años<sup>10</sup> en las instalaciones de alguna estación del STCM, y sin embargo.

---

8. <https://www.telediario.mx/metropoli/es-mi-crush-metro-cdmx-es-una-pagina-usada-para-ligar>

9. <https://www.chilango.com/noticias/es-mi-crush-metro-cdmx-en-facebook/>

10. En México la fiesta de 15 años es una celebración social muy elaborada que involucra vestidos para la ocasión, amigos y parientes, coreografías arduamente ensayadas, fotos y brindis en torno a la “entrada en sociedad” de las jóvenes.



**Fotografía 1**

Fuente: <https://www.facebook.com/juanmanuel.ramirezosorio.3/photos>  
Publicada el 7 de septiembre del 2019.



**Fotografía 2**

Fuente: <https://www.facebook.com/juanmanuel.ramirezosorio.3/photos>  
Publicada el 7 de septiembre del 2019.

Para estas personas, el metro formará parte del recuerdo de esos momentos especiales de sus vidas. O tal vez debemos pensar las cosas al revés: una quinceañera podría festejar en el metro por su apego al lugar, así como los novios deciden iniciar su vida matrimonial con un viaje en “su metro”.

### **Una extensión de la casa**

Siguiendo con la metáfora teatral de la vida cotidiana, la convención social asigna ciertas actividades al ámbito privado del hogar: dormir, comer, cocinar o realizar actividades de aseo personal. Es frecuente encontrar pasajeros que se acomodan en los asientos del metro para dormir y comer, o mujeres que se maquillan en medio del tumulto con habilidad magistral,

como si estuvieran en la intimidad del hogar. En las imágenes que se muestran en la referida página de Facebook se documentan todas estas actividades que van desde asear el calzado hasta dar forma al peinado e incluso hay personas que se cortan las uñas de los pies.

### **Personas y personajes**

El metro es un medio de transporte eficiente y barato. Su bajo costo y los programas de gratuidad para grupos vulnerables lo hacen accesible a todo el mundo. Goza de una imagen de apertura democrática y de una relativa tolerancia a la diferencia. En el metro tienen cabida los más pobres y los más poderosos, si así lo desean.

Los pasillos y vagones del metro son escenarios idóneos para la performance de las identidades sociales. Cuando usamos el metro no sólo actuamos como usuarios automáticos, sino como nosotros mismos ajustándonos a los usos y costumbres del lugar.

Los andenes y vagones que muchos viajeros sólo percibimos como pasillos, asientos y tubos, son vistos por otros como lugares de trabajo donde pueden vender mercancías a los pasajeros, donde pueden ofrecer un espectáculo a bajo costo. Los artistas del metro son numerosos y variados: músicos, poetas, faquires y payasitos son los más frecuentes. Ellos habitan el espacio no sólo de manera transitoria.

En el metro, como en el espacio público en general, observamos a los demás para saber qué hacer, así como los demás nos observan para adivinar si somos de fiar o no. En esa identificación furtiva del otro construimos personajes imaginarios: el albañil, la estudiante, el médico que seguramente bajará en la estación Hospital General o Centro Médico.

El STCM ha hecho esfuerzos por asegurar la inclusión social de los usuarios. Entre sus políticas se encuentra la asignación de lugares para ancianos, mujeres embarazadas, madres con bebés y/o personas con capacidades diferentes. No basta con que haya un cartel señalando los asientos especiales para que los usuarios sigan esa prescripción, pues es frecuente observar que no se respeta. Muchos usuarios no ceden los asientos a las personas que lo necesitan.

El STCM ha asignado *stands* especiales para que las personas invidentes puedan ganarse la vida vendiendo algo y no tengan que deambular por los

andenes y vagones ofreciendo sus productos, que en su mayoría son discos “pirata<sup>11</sup>”.

### **Objetos transportados**

En el metro no sólo viajan personas, sino también los objetos que éstas portan y que, como la vestimenta o los accesorios, son indicadores de las actividades que realizan en su vida cotidiana, de sus creencias y de sus proyectos.



**Fotografía 3**

Fuente: [https:// www.facebook.com/juanmanuel.ramirezosorio.3/photos](https://www.facebook.com/juanmanuel.ramirezosorio.3/photos)

Publicada el 7 de septiembre del 2019.

En el metro de la ciudad de México solemos cruzarnos con turistas cargando maletas, con vendedores cargando bultos de mercancías, con padres de

---

11. Expresión popular que en México se usa para designar productos de bajo costo que son copias de los originales, en este caso de discos compactos.

familia cargando paquetes de juguetes en época navideña, a personas cargando bolsas de víveres en estaciones cercanas a mercados, etc.

Algunos usuarios llevan en metro a San Judas Tadeo, patrono de las causas imposibles, para ser bendecido en la Iglesia de San Hipólito en el centro de la ciudad. Esta festividad convoca a gran cantidad de personas que realizan una sincrética peregrinación a través del metro con objetos alusivos al santo y a su culto. Esto ocurre los días 28 de cada mes y en particular en Octubre, fecha de la conmemoración (ver Fotografía 3).

Este análisis de las fotografías nos ha permitido observar distintas formas de habitar el metro por parte de los usuarios, algunas frecuentes otras inusuales y sorprendentes. Vemos que la complejidad de la vida urbana rebasa con creces las expectativas de uso del metro programadas en el marco institucional.

## **CONCLUSIONES**

En el texto se ha buscado desarrollar e ilustrar la posibilidad de llevar a cabo un análisis sobre qué es lo que significa habitar desde la movilidad tomando como caso de estudio el metro de la ciudad de México. La experiencia, el contexto material y los marcos institucionales son el escenario social y normativo en el que se desarrolla el habitar y sus múltiples estrategias. Cómo se señaló en el primer apartado, el habitar se puede pensar como el adaptarse y reproducir un orden; en este sentido las múltiples microestrategias puestas en juego por los viajeros en su tránsito doble por la ciudad y por el sistema de transporte, muestran ese orden en constante transformación. Las lógicas de presentación ante los otros, las negociaciones para colocar el cuerpo en un lugar determinado dentro del vagón, el juego de miradas, la identificación de presencias y la manera de relacionarse con ellas, sean policías, vendedores ambulantes o indigentes, dan cuenta de un incesante proceso de interpretar y generar el sentido de la situación de viaje. Se actúa socialmente en el metro y estas estrategias no son ni espontáneas ni azarosas, pertenecen a un amplio repertorio de formas de actuar en la ciudad, que en el caso del metro corresponden a una socialización particular frente a multitudes anónimas y en tránsito.

El orden del habitar en el viaje consiste en identificar y marcar simbólicamente el tiempo y el espacio. Un viaje largo supone buscar la mejor ubicación en el vagón y, si es posible, conseguir un asiento. Se reconocen las estaciones recorridas por colores y atmósferas, lo mismo que en las estaciones de transbordo se tiene identificada la mejor ruta para hacer el recorrido interior. El tiempo y espacio en el viaje no son datos absolutos, más bien siempre relativos al momento y a la ubicación en el trayecto. Hay una sofisticación en el viaje para aquellos que han aprendido cómo ubicar el cuerpo, las miradas y negociar los contactos corporales. El cuerpo en el viaje

se ejerce desde las normas mínimas implícitas para regular el contacto con los otros, ya sea a través de endurecer el cuerpo, o bien de manera oral: “¿baja en la próxima estación?”, “con permiso, con permiso”.

Ahí donde las fronteras corporales se diluyen y vulneran, la posibilidad de transgresión es siempre mayor, de aquí que la violencia sexual sea una constante para las mujeres que viajan en vagones saturados. Las estrategias de afrontamiento de esta situación son múltiples, desde negar la situación de acoso en el contexto de la ambigüedad del contacto hasta el hecho de encarar directamente al agresor. El programa de diferenciación por género en el uso de los vagones ha permitido paliar relativamente la exposición a la situación de acoso a muchas mujeres. Con todo, se trata solo de un fragmento del viaje y el resto del traslado se realiza en situación de vulnerabilidad.

El usuario también se mueve dentro de un marco institucional que se preocupa por proveer condiciones de seguridad en el traslado. Es el caso de programas de mantenimiento de vías y vagones, pero también de campañas por establecer pautas de uso del metro a través de señalizaciones y consignas del tipo “antes de entrar deje salir”. Los análisis de “dosificación de usuarios” en horas pico también apuntan a evitar saturación y aglomeraciones masivas en la espera del convoy a abordar. En este nivel de regulaciones institucionales el habitarse relaciona con proporcionar las condiciones para que el traslado tenga características de fluidez sin las cuales el transporte pierde su sentido. Se trata de un orden macro que hace posible la existencia de todos los demás ordenes que le son subordinados y posibles. Sin embargo, como hemos querido mostrar en el texto, ahí en donde las normativas institucionales no son lo suficientemente fuertes emergen por doquier prácticas del habitar que tienen su origen en las múltiples formas de sociabilidad presentes en la ciudad de los viajeros.

