

# El significado potencial de la autoconstrucción planificada

ALEJANDRO SUAREZ PAREYON

A la luz de las conclusiones obtenidas en la primera parte de esta ponencia, en cuanto a la funcionalidad de la autoconstrucción "espontánea" como "solución habitacional", así como en relación con los problemas fundamentales que esta forma genera, se propone analizar ahora el significado potencial de la autoconstrucción "planificada".

En primer término se examina el porqué se plantea la necesidad de una autoconstrucción planificada, dada la actual coyuntura y en base a los límites de funcionalidad de la autoconstrucción "espontánea", vista sobre todo a partir de las implicaciones que a nivel urbano ha tenido.

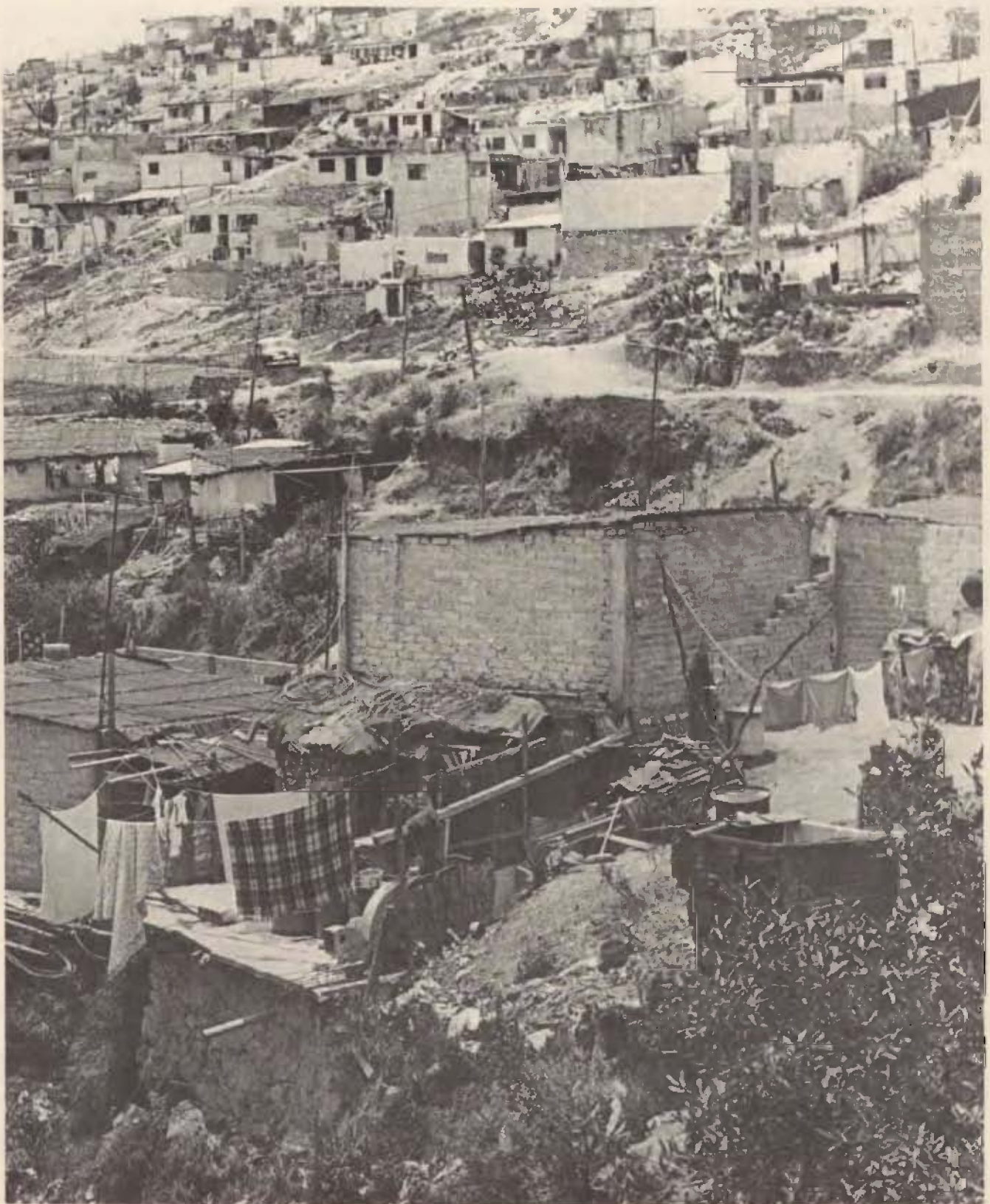
En segundo término se plantean los requisitos básicos que deberían cumplir los programas de autoconstrucción "planificada", para tratar de superar los problemas inherentes a la autoconstrucción "espontánea", problemas a los que ya se ha hecho referencia en la primera parte de la ponencia.