La experiencia y el habitar el metro en la Ciudad de México no difieren mucho de la experiencia que se pueda tener de él o del tren en otros países del Sur (en São Paulo donde la experiencia de la espera y de la subida al tren es minuciosamente descrita por Vidal, 2017). Para la institución el viajero es una abstracción, conocido a través de encuestas “origen destino” aplicadas en todo el mundo para conocerlo a través de las características de sus desplazamientos. Es objeto de un control institucional que se resume bien en las medidas de dosificación, como si lo único que le importara al usuario es llegar a su punto de destino. El control se ejerce a través de reglamentos, manuales de usuarios. Lejos de la riqueza de la vida social que se da en el metro donde los viajeros pasan a veces unas horas de sus días. Con todo, estas relaciones de control entran en conflicto con la heterogeneidad de los usos y usuarios. Los usuarios tienen múltiples *rusas* y tácticas para inventar el habitar y lo cotidiano en el metro y transgredir las reglas y el orden impuesto.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, M. Á. (2013) Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la ciudad de México. In Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto (ed.) *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*. México: Porrúa/UAM-Iztapalapa
- AUGÉ, M. (1986) *Un ethnologue dans le métro*. Paris : Seuil.
- AUGÉ, M. (2008) *Le métro revisité*. Paris : Seuil.
- CAMPOS MEDINA, L. & AGUILAR, M. Á. (2015) L'expérience corporelle de l'attente dans les déplacements en métro. In Laurent Vidal Laurent et Alain Musset (ed.) *Les territoires de l'attente. Migrations et mobilités dans les Amériques*. Rennes : Presses Universitaires de Rennes, p. 151-168.
- CORTAZAR, J. (1996) Bajo nivel. *La Jornada Semanal*, 53.
- DE ALBA, M. & AGUILAR, M. Á. (2012) Déplacements urbains et interaction sociale: le cas du système de transport collectif par métro dans la ville de Mexico. *Bulletin de psychologie*, 517, p. 19-32.
- GIGLIA, Á. (2012) *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*. México: Anthropos/UAM Iztapalapa.
- GOFFMAN, E. (1997) *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu.
- HALL, E. T. (1972) *La dimensión oculta*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- JIRON, P., ORELLANA, N. & IMILAN, W. (2018) Etnografía institucional como aproximación al habitar cotidiano. *Temas Sociológicos*, 23, p. 215-245.
- MOLES, A. & ROHMER, E. (1972) *Psychologie de l'espace*. Paris : Casterman.
- SIMMEL, G. (1986) Digresión sobre la sociología de los sentidos. In *Sociología 2. Estudios sobre las formas de socialización*. Madrid: Alianza Editorial.
- SOTO, P. (2017) Diferencias de género en la movilidad urbana. Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, 16, p. 127-146.
- SOTO, P., AGUILAR, A., GUTIÉRREZ, E. & CASTRO, C. (2017) Evaluación del programa "Viajemos Seguras" en el Transporte Público en la Ciudad de México. *Aportes al diseño e implementación de políticas de la violencia de género en espacios públicos*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- VIDAL, D. (2017) Cohues, brutalité et civilité dans les trains de banlieue à São Paulo. *Brésils, sciences humaines et sociales*, 12, p. 17
- WIRTH, L. (2005) El urbanismo como modo de vida. *Bifurcaciones*, 2, p. 1-15.
- ZUNINO SINGH, D. (2013) El subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). *Revista Transporte y Territorio*, 9, p. 173-200.



## **DÉMOLITIONS : MISE EN ŒUVRE ET CONTESTATIONS À SAINT-LAURENT-DU-MARONI EN GUYANE FRANÇAISE**

---

**Clémence LÉOBAL**

*CNRS, Laboratoire LAVUE UMR 7218*

### **INTRODUCTION**

Située en Amérique du Sud, la Guyane est un territoire appartenant à la République française. Comme d'autres anciennes colonies, elle est l'un des cinq départements et régions français désignés par le qualificatif métonymique « d'Outre-mer » depuis 1946. Je préfère les qualifier de postcolonies, étant donné les rapports sociaux hérités du colonialisme dont ils continuent d'être le théâtre (Mbembe *et al.*, 2010). La Guyane est ainsi fréquemment décrite comme une « mosaïque » ethnique, mais cette métaphore masque les inégalités à la fois raciale, de classe et de nationalité qui traversent cette société (Léobal, 2018a). Bien que les ressortissant·es de ces départements soient soumis au droit français, la mise en application locale de ce droit diffère de celle qui prévaut dans ce qui est toujours couramment appelé « métropole ». C'est le cas, par exemple, lors de conflits urbains : les démolitions de maisons en bois, que les autorités françaises appellent « habitat spontané », sont l'occasion d'une opposition entre l'urbanisation accélérée en Amazonie et les normes urbanistiques européennes.

Dans certaines villes guyanaises, comme Saint-Laurent-du-Maroni, le taux de maisons qualifiées d'« habitat spontané » car étant construites sans permis, est estimé à 59 % de l'habitat (Audeg, 2018). Saint-Laurent-du-Maroni est la seconde ville du pays avec 45 000 habitant·es, et a connu des taux de croissance démographique importants ces trente dernières années, du fait de l'immigration en provenance du Suriname lors de la guerre civile dans les années 1980, puis de la forte natalité de la population (source : INSEE, RP2017). Des opérations de démolition y sont menées par les autorités depuis environ quarante ans. Les premières d'entre elles étaient appelées « résorptions » de bidonvilles, et étaient effectuées dans le cadre de lois françaises forgées pour démolir les bidonvilles en France hexagonale, comme nous le verrons plus avant. Plus récemment, des démolitions ont été effectuées dans le cadre d'une ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), mais le droit du logement et des expropriations n'a pas toujours été appliqué par les agent·es des autorités peu respectueus·es des habitant·es souvent peu francophones et/ou peu familiers du droit. La Guyane accueille de nombreuses personnes en situation irrégulière du fait de sa situation géogra-

phique qui en fait une frontière de l'Europe : le Maroni sépare en effet un État indépendant d'une région française où les avantages sociaux sont nombreux. Ces personnes subissent régulièrement des menaces administratives et policières. Si les démolitions et évacuations de bidonvilles ont toujours lieu en France hexagonale, notamment les campements Roms ou ceux de migrant·es (Agier, 2015), ces politiques jouent un rôle structurant dans les villes d'Outre-mer en termes de déplacements des populations au fil de l'expansion des villes.

Dans ce chapitre, j'analyserai la façon dont le droit de l'urbanisme français est mobilisé ou non dans ce contexte postcolonial et comment, dans la mise en œuvre concrète de ces démolitions par les autorités françaises, sont produites des logiques de répartition spatiale des habitant·es marqué·es par des inégalités de classe, de race ou de nationalité. Je m'intéresse ici aux « modes de gouvernement » au sens large du terme (Foucault, 2001), qui incluent non seulement les différents échelons de la sphère étatique, mais aussi les collectivités locales et des acteurs privés amenés à jouer un rôle institutionnel. En matière d'urbanisme, l'État français est représenté, à la fois par : la Direction de l'Écologie, de l'Aménagement et du Logement installée dans la préfecture de Guyane, Cayenne ; des collectivités locales, en l'occurrence la mairie de Saint-Laurent ; les sociétés d'économie mixte locales en charge de l'aménagement ; ainsi qu'une organisation non gouvernementale, le Gret, amenée à intervenir sur les questions d'habitat spontané à partir de 2012. Ces autorités sont multiformes et traversées par des enjeux de pouvoir, entre les élus municipaux principalement créoles, et les responsables de l'urbanisme principalement métropolitain·es, qu'ils soient employé·es de la mairie, de la société d'aménagement ou encore des services déconcentrés de l'État français (l'ex-DDE, aujourd'hui DEAL). De plus, des organisations qui s'occupent généralement de territoires étrangers bénéficiant de la coopération française pour le développement sont impliquées en Guyane. Dans ces institutions diverses, cadres et agent·es subalternes interagissent lors de la mise en œuvre des politiques, ce qui fait ressortir leurs contradictions. Je montrerai que la mise en œuvre de ces démolitions a été freinée, à la fois, par la résistance de fait de personnes vivant sur le territoire de la ZAC, et refusant de déguerpir, et par l'action critique d'une partie des agent·es des institutions amené·es à revoir leurs positions, voire à proposer des alternatives à la démolition, sous forme de projets de logements expérimentaux.

Ce chapitre repose sur des entretiens et une enquête ethnographique menés en 2013 et 2014 auprès d'habitant·es, d'agent·es des autorités locales, et d'urbanistes rencontrés à Cayenne ou à Paris. Je m'appuie également sur les archives de la Direction départementale de l'équipement et sur celles de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni. Une première partie présente l'histoire des démolitions menées depuis quarante ans dans cette ville, qui est celle d'une « lutte des places » (Lussault, 2009) au sein de la ville au cours de laquelle

les classes populaires, principalement bushinenguées<sup>1</sup>, sont progressivement évincées du centre-ville et reléguées en périphérie par les autorités. En deuxième lieu, j'analyserai les stratégies parallèles de ces habitant·es et singulièrement la résistance d'habitant·es bushinengué·es. Enfin, je m'intéresserai à la critique des démolitions au sein des autorités, à travers l'analyse d'un projet expérimental mené par les urbanistes d'une ONG.