Para empezar se requiere precisar un poco más lo que entendemos por autoconstrucción "planificada". A nuestro juicio debe entenderse fundamentalmente como una modalidad de la intervención explícita del Estado en los procesos productivos de

vivienda, intervención que por lo regular tiene como objetivo beneficiar a los sectores de la población que no tienen acceso a los programas habitacionales convencionales. Y ésta es precisamente la característica que la distingue de las acciones de autoconstrucción "espontánea".

Hecha esta precisión pasamos a desarrollar los dos aspectos arriba señalados; en relación al primero, es decir en cuanto a la propuesta de una necesaria intervención estatal en forma de programas de autoconstrucción "planificada", ésta responde en gran medida a la acumulación de problemas derivados de más de cuarenta años de urbanización acelerada e incontrolada. Y es claro que buena parte de esa urbanización, fuera de todo control, es resultado de la autoconstrucción "espontánea".

En consecuencia hay que referirse, en primer lugar, a los problemas derivados de los asentamientos irregulares existentes, en los cuales se manifiesta una modificación acelerada de las condiciones habitacionales de los propios asentamientos. Cabe aquí hacer la aclaración, de que las características iniciales de la vivienda autoconstruida se deterioran sustancialmente, a través de la aparición de una oferta de vivienda de alquiler en condiciones peores



que la tradicional oferta de vivienda de alquiler de las zonas centrales de la ciudad.

Las necesidades en cuanto infraestructura y servicios, que se plantean con la consolidación y densificación de las colonias populares, han requerido fuertes erogaciones por parte del sector público a causa de la introducción de esos servicios. En este sentido se puede afirmar que la forma irregular y no planificada en que se han establecido esos asentamientos genera fuertes deseconomías para la ciudad en general y para el presupuesto público. Por ejemplo: La introducción de redes de agua potable y drenaje cuando ya están construidas la vialidad y la vivienda. También se pueden mencionar, a manera de ejemplo, los problemas creados a partir de una estructura urbana totalmente anárquica, en donde los problemas de traslado y transporte (por mencionar sólo algunos) en última instancia se vuelven sobre el sector público.

En segundo lugar habrá que referirse a las limitaciones que presenta la autoconstrucción en cuanto a una solución permanente al problema habitacional.

Las posibilidades de la autoconstrucción "espontánea" en cuanto a mediatizar la problemática habitacional se están agotando: es claro que las condiciones básicas que permitieron hacer veinte años el establecimiento de una colonia popular ahora ya no existen.

Primero. Porque se van agotando las posibilidades de oferta de tierra barata (en condiciones regulares o irregulares de tenencia). Esto se debe en parte a las características físicas del valle de México, lo que limita naturalmente la disponibilidad de tierra.

Segundo. Con el desarrollo de un sector inmobiliario que promueve fraccionamientos de baja densidad, las pocas tierras disponibles llegan a tener un alto precio en el mercado; precisamente a causa de la rentabilidad de ese sector.

Tercero.- A causa de las deseconomías generadas por la expansión incontrolada de los asentamientos irregulares, a los que ya hemos hecho mención, las entidades de planificación oficiales han empezado en forma consciente a impedir el establecimiento de nuevos asentamientos ilegales.

Por otra parte la relación entre la capacidad adquisitiva de la población y el precio de los materiales es cada vez más dispareja, en la medida en que el precio de los materiales y el costo de la vida en general aumenta a un grado mucho mayor que el nivel de los salarios.

En resumen, se puede llegar a plantear que la solución de la autoconstrucción ya no representa una alternativa tan barata y por lo tanto deja de cumplir su función principal de reducir el precio efectivo de la vivienda.

Frente a estas consideraciones habrá que ubicar la nueva iniciativa del gobierno mexicano respecto a programas de autoconstrucción "planificada", planteándose de nuevo la interrogante ¿Cuál es la potencialidad de estas formas de producción habitacional en relación con las determinantes básicas de la problemática habitacional?

Para ello entonces, tendrían que aclararse los términos que deberían diferenciar a los programas de autoconstrucción promovidos con la colaboración del sector público, de aquellas acciones de autoconstrucción "espontánea", para lograr así una modificación en la estructura básica de la producción habitacional del país.

A) En primer término nos referiremos al financiamiento.

Dentro de la estructura actual de la producción habitacional las fuentes y mecanismos de financiamiento en su conjunto, tanto del sector privado como del público, no alcanzan a beneficiar a más de un 40 % de la población. Esto significa que un 60 % de la población que padece el problema de la vivienda no tiene acceso a ninguna fuente de financiamiento formal.

Ante esta situación es necesario que el sector público movilice un mayor volumen de recursos hacia el financiamiento de la construcción habitacional. De hecho, si se hace una comparación a nivel internacional, la suma invertida en México como porcentaje del producto interno bruto es inferior al de otros países de América Latina, inclusive con algunos que tienen mucho menos recursos que México.

Por otra parte es evidente que se requiere no sólo un aumento de las inversiones totales de vivienda, sino de una reestructuración de los mecanismos financieros existentes, para permitir que la población mayoritaria tenga acceso a la vivienda. Esto permitiría que el Estado maximizara los recursos asignados a ese renglón.

En las actuales circunstancias, es posible pensar que una ampliación de la asignación de recursos para vivienda se haga a expensas de los programas de autoconstrucción planificada. Es decir que se reduciría el monto de crédito por vivienda en la medida en que el usuario aporte en forma no remunerada su mano de obra.

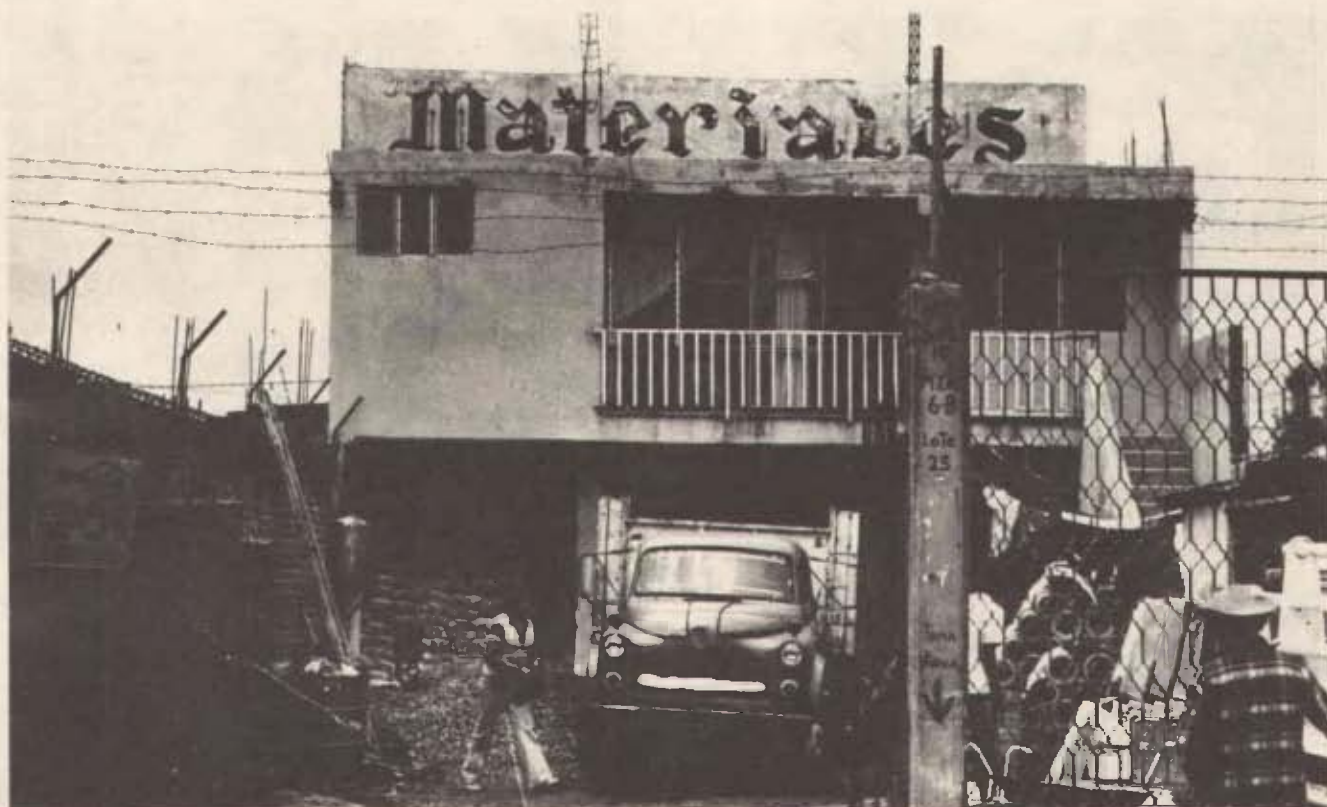
Ahora bien, si el Estado pretende maximizar los pocos recursos que destina en materia habitacional a través de este mecanismo, que en última instancia va a seguir dependiendo de una extensión de la jornada de trabajo del obrero. Tendrá que reconocer el derecho a ejercer un control efectivo por parte de los autoconstructores en la aplicación de los recursos.