## **HISTOIRE DES POLITIQUES DE DÉMOLITIONS STRUCTURANTES POUR L'EXPANSION DE LA VILLE**

Les démolitions en Guyane s'inscrivent dans la lignée législative des différentes opérations de traitement de l'insalubrité en France depuis la Seconde Guerre mondiale. La loi Debré sur les résorptions des « bidonvilles » en 1964, puis la loi Vivien de 1970 instaurant la Résorption d'Habitat Insalubre (RHI), ont permis la mise en place de crédits pour la suppression des grands bidonvilles de France hexagonale, mais aussi contre les « taudis » (Blanc-Chaléard, 2008). Le ministère de l'Équipement (aujourd'hui ministère de la Transition écologique) subventionnait à 100 %, dans les années 1970, le déficit des opérations d'aménagement comportant la résorption de bidonvilles et le relogement sur place ou à proximité de leur·es habitant·es. La RHI a été étendue aux départements d'Outre-mer en 1973 (Gehin et Paulais, 2000).

L'application à Saint-Laurent-du-Maroni est plus tardive : en Guyane, ces opérations de RHI se concentraient sur l'île de Cayenne, car les besoins à Saint-Laurent étaient jugés moindres<sup>2</sup>. Dans cette ville, des opérations de démolition ont été initiées dans les années 1970 par la Direction départementale de l'équipement. Elle concernait les quartiers sur pilotis construits par des migrant·es bushinengué·es venu·es de l'amont des fleuves, qui ont acquis soit la nationalité française, soit la nationalité surinamaïse. Mais l'application des RHI à Saint-Laurent était freinée par la réticence de certains urbanistes qui critiquaient la notion d'insalubrité dès 1975 :

*« Analyse de l'habitat des Noirs réfugiés, Bonis, Boshis, Saramacas au "Village chinois" : Les habitations s'étalent actuellement le long du*

---

1. Il existe une grande diversité parmi les classes populaires de la ville qui comptent également des migrant·es originaires de Haïti, du Guyana ou encore du Brésil, mais les Bushinengué·es restent les plus nombreux : descendant·es des communautés fondées au XVIII<sup>e</sup> siècle par des Africain·es déporté·es en esclavage vers des plantations surinamaïses, qui ont marronné afin de fuir et de s'établir en forêt (Price, 2003).

2. Centre de Documentation Urbanisme, Groupe interministériel permanent pour la résorption de l'habitat insalubre, « La RHI dans les DOM », *Bulletin du Groupe interministériel permanent pour la résorption de l'habitat insalubre*, octobre 1974, n° 13, p. 15.

*Maroni. Cette implantation émane du besoin naturel de ces populations de contact avec l'eau – les Bonis vivent avec le fleuve. Leur habitat est actuellement composé de cases constituées, faute de moyens, de matériaux de récupération, ce qui peut faire penser de loin à un îlot insalubre avec tout ce que cela comporte. Or il n'en est rien – en effet la particularité des bidonvilles est la saleté, celle des Bonis la propreté. Les cheminements piétonniers serpentant au milieu de cases sur pilotis, dont l'implantation anarchique est très groupée [et] correspond à un mode de vie, sont balayés et les cases elles-mêmes sont propres. Il en est de même pour leurs vêtements, leurs ustensiles de cuisine que les femmes lavent à longueur de journée dans le Maroni. »<sup>3</sup>*

Ainsi, les Bushinengué·es – ici appelés « Bonis », du nom d'un de leurs groupes – ne sont pas considéré·es par cet urbaniste comme relevant des groupes ciblés par la catégorie de l'insalubrité. Le refus d'employer la catégorie d'insalubre explique pourquoi Saint-Laurent n'a, dans un premier temps, pas été relié aux politiques nationales de RHI.

À partir de 1980, la DDE reprit la réflexion sur les démolitions de ces quartiers bushinengués des berges du fleuve, sous l'impulsion d'un agent administratif de la DDE et du responsable du service foncier de la municipalité, Lucien Walcott qui, après un service militaire en « métropole », était revenu à Saint-Laurent. Il avait effectué des recensements des « cases » des berges dès 1972 en vue d'un relogement<sup>4</sup>.

C'est finalement dans les années 1990 que les quartiers des berges du Maroni, où vivaient les premiers habitant·es originaires de l'amont du fleuve dans des maisons sur pilotis, ont été complètement démolis et leurs habitant·es expulsé·es du centre-ville. Cette première opération, dite de la Charbonnière (du nom du quartier concerné) a ensuite laissé place à plusieurs autres RHI. Ces opérations ont donc été l'instrument d'une lutte des places dans la ville, qui a permis aux élus de « libérer les berges » en déplaçant les classes populaires bushinenguées en périphérie. Cette procédure a constitué le *modus operandi* de l'urbanisme saint-laurentais jusqu'à la Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) Saint-Maurice, dans les années 2010.

---

3. Archives de la subdivision de la DDE, Charbonnière, Genèse, dossier « Relogement des populations primitives de la météo », Yves Chevallier, Relogement des Bonis de la Roche Bleue, étude jointe à la lettre du 31 janvier 1975 du Groupe d'Étude et de Programmation à M. Delgado.

4. Archives communales, Foncier, Recensement des cases situées aux lieux-dits : « Roche Bleue », « Village Toto », « Village annamite », « extrémité avenue du Général de Gaulle », du 27 février 1972 par la commune de Saint-Laurent du Maroni, Lucien Walcott.

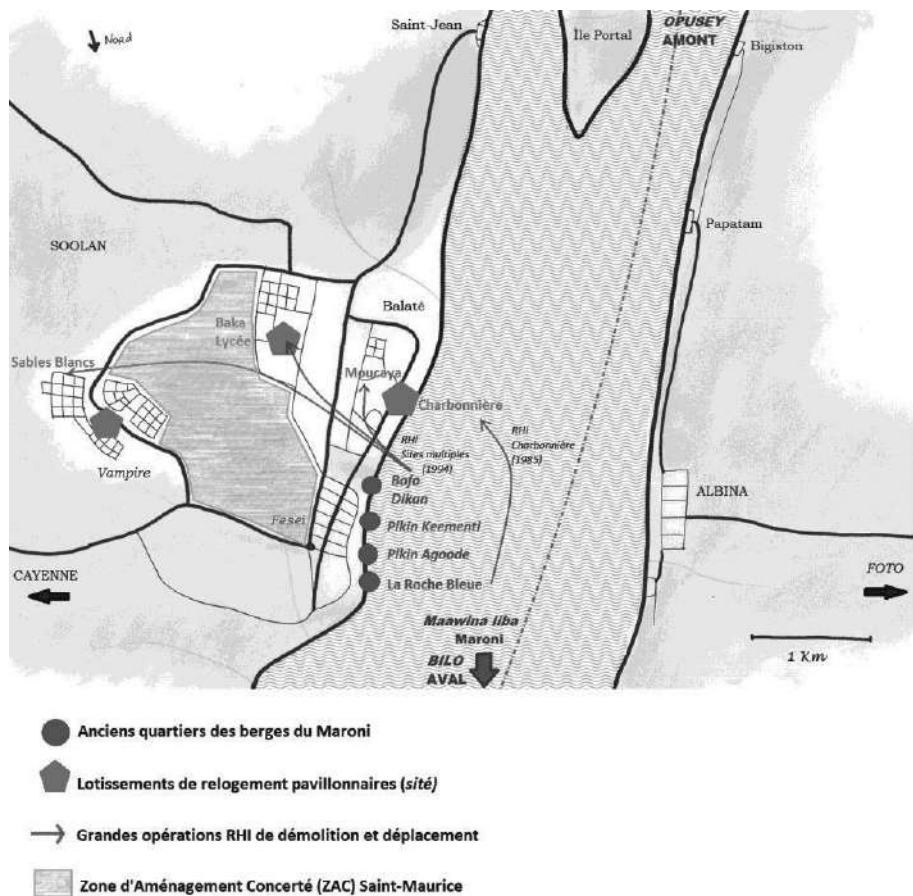


Figure 1 – Carte des grandes opérations urbaines à Saint-Laurent-du-Maroni

Source : réalisation personnelle

## LA ZAC, OUTIL CARTOGRAPHIQUE ET JURIDIQUE QUI REND LES HABITANT·ES INVISIBLES

Au début des années 2000, la municipalité (dirigée par Léon Bertrand depuis 1983) élabora un « projet urbain d'ensemble », selon une rationalité planificatrice qui promet une cohérence urbaine. Le projet de « ZAC Saint-Maurice » est porté par la société d'aménagement mi-publique, mi-privée, appelée Senog. Il a été planifié d'une manière cartographique. Il se nourrit de la critique des opérations de démolition des quartiers des berges des années 1990, qui avaient abouti à la création de quartiers isolés les uns des autres pour y reloger les habitant·es.



Figure 2 – Photographie aérienne des lotissements

Source : ARUAG, séminaire formes urbaines, 2003

La ZAC prévoit de relier tous ces lotissements entre eux et avec le centre-ville, par la construction de 4 000 logements et divers équipements, ce qui permettrait le déplacement du « centre de gravité » de la ville vers cette zone (Figure 1). Il s'agit d'une des plus grandes ZAC de France (SENOG, 2004). Le projet cartographique de la ZAC, élaboré en 2004, a une forte dimension esthétique. La société d'aménagement locale (Senog), financée à 80 % par la municipalité, a commandé la réalisation de la cartographie à une agence d'architectes de Montpellier, Quadra. Allant jusqu'à envisager un lac artificiel, ce dessin apparaît comme une projection idéalisée, où la culture locale fournit une inspiration décorative : « Le sol en béton pourrait reprendre des graphismes venus de la culture des Noirs-marrons [*autre terme pour Bushinengués*]. » (SENOG, 2004, p. 49). La forme des îlots reprendrait quant à elle celle de pirogues (cf. Figure 3). Selon une architecte auteure d'un rapport critique sur le projet<sup>5</sup>, cette intention d'évoquer le fleuve n'est lisible qu'en plan, et cette forme de pirogue ne serait pas décelable depuis le sol : comme dans tout processus de planification urbaine, le point de vue du ciel

5. Archives DEAL, non classées, rapport de vacations du 3 au 7 décembre 2007 de la paysagiste d'État Marie Verdier sur le projet de ZAC.

implique un jugement esthétique que la plupart des terriens n'auront jamais (Certeau, 1990). L'outil cartographique a une fonction de légitimation à destination des agent·es amené·es à consulter cette carte, à laquelle le projet de ZAC donne une touche locale en évoquant les modes de vie des habitant·es renvoyé·e-s à leur « origine fluviale ». Bien au contraire, le projet de ZAC est inscrit dans l'éloignement du fleuve Maroni, élément géographique et historique essentiel de cette ville. Il suppose la démolition des maisons d'habitant·es précaires, pour la plupart bushinengué·es, soit de nationalité surinamaïse, soit française.



Figure 3 – **Détail des propositions d'aménagement de la ZAC : les « pirogues »**

Source : Projet de ZAC, Senog, Quadra, 2004, p. 39.

Des habitant·es vivent déjà dans des maisons en bois sur le terrain prévu pour cette ZAC : 6 000 personnes y ont été recensées dans un habitat dit « spontané » en 2011 (GRET, 2012). Ces maisons ont été construites par des réseaux informels de constructeurs, et les terrains défrichés et mis en valeur par les habitant·es eux-mêmes. Ces dernier·es n'ayant pour la plupart pas de titre de propriété du terrain, ni de permis de construire, leur habitat est considéré comme illégal par les autorités – ce qui s'ajoute au fait que certains d'entre eux n'ont pas de titre de séjour sur le sol français. Ils sont ainsi expulsé·es, et leurs quartiers sont « éradiqués ». Les autorités appellent « secteur 1 » le quartier que les cartographies municipales avaient dénommé (en français) « Jeunes-Arbres », tandis que les habitant·es l'appelaient (en *nenge*) *baaka wataa*, nom qui renvoie à la couleur noire de la rivière. Ces nominations concurrentes sont le produit de relations de domination sociale, économique et politique qui ont finalement abouti à supprimer un quartier et son nom (*baaka wataa*) par des constructions en béton prévues dans le « secteur 1 ».

La procédure de ZAC rompt avec les RHI précédentes, car le dispositif permet la mise en place de logements privés non sociaux, en vue « d'équilibrer le budget », c'est-à-dire d'enregistrer des profits pour les sociétés aménageuses. Selon un responsable de la municipalité, la RHI implique l'engagement d'un quota de logements sociaux, tandis que la ZAC permet un « équilibre d'opération » plus avantageux, permettant des commerces, des équipements, des logements non sociaux<sup>6</sup>. En outre, des terrains obtenus « à prix coûtant, parfois gratuitement », rendus constructibles, peuvent être revendus, ce qui permet de financer les projets (GRET, 2012).

Dans le discours des responsables du projet, le choix de la ZAC est aussi lié à une critique de la lourdeur des procédures de relogement des RHI, car les dossiers de RHI exigent la délimitation d'un périmètre et un recensement exhaustif des foyers. Selon le directeur des services de la mairie, ce travail consistant à « traiter » des familles, pour reprendre son terme, est trop coûteux. En ignorant la question des relogements, la procédure de ZAC vise en outre à éviter « l'appel d'air » suscité par les RHI :

*« On a même le réflexe (...) de dire, attention, si je traite [l'habitat insalubre], je vais faire appel d'air, parce que ça va laisser croire qu'il y a un processus qui consiste à passer de la clandestinité à la prise en charge sociale, et on constate aussi qu'à côté d'un site de relogement, eh bien j'ouvre la possibilité d'occupation illégale sur les terrains avoisinants. Plus je multiplie mes sites de relogement, plus j'ouvre ces situations. »*

Contrairement aux politiques de Résorptions de l'Habitat Insalubre menées dans le passé, la ZAC ne prenait pas en compte au départ la présence d'habitant·es ayant construit leurs maisons eux-mêmes sur ces terrains. Iels sont rendu·es invisibles par le dispositif de ZAC, et deviennent comparables à des cailloux qui obstruent la construction, d'après le directeur :

*« Là, la problématique des personnes qui sont sur le territoire, c'est un petit peu comme si vous aviez... je peux construire, mais j'ai des gros cailloux sur mon terrain, il va falloir les enlever. Je peux construire, mais il va falloir défricher. Je peux construire, mais vu le relief, il va peut-être falloir mettre un peu à plat, faire des terrassements. Je peux construire, mais il faut que je libère. »*

Le directeur décrit avec une certaine distance le discours sous-jacent de ses collègues de la Senog qui mettent en œuvre la ZAC : les habitant·es sont réduits à des cailloux obstruant la construction. Cet homme blanc venu de

---

6. Antoine Brossard, 29 mars 2012, entretien en français. Toutes les citations qui suivent sont issues de cet entretien. (Les noms des personnes interviewées ont été changés pour respecter l'anonymat).



métropole, titulaire d'une maîtrise en géographie obtenue en France hexagonale, a fait toute sa carrière en Guyane et a pu ainsi devenir le directeur général des services de la mairie : malgré sa distanciation critique, il a largement participé à la mise en place de la ZAC, qu'il ne dénonce pas en tant que telle dans l'entretien.

De fait, les outils cartographiques développés sur la ZAC rendent les occupant·es réel·les invisibles. Le plan cadastral, créé en 1807 en France, est un outil qui permet de rendre lisible la ville pour mieux en gouverner les habitant·es, mais qui est simplificateur, schématique et ignorant des réalités locales (Scott, 1998, p. 44). Une géomètre longtemps employée à la municipalité de Saint-Laurent, Sabine Huchette, déplore les insuffisances locales de cet outil par rapport aux standards métropolitains :

*« Comme le plan du cadastre n'est pas à jour, ces maisons-là n'existent pas. Donc chaque fois que la Senog veut un bout de terrain, comme il est libre sur le plan, allez on le prend, on décide et on emmène les bull. Mais il faut peut-être aller faire une reconnaissance avant d'occuper le terrain, avant de faire des projets ! »<sup>7</sup>*

Même les rares occupant·es qui avaient obtenu un titre de propriété officiel n'étaient pas pris·es en compte par le projet de ZAC car le cadastre n'avait pas été mis à jour.

Le peu d'informations que les cartes officielles contiennent donne la liberté à la société d'aménagement d'agir sur ces terrains. Les démolitions effectuées par la Senog sont donc mises en œuvre en dehors de toute procédure légale : aucune Déclaration d'utilité publique (DUP) n'a été mise en place. En 2011, lors de la réalisation des premiers terrassements, les maisons éparses sur le secteur avaient été frôlées de près par les bulldozers. Cette stratégie d'intimidation avait abouti au départ de la majorité des personnes habitant sur le site même du chantier.

Ainsi, si la procédure des RHI a été remplacée par la ZAC, les logiques de déplacement des classes populaires bushinenguées qui vivent dans des lieux qui deviennent centraux persistent dans les années 2000.

Mais, au moment de poursuivre les travaux, et malgré la négation de la présence des habitant·es par les cartes officielles, il a fallu prendre en compte les occupant·es qui n'avaient pas suivi les injonctions à « déguerpir ».

---

7. Sabine Huchette, 19 juillet 2013, entretien en français.

## DES EXPULSIONS CONTESTÉES PAR CERTAINES PERSONNES DOTÉES DE RESSOURCES

Mon enquête ethnographique réalisée deux ans après le début des travaux m'a permis de saisir des cas de contestation lors de la mise en œuvre du projet de ZAC. Voyons, par exemple, le cas de Gisela.

La famille de Gisela vivait dans une maison qui était une des seules à être encore debout, au milieu des terrassements déjà réalisés par la société d'aménagement, de grandes surfaces de terre rouge aplanies sur lesquelles les garçons du quartier venaient jouer au football en fin d'après-midi. Sur leur pourtour et parfois au beau milieu de ces terrains se dressaient des buttes herbeuses, disséminées, sur lesquelles étaient juchées de petites maisons en planches ou en parpaings, comme celle de Gisela. Des logements collectifs en béton, et un pôle médico-social étaient en cours de construction. Gisela est une femme âgée bushinenguée, venue s'installer en ville il y a des décennies, lorsqu'elle a pu faire reconnaître sa nationalité française et obtenir une carte d'identité<sup>8</sup>. Dans son récit d'installation, elle met en avant sa bonne foi quant à la légalité du processus. Gisela est venue s'installer sur le terrain défriché par son frère en 2001. Dix ans plus tard, la Senog est venue raser les terrains tout autour. Son frère a quitté les lieux, et sa maison a été détruite. Il n'a reçu aucune indemnisation, malgré ses protestations concernant ses arbres fruitiers. Depuis le début des terrassements en 2011, Gisela reçoit aussi la visite de policiers municipaux et d'émissaires de la Senog lui intimant de partir – personnes qu'elle considère comme des représentant·es du « gouvernement » français (*lanti*), au sens large.

Le droit français pourrait permettre l'indemnisation des occupant·es sans titre : la loi Letchimy, votée en 2011<sup>9</sup>, stipule que les habitant·es des quartiers d'habitat spontané dont les maisons sont démolies dans le cadre de projets d'aménagement peuvent être indemnisé·es ou relogé·es s'ils peuvent prouver qu'ils y habitent depuis au moins 10 ans. Ni Gisela ni son avocat, que j'ai rencontré en août 2013, n'avaient alors connaissance de cette loi.

Dans sa lutte pour rester sur place, Gisela défend avec fierté son mode d'habiter, utilisant pour cela le registre de l'ethnicité : ses pratiques de l'espace sont qualifiées de *bushikonde*, par opposition aux modes d'habiter

---

8. Il s'agit d'une femme appartenant au peuple aluku, le seul peuple bushinengué ayant été considéré comme allié à la France depuis 1860 (Urban, 2016).

9. Loi n° 2011-725 du 23 juin 2011 portant dispositions particulières relatives aux quartiers d'habitat informel et à la lutte contre l'habitat indigne dans les départements et régions d'outre-mer, articles 1 et 2.

et de gestion de la terre *bakaa* dont elle conteste la légitimité (Léobal 2018a). Elle défend une manière de vivre à plusieurs foyers, répartis dans des maisons voisines et partageant des « configuration de maisons » (Léobal, 2020).

Dans son discours, le « gouvernement » au sens large (*lanti*) est lui aussi associé à cette catégorie de *Bakaa*, et Saint-Laurent est un pays *bakaa*. Gisela répète à plusieurs reprises ce lieu commun que « dans le pays des *Bakaas*, on passe son temps à payer ! », par opposition à l'amont du fleuve où d'autres normes s'appliquent : « l'air qui souffle, ça ne s'achète pas ! ». De même, l'accès à l'eau, les poissons que l'on pêche, les terrains pour construire y seraient gratuits. Au contraire, à Saint-Laurent, le gouvernement français peut déloger les gens : « Les Français, c'est comme cela qu'ils sont : ils vivent les marrons et les mettent ailleurs. » Mais « sur le fleuve, les *Bakaas* ne peuvent pas venir t'expulser, ils ne peuvent pas t'embêter comme ça. » Elle construit donc une opposition entre cette identification comme personne *Bushikonde*, renvoyant aux marrons dans leur ensemble, et les *Bakaas*.

De manière générale, les catégories produites par les habitant·es bushinengué·es pour parler des pouvoirs publics et de leurs agent·es sont forgées par opposition au soi. Leurs catégories renvoient à une forme de blancheur (*Bakaa*), dont relèvent les institutions de l'État et leurs agent·es. Par ailleurs, les discours d'affirmation valorisant une appartenance collective passent par des catégories ethnicisées comme celle de *Bushikonde* (Bushinengué). Les classifications ordinaires des individus articulent tantôt des oppositions de classe (*Bakaa* vs *potiman*, pauvre ou humble), tantôt des oppositions racialisées (*Bakaa* vs *Baaka*, Noirs), tantôt des oppositions ethnicisées (*Bakaa* vs *Bushikondesama*).

Dans sa lutte, Gisela hiérarchise les interlocuteur·rices de l'État auxquels elle a affaire. Elle conteste ainsi la manière de procéder de certain·es émissaires des institutions, arguant qu'ils ne sont pas légitimes pour intervenir. Ainsi, une femme est venue plusieurs fois pour lui intimer l'ordre de partir, mais elle considère qu'elle n'avait aucune légitimité à le faire. Cette femme est ici qualifiée de « blanche ». Cette urbaniste, diplômée en métropole, avait été chargée de manière ponctuelle par la société d'aménagement du chantier de réaliser les recensements des habitant·es de la zone, en tant que spécialiste des quartiers d'habitat spontané. Toutefois, elle n'est alors ni en poste dans la société d'aménagement ni à la mairie, et n'a donc pas aucun mandat pérenne pour intervenir. Cette information, mentionnée par Gisela, a été confirmée par les entretiens que j'ai réalisés auprès de ces institutions. En conséquence de son manque de légitimité, et de ses manières impolies, Gisela refuse désormais de parler à cette émissaire : « C'est la

personne qui est propriétaire du terrain qui doit me parler, ce n'est pas elle. ».

Gisela a conscience du caractère éclaté de l'État, contestant la légitimité de certain·es émissaires à intervenir, et lui opposant celle du maire, le chef du pays, et plus généralement des Noir·es (*nenge*) de Saint-Laurent, comme elle appelle les Créoles. Gisela privilégie ces interlocuteurs : tous les Noirs de Saint-Laurent parlent, selon elle, sa langue, le *bushitongo*. C'est pour elle le maire, et ses émissaires, les policiers municipaux, qui sont les représentants légitimes du gouvernement du pays *bakaa*. Les Créoles sont parfois aussi appelés « Noirs *bakaa* » (*bakaanenge*) par l'ancienne génération bushinenguée (Moomou, 2009). Pourtant, eux-mêmes se définissent le plus souvent comme Créoles, et pourraient, dans un contexte métropolitain, être racialisés ou se définir comme Noirs. Gisela dit privilégier ces interlocuteurs créoles avec qui elle se sent mieux comprise, et apte à négocier dans sa langue. Au sein des institutions *bakaa*, elle fait des distinctions entre les agent·es du « gouvernement », suivant une logique coloriste (Pap Ndiaye, 2006) : les agent·es de la municipalité, qu'elle appelle les *nenge*, sont moins *bakaa* que d'autres, métropolitain·es, et suscitent donc des espoirs chez Gisela concernant leur volonté de négocier avec les habitant·es bushinengué·es.

Ces espoirs n'ont pas été couronnés de succès : lors d'un passage à Saint-Laurent en 2016, j'ai constaté que sa maison avait finalement été démolie et qu'elle avait été relogée dans un logement locatif. Son opposition tenace n'a donc duré que cinq ans : elle n'a pu avoir lieu que parce que Gisela avait la nationalité française et qu'elle dispose de ressources matérielles et financières importantes. Toutes les autres personnes moins dotées en ressources qu'elles sont parties dès les premières menaces.

Ainsi, la mise en œuvre des démolitions ne s'effectue pas sans résistance, si faible soit-elle, de la part des habitant·es disposant de ressources suffisantes pour refuser l'ordre de quitter les lieux. Parallèlement, de nombreux agent·es de diverses institutions remettent en question la mécanique bien huilée des démolitions/expulsions des maisons en bois.

## LA CRITIQUE INTERNE AUX INSTITUTIONS DES DÉMOLITIONS SYSTÉMIQUES

Les contestations comme celle de Gisela n'ont pas été très nombreuses, et elles n'ont pas permis aux habitant·es d'obtenir la garantie de pouvoir de rester sur place. Toutefois, elles ont considérablement ralenti les travaux. Dans ce laps de temps, a pu émerger une vision critique chez les agent·es de la mairie ou de la Deal. Tout d'abord, elles ont pris conscience que les habitant·es délogé·es étaient simplement allé·es s'installer dans des quartiers plus périphériques, en dehors du périmètre de la ZAC. Mathilde Duvert, la directrice de l'urbanisme municipal, disait ainsi en 2013 :

*« Tous les gens dont on a été faire les terrassements tout autour, ils se retrouvent dans la périphérie autour, et quand on ira aménager cette périphérie-là, on les retrouvera, les mêmes. On les a déplacés, on n'a pas traité le problème, on a traité les symptômes. »<sup>10</sup>*

Cette urbaniste a pu constater que sur les dix maisons jugées « raccordables » à l'électricité au moins quatre avaient été expulsées du « secteur 1 », dont certaines abritaient des personnes de nationalité française. Elle avait fait ce recoupement grâce au logiciel des impôts.

Tous les agent·es que j'ai rencontré·e·s, à l'exception du directeur de la Senog de l'époque, faisaient le constat plus général de l'inefficience des démolitions dans la perspective d'éradiquer l'habitat dit spontané. La construction de nouvelles maisons est très rapide. Pour Sabine Huchette, « ils la commencent le matin, elle est quasiment finie le soir ». Ce travail de recensement était vécu comme un éternel recommencement. Selon Antoine-Georges Didier, un autre agent municipal, les « carbets » seraient parfois déplacés par leurs habitant·es, avec le numéro qui les identifiait lors d'un recensement précédent. Les recensements commencés n'ont pas toujours été suivis de possibilités de relogement, et beaucoup n'ont donc jamais débouché sur une opération de démolition. Enfin, la directrice du service urbanisme de la municipalité pensait que les méthodes d'intimidation employées par la Senog dans le « secteur 1 », pour des groupes de 4 ou 5 maisons, ne pourraient jamais être efficaces dans un quartier beaucoup plus dense de la ZAC, Chekepatty, où le Gret avait compté 400 maisons (GRET, 2012).

Ces constats d'impuissance à éradiquer les maisons en planches en raison de leur nombre les amenaient à évoquer la possibilité de leur maintien. Sabine Huchette distinguait les « squats » sains des squats « malsains », tous deux caractérisés par le fait que les habitant·es n'avaient pas de titre de propriété des terrains ou de bail. Par ailleurs, le fait d'avoir un terrain peut permettre de subsister. L'habitat en planches est ainsi revalorisé, du moins pour certaines maisons en bon état.

C'est l'option qui avait été défendue par le Gret, l'ONG commanditée par la DEAL pour une étude sur les habitant·es délogé·es de la ZAC, dans le quartier de Chekepatty. Depuis 2012, cette ONG avait effectué un travail de persuasion auprès des agent·es et élu·es locaux, en faveur des relogements sur place. Elle avait proposé différentes options aux élu·es s concernant l'habitat spontané sur la ZAC, dont la possibilité d'une « opération d'ampleur de consolidation de quartier et de relogement » à Chekepatty, l'un des

---

10. Mathilde Duvert, 30 juillet 2013, entretien en français. Toutes les citations suivantes sont issues du même entretien.

quartiers d'occupation de la ZAC. Cette option a longtemps été rejetée par les élu·es, d'une part à cause de « l'appel d'air » que ce relogement *in situ* pourrait susciter, et d'autre part, « parce que le bilan de la ZAC pourrait être remis en cause » (GRET, 2014, p. 26). À l'approche des élections de 2014, la municipalité a progressivement changé d'avis. En 2013, le premier adjoint parlait de maintenir sur place l'ensemble des habitant·es de Chekepatty. En août 2013, la directrice de l'urbanisme municipal envisageait le maintien sur place des habitant·es, tout en fustigeant les choix des constructeurs de « baraques » :

*« Si la Senog avait fait les choses bien, elle aurait empêché les gens de construire, ça aurait coûté moins cher que de rémunérer une équipe à plein temps sur ça. Maintenant, c'est trop tard. Il faudrait encadrer les futures constructions d'habitat illicite, pas sur ce qui existe déjà. On leur dirait de laisser 8 mètres d'emprise entre leurs baraques, comme ça, le moment venu, on passerait les réseaux. Mais bon, l'État français n'est pas prêt à ça. »* (Mathilde Duvert, entretien cité)

Ces options d'aménagement en maintenant l'habitat sur place sont justement les options défendues par le Gret. L'urbaniste s'appropriait ici ces idées – tout en critiquant dans le même temps la solution proposée par le Gret, car elle mettrait le budget de la ZAC en déficit. Le résultat de cette confrontation entre les agent·es des institutions, le Gret et les occupant·es de la ZAC aboutit donc à une remise en cause partielle des démolitions au sein des institutions.

## **LA NAISSANCE D'UN PROJET EXPÉRIMENTAL ALTERNATIF AUX DÉMOLITIONS**

Critique des politiques de démolitions menées en Guyane, une chargée de mission à la DEAL choisit de faire de Saint-Laurent-du-Maroni le lieu d'une opération test sur la gestion de l'« habitat spontané », et lance une commande pour laquelle la prestation du Gret est retenue. Des organisations tournées vers la coopération pour le développement sont intégrées au jeu institutionnel autour des questions urbaines en Guyane, point qui reflète les continuités postcoloniales de la gestion politique de la Guyane. Du point de vue du Gret, organisation confrontée à la compétition du milieu de l'aide humanitaire, l'expérience guyanaise sert aussi de tremplin vers d'autres marchés, notamment en Outre-mer, pour répondre aux besoins d'encadrement et de « résorption de l'habitat spontané ». Le Gret a pour projet de réfléchir à des solutions d'aménagement simplifiées à l'échelle mondiale : citant Onu-habitat, ils estiment que d'ici 2050, il y aura deux milliards d'habitants dans des quartiers informels. Même si le Gret a également des projets au Cameroun et au Congo Brazzaville, il n'y a aucune opération aussi avancée que celle de Saint-Laurent. Cette dernière, même non mise en

œuvre, est donc présentée comme une « opération pilote »<sup>11</sup>. Pour Arnaud Boissière, responsable du pôle Ville du Gret, la Guyane offre un lieu propice aux expérimentations de ce genre : contrairement à d'autres sites, ils y trouvent des fonds importants, mais aussi des collectivités locales et des opérateurs locaux ayant des compétences, ainsi qu'un cadre réglementaire qui fait défaut dans les pays du Sud. Selon João Whitaker Ferreira, l'État social français offre de plus grandes opportunités en Guyane qu'au Brésil, où l'argent fait défaut pour ce genre de projets. Ce projet est inspiré notamment des expériences brésiliennes : il s'agissait de projets urbains en auto-construction avec un module de base, le *mutirão*, menés dans les années 1980 à São Paulo (Cohen Egler, 1990). Les *mutirão autogeridos* ont été abandonnés après les années 1980, car les pouvoirs publics brésiliens ont considéré que cela ne marchait pas à grande échelle.

Saint-Laurent-du-Maroni a été choisie pour cette expérimentation, pour deux raisons : parce que la municipalité est « dépassée » par l'habitat « spontané », notamment sur la ZAC Saint-Maurice, et parce qu'elle manifeste « une volonté politique d'avancer vers de nouvelles démarches ». La DEAL a donc recruté l'ONG le Gret, pour réaliser différentes missions entre 2011 et 2014. Cette ONG a longtemps travaillé avec des urbanistes brésiliens. Selon le responsable du pôle Ville de l'ONG, Arnaud Boissière, le Gret s'inspire d'expériences dans les pays en développement qui consistent à « laisser se faire l'urbanisation informelle », en ne posant que « les jalons indispensables », c'est-à-dire les grandes trames, et non chaque rue, comme le projet mené par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Île-de-France, au Cambodge, à Phnom Penh. Pour la mission en Guyane, le Gret a mobilisé ses experts de l'urbanisme dans les pays du Sud.

L'argumentation du Gret auprès des élu·es, au départ réticent·es à engager une politique au service des « sans-papiers », « immigrés », ou encore « squatteurs », consiste à présenter leur solution comme la seule apte à faire face à la croissance très rapide de « l'habitat spontané », en s'appuyant sur des pronostics de croissance surévalués. Arnaud Boissière cite ainsi le travail conjoint du Gret et de l'AFD en prospection urbaine, dans son message aux élus locaux : « Si vous continuez avec vos solutions, vu les crédits disponibles, sachant que la ville va passer de 40 000 à 135 000 habitant·es en 2030, au rythme de construction actuelle, vu le déficit énorme de construction que vous avez, et d'aménagement de foncier et de construction de logements, demain vous serez une ville aux normes du Tiers-Monde,

---

11. Voir l'interview de Virginie Rachmuhl : <http://www.GRET.org/2014/12/trois-questions-a-virginie-rachmuhl-du-gret-sur-la-rehabilitation-de-quartiers-precaires/?lang=en>

parce que vous aurez 50 % de la ville qui sera en urbanisation informelle. »<sup>12</sup> L'étude prospective qu'il mentionne, publiée en 2016, se base sur des données de l'INSEE de 2010, ne tenant pas compte de la diminution de moitié du taux de croissance de l'INSEE publiée en 2015 (Temporal *et al.*, 2016).

Dans son premier rapport de 2012, le Gret avait proposé plusieurs options pour réaménager les quartiers spontanés de la ZAC Saint-Maurice (GRET, 2012). Les expulsions étant déjà entamées, l'option de la réhabilitation *in situ*, sans expulsion, n'avait pas été retenue par les élu·es, qui ont préféré l'option de relogement. Le Gret a alors été embauché pour une mission d'accompagnement de la mairie sur le relogement. Selon Arnaud Boissière, le Gret a alors développé un entre-deux, entre l'idée de « trame assainie », inspirée des pays émergents, et l'aménagement classique. En effet, la mairie et la Senog refusaient l'idée de départ : « [L'ONG, avec son expérience dans le Sud], renvoyait plutôt une image de tiers-mondiste. “Vous faites du truc pour les ultra-pauvres, c'est pas pour nous, ici c'est la République française” ». C'est en raison de cette critique que le Gret a arrêté de parler d'aménagement alternatif, pour dire « aménagement à coût optimisé ». Cela consiste à éviter les voiries « inutiles », en prévoyant des places de parking en bout de voie, sans desservir toutes les maisons, ou encore à faire des « fossés à ciel ouvert » qui correspondent aux nouvelles normes écologiques de construction<sup>13</sup>.

Les agent·es du Gret sont critiques du projet de la Charbonnière, où les habitant·es n'ont pas été assez consultés (Léobal, 2014). Le Gret a donc organisé des ateliers participatifs en 2013 et 2014, où les habitant·es pouvaient exprimer leurs vœux en manipulant des maquettes en mousse. Les habitant·es avaient des cubes en mousse de couleur différentes, qui correspondent au code de l'urbanisme, bleu pour les équipements, jaune pour les logements, et peuvent pouvaient faire leurs propres propositions. Toutefois, les personnes « sans-papiers » pouvaient seulement y assister, mais pas participer.

Le Gret a également proposé de travailler sur un « produit logement » en auto-construction, un « module de base », dont la structure porteuse et la dalle sont construites à l'avance : cela permet de donner une qualité minimale et d'orienter l'implantation des constructions, afin d'éviter les surcoûts liés au raccordement aux réseaux. Sept types de logements sont disponibles, en combinant le nombre de dalles posées au sol, toutes de la même taille, et une structure en bois de Guyane. Les logements sont évolutifs : les

---

12. Entretien avec Arnaud Boissière, 22 septembre 2015.

13. *Ibid.*



habitant·es terminent les cloisons, et éventuellement la couverture et peuvent agrandir leur maison. Iels doivent acheter les matériaux par eux-mêmes (GRET, 2014).

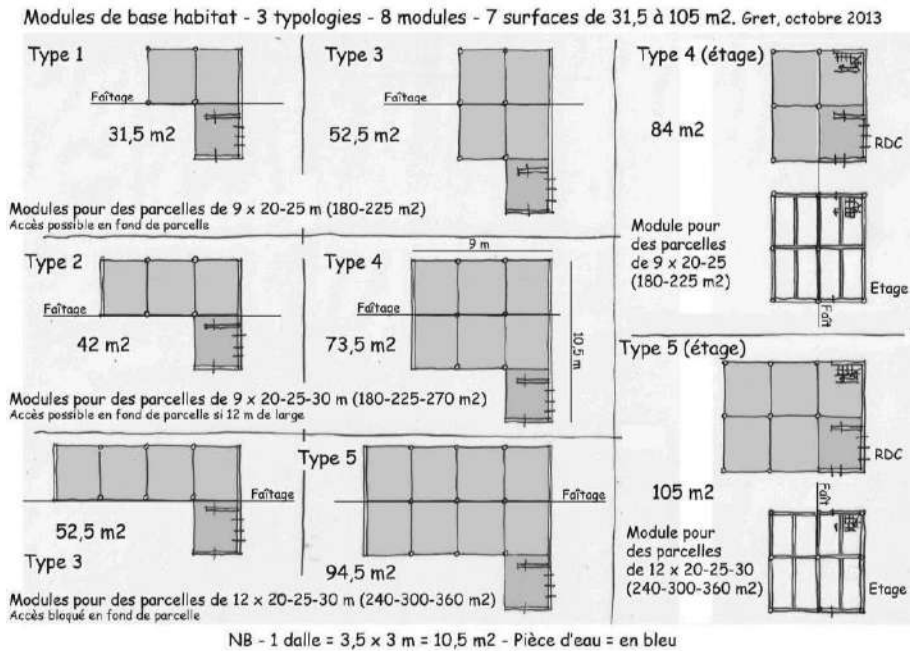


Figure 4 – Le logement alternatif imaginé par le Gret

Source : GRET (2014)

Face à la réticence des élus de Saint-Laurent à ce que les personnes accèdent tout de suite à la propriété, le Gret a proposé de mettre en place des baux à construction pour que les personnes ne soient pas propriétaires. Mais ces compromis n'ont d'abord pas suffi à convaincre : la majorité des élu·es créoles continuent de raisonner selon la logique d'éviction des classes populaires des lieux centraux, que la municipalité a instaurée depuis quarante ans. Malgré des promesses pré-électorales, la mise en œuvre de ce projet a été ajournée après les élections municipales de 2014. Finalement, la démarche proposée par cette ONG venue des sphères de la coopération internationale n'a pas été retenue par la municipalité, car elle venait remettre en cause la routine des évictions des classes populaires bushinenguées en périphérie mise en place depuis des décennies.

Six ans plus tard, la situation a bien changé : depuis l'époque de mes enquêtes, les démolitions ont été mises en suspens dans la ville de Saint-Laurent-du-Maroni. Une expulsion réalisée en 2018 par un propriétaire privé a déclenché des mouvements de protestation impliquant différentes associa-

tions, qui avaient émergé lors des mouvements sociaux de l'année précédente : leurs membres sont venus bloquer la route où s'étaient déroulées ces expulsions (Léobal, 2018b). Les autorités publiques ne se risquent donc plus, dans ce contexte, à poursuivre leurs actions de démolition. Ce type d'opération est politiquement indéfendable, après le mouvement social de 2017 qui a paralysé le pays pendant six semaines. Par ailleurs, la condamnation et la mise en détention du maire Léon Bertrand ont également fortement menacé la réélection de l'équipe municipale sortante menée par son ancienne première adjointe, Sophie Charles. Celle-ci a donc réitéré ses promesses, à l'approche des élections municipales de 2020, en faveur d'un projet de lotissement en auto-construction fortement inspiré de celui du Gret<sup>14</sup>, ou encore pour la rénovation sans démolitions du quartier de Chekepatty<sup>15</sup>, également inspirée des projets du Gret. S'il n'est pas possible de savoir si ces projets seront mis en œuvre durant son mandat ou non, les démolitions systématiques des maisons en bois qui étaient monnaie courante depuis une quarantaine d'années sont durablement remises en question par les habitant·es et au sein des institutions.

\*\*\*\*\*

Ainsi les rapports de pouvoir postcoloniaux au sein de la ville de Saint-Laurent-du-Maroni se traduisent-ils par une lutte des places au sein de la ville : les classes populaires bushinenguées sont progressivement déplacées des lieux où elles ont construit des maisons de manière illégale, au fur et à mesure que ces lieux deviennent centraux. Ces démolitions sont mises en œuvre par des instances de gouvernement qui appliquent (ou non) des lois françaises d'urbanisme. Historiquement, la démolition des quartiers bushinengués des berges du Maroni a changé la structure de la ville, créant des quartiers périphériques. Les agent·es de la mairie et de la DEAL ont mis en place une routine administrative de démolition et relogement des familles en séjour régulier, en application de la loi sur la « résorption de l'habitat insalubre » élaborée en France pour éradiquer les bidonvilles de migrant·es portugais·es et maghrébin·es. Depuis les années 2010, une autre procédure a remplacé la première, celle de la ZAC : visant à plus de bénéfices pour les aménageurs, elle invisibilise les habitant·es sans titre, membres des classes

---

14. Par exemple les annonces de la maire lors d'une visite ministérielle du 31 janvier 2019 [https://www.saintlaurentdumaroni.fr/Logement-la-Ville-de-Saint-Laurent-propose-une-solution-innovante-a-Annick-GIRARDIN-ministre-des-oultre-mers-pour\\_a5014.htmlv](https://www.saintlaurentdumaroni.fr/Logement-la-Ville-de-Saint-Laurent-propose-une-solution-innovante-a-Annick-GIRARDIN-ministre-des-oultre-mers-pour_a5014.htmlv), consulté le 31 juillet 2020.

15. Deux réunions ont ainsi été organisées dans ce quartier en octobre et novembre 2019, à l'initiative de l'association Maroni Lab, où des promesses de rénovation ont été formulées. Entretien avec l'urbaniste en charge de cette association, 30 novembre 2019.

populaires minorisées de la ville, qui ne sont pas comptabilisé·es au départ. Mais leur présence est réelle et des conflits naissent au moment de la réalisation des travaux : sur place, les expulsions sont parfois contestées par les habitant·es eux-mêmes, dans le cas où ces derniers ont des ressources, notamment administratives et financières.

Si cette contestation ne parvient pas à empêcher *in fine* les évictions, elle a permis que les démolitions s'interrompent depuis plusieurs années, et que se développe un pan critique de l'action urbaine au sein des acteurs institutionnels. Ces politiques urbaines résultent de l'action de différents acteurs institutionnels, des services déconcentrés de l'État français ou des collectivités, ou encore d'ONG extérieures aux collectivités. Au sein de ces différentes institutions, on trouve des agent·es qui ont un discours alternatif sur les démolitions qui seraient évitables, y compris par référence à d'autres pratiques urbaines sur le continent sud-américain. C'est ainsi que la critique des politiques d'éviction systématique menées par la municipalité a pu être portée en son sein même, via l'intervention de la DEAL qui a commandité une étude à une ONG pour porter ce discours. Pour cette dernière, la Guyane en tant que DOM représente un terrain d'action prospère pour financer leur activité. Des logiques institutionnelles de recherche de financements conditionnent l'action de cette ONG comme de la mairie, d'où la promotion de « solutions innovantes ». La municipalité est également soumise à la pression électorale, et au sentiment croissant que ces démolitions sont inadmissibles : les promesses de rénovation sans démolition sont donc régulièrement reprises par la municipalité à l'approche des élections. Mais cette distance prise avec l'habitude de démolir les maisons en planches ne signifie pas l'arrêt de la construction des logements sociaux en béton de type HLM, en pleine croissance. Sont ainsi juxtaposées dans l'espace urbain ces maisons en bois avec des immeubles en béton, combinaison qui forme aujourd'hui le paysage urbain de Saint-Laurent-du-Maroni.

## **BIBLIOGRAPHIE**

AGIER M. (2015) Parcours dans un paysage flottant de frontières. *Revue européenne des migrations internationales*, janvier 2015, 30 (2).

AUDEG [Agence d'Urbanisme et de Développement de la Guyane] (2018) *Rapport d'étude : urbanisation spontanée. Cayenne, Rémire-Montjoly, Matoury, Macouria, Montsinéry-Tonnegrande, Roura, Kourou, Saint-Laurent-du-Maroni, Mana*, novembre 2018 : [http://www.audeg.fr/ftparuag/aruag/ressources/docs\\_telechargement/R1\\_2-US\\_2018.pdf](http://www.audeg.fr/ftparuag/aruag/ressources/docs_telechargement/R1_2-US_2018.pdf)

BLANC-CHALEARD M.-C. (2008) *Des bidonvilles à la ville : migrants des trente glorieuses et résorption en région parisienne*. Habilitation à diriger des Recherches en Histoire, Paris, France : Université Paris I.

CERTEAU M. de (1990) *L'invention du quotidien, I*. Paris : Gallimard.

COHEN EGLER T. T. (1990) La gestion de l'auto-construction par l'État : le cas du Brésil. In Dan Bechmann (dir.) *Entraide, participation et solidarités dans l'habitat : le cas de 7 pays : France, Canada, RFA, Brésil, Israël, Espagne, USA*. La Celle-Saint-Cloud : CESOL.

FOUCAULT M. (2001) La gouvernementalité. In *Dits et écrits, 1954-1988*. Paris : Gallimard.

GEHIN C. G. et PAULAIS T. (2000) La résorption de l'habitat insalubre en Outre-Mer. *Les Cahiers de la politique urbaine*, mars 2000 (4).

GRET (2012) *L'urbanisation spontanée en Guyane : appui à la mise en œuvre de modes d'aménagement alternatifs*. Cayenne : DEAL Guyane.

GRET (2014) *Plan pré-opérationnel – Régularisation et réhabilitation in situ du quartier d'habitat spontané de Chekepatty*. Cayenne : DEAL Guyane.

GUILLAUMIN C. (1972) *L'idéologie raciste : genèse et langage actuel*. Paris : Mouton.

LEOBAL C. (2014) Adapter le logement social à la « culture » des habitants en Outre-mer. La résorption de l'habitat insalubre appliquée aux marrons de Saint-Laurent-du-Maroni (La Charbonnière, 1985). In Fatiha Belmessous, Loïc Bonneval, Lydia Coudroy de Lille, Nathalie Ortar (dir.) *Logement et politique(s). Un couple encore d'actualité*. Paris : L'Harmattan.

LEOBAL C. (2018a) La blancheur bakaa, une majorité bien spécifique ; race, classe et ethnicité dans les situations de démolition à Saint-Laurent-du-Maroni, Guyane, *REVUE Asylon(s)*, 15. <http://www.reseau-terra.eu/article1412.html>

LEOBAL C. (2018b) La ville des squatteurs-bâisseurs. *Revue Z*, 12.

LEOBAL C. (2020) Vivre ensemble : solidarités et conflits dans des « configurations de maisons » populaires bushinenguées. *Géoregards* (11-12).

LUSSAULT M. (2009) *De la lutte des classes à la lutte des places*. Paris : Bernard Grasset, 2009.

MBEMBE, A. *et al.* (2010) *Ruptures postcoloniales. Les nouveaux visages de la société française*. Paris : La Découverte.

MOOMOU J. (2009) Les Boni à l'âge de l'or et du grand "takari", 1860-1969 : « temps de crises, temps d'espoir ». Thèse de doctorat : Histoire et Civilisations, EHESS.

NDIAYE P. (2006) Questions de couleur. Histoire, idéologie et pratiques du colorisme. In Didier Fassin, et Éric Fassin (dir.) *De la question sociale à la question raciale*. Paris : La Découverte, p. 37-54.

PIANTONI F. (2009) *L'enjeu migratoire en Guyane française : une géographie politique*. Matoury (Guyane) : Ibis Rouge.

PRICE R. et PRICE S. (2003) *Les Marrons*. Chateaufort-le-Rouge : Vents d'ailleurs.

SCOTT J. C. (1998) *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven : Yale University Press.

SENOG et CABINET QUADRA (2004), *ZAC Saint-Maurice, Saint-Laurent-du-Maroni*, s. l.

TEMPORAL, F. *et al.* (2016) « Prospective territoriale à Saint-Laurent-du-Maroni : quels futurs inventer face aux enjeux démographiques ? » Étude de l'AFD n° 9. Paris : Agence Française de Développement. <http://bibliothèque.afd.fr/et-9-enjeux-demographiques-guyane/>

URBAN Y. (2016) Les conventions entre la France et les peuples Marrons du Suriname. Contribution à l'étude des *middle-grounds* post-esclavagistes. *Histoire de la justice*, 26.

## HABITER LES VILLES LATINO-AMÉRICAINES DÉBATS, RÉFLEXIONS ET ENJEUX DE LA RECHERCHE URBAINE

*HABITAR LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS*

*DEBATES, REFLEXIONES Y DESAFÍOS DE LA INVESTIGACIÓN URBANA*

« Habiter la ville latino-américaine » serait-elle une expression polysémique ? Cet ouvrage explore les différents sens, les multiples formes et contenus dans l'action d'habiter une des régions les plus urbanisées du monde. Entre étude des pratiques quotidiennes, des politiques urbaines, des réseaux habitants, des frontières réelles et imaginaires, l'objectif est celui d'offrir une vision élargie, actualisée et critique de l'habitat et l'habiter latinoaméricain. Propice, ce volume témoigne des transformations urbaines récentes concernant les modes de financiarisation, les impératifs environnementaux, les nouvelles formes de gouvernance, les nouveaux modes d'habiter et s'appropriier la ville. Bilingue, français et espagnol, les 18 chapitres ici présentés, aiguisent une panoplie d'expériences localisées avec des influences globales et mettent en exergue des territoires insolites.

*¿Es « habitar la ciudad latinoamericana » una expresión polisémica? Este libro explora los diferentes significados, las múltiples formas y contenidos en la acción de habitar una de las regiones más urbanizadas del mundo. Entre el estudio de las prácticas cotidianas, las políticas urbanas, las redes locales, las fronteras reales e imaginarias, el objetivo es ofrecer una visión amplia, actualizada y crítica del hábitat y el habitar latinoamericano. Este volumen da testimonio de las recientes transformaciones urbanas relativas a los modos de financiarización, los imperativos medioambientales, las nuevas formas de gobernanza y los nuevos modos de habitar y apropiarse la ciudad. Bilingüe, en francés y español, los 18 capítulos que aquí se presentan proponen una panoplia de experiencias localizadas con influencias globales, poniendo en relieve territorios insólitos.*

*Xenia Fuster-Farfán est docteure en études urbaines, aménagement et urbanisme et rattachée au Centre de Recherche sur l'Habitat (LAVUE UMR 7218 CNRS) en France. Ses recherches ont porté sur les politiques de logement social, l'aménagement du territoire, les catastrophes socio-naturelles et les processus de production sociale de l'habitat.*

*Darysleida Sosa Valdez est architecte, docteure en urbanisme et aménagement du territoire, avec une solide expérience en développement urbain durable et intervention dans les quartiers précaires. Ses recherches combinent trois axes scientifiques : la vulnérabilité urbaine, la politique urbaine durable et les pratiques urbaines locales. L'influence des modèles globaux sur l'écologie urbaine locale constitue le fil conducteur principal de son travail de chercheuse.*

*Yaneira Wilson Wetter est architecte, docteure en urbanisme et aménagement du territoire avec une spécialisation en études visuelles. Ses sujets d'intérêt sont l'analyse des politiques publiques de l'habitat et du logement, les formes de gouvernance et le rôle de l'État dans la production de la ville, la propriété privée et sociale, et la représentation architecturale et urbaine dans des contextes vulnérables. Elle est rattachée au CRH-UMR CNRS 7218 LAVUE en France.*

S

SOCIÉTÉ

HABITAT et

ISBN : 978-2-343-24665-9

35 €



9 782343 246659