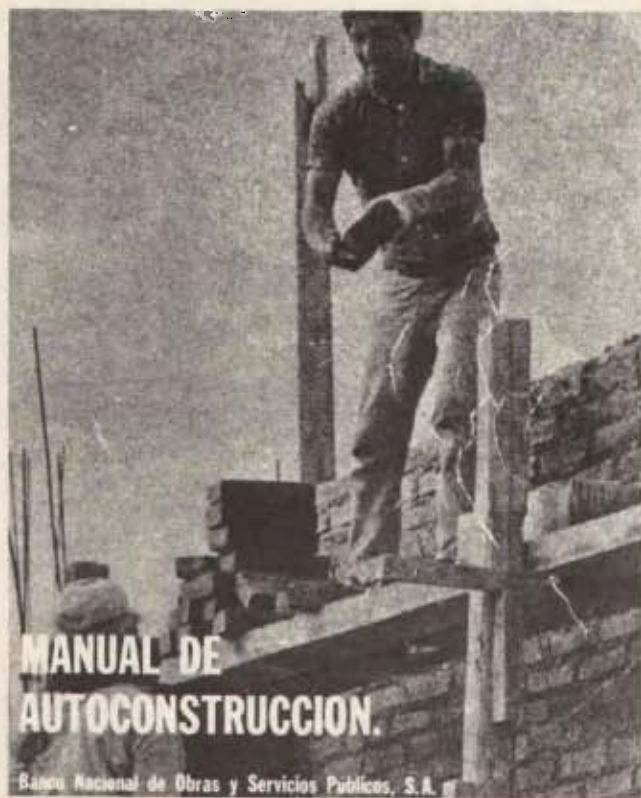
#### B) Proceso productivo y tecnología.

Se ha mencionado que una de las trabas principales, que impide una mayor adecuación de la producción habitacional a las necesidades de vivienda de la población mayoritaria, es la baja productividad en la rama de la edificación; igualmente se ha señalado que la gestión individual del proceso constructivo, la cual ha caracterizado a la autoconstrucción hasta la fecha, ha impedido un avance en ese renglón.

En consecuencia se podría plantear entonces que los programas de autoconstrucción hechos posibles con el apoyo financiero del Estado, deberían contemplar formas organizativas del proceso de construcción que permitieran un aumento de la productividad.

Ahora bien, la promoción de un aumento de productividad, simultáneamente a una reducción en el precio de la mano de obra mediante el aporte no remunerado del trabajo de los usuarios, parece ser un planteamiento totalmente contradictorio, de acuerdo a la lógica económica convencional (los aumen-





**critérios para el  
desarrollo urbano**

DOCUMENTO TECNICO



**4**

tos de productividad generalmente se dan justamente para contrarrestar la tendencia al aumento en el precio de la mano de obra).

Por esta razón, un aumento de productividad en el proceso de autoconstrucción sólo se podrá lograr cuando la lógica motriz no sea precisamente la económica, sino los intereses de los propios autoconstructores: en este caso para ahorrar la cantidad de trabajo no remunerado que tendrán que invertir en la construcción de sus casas.

Se plantea, entonces, la necesidad de una libertad para admitir la gestión y control social de los grupos interesados, en relación con la organización del proceso de trabajo en la construcción.

El mismo argumento se puede aplicar en lo referente a un posible aumento de productividad por la incorporación de tecnologías. (En este sentido existe una ponencia que se presentará posteriormente y que retoma este aspecto en forma mucho más detallada).

C) Otro renglón importante en la instrumentación de programas de autoconstrucción "planificada" es el de tierra.

En relación a la propiedad privada de la tierra urbana, como principal obstáculo frente a la producción habitacional, se apuntan los siguientes aspectos:

1.- A partir de los conflictos que ha causado el surgimiento espontáneo y la ubicación indiscriminada de las colonias populares, resulta necesario enfatizar, que los programas de autoconstrucción sólo pueden ser efectivos en la medida que el Estado disponga, en forma planificada, de las extensiones de tierra indispensables. Por eso, una política de autoconstrucción "planificada", tendrá necesariamente que articularse con una política de reservas territoriales.

2.- De mayor importancia quizá sea el tratamiento que se le dé a la forma de posesión implementada en el programa de autoconstrucción mismo. Como ya se ha señalado, los principales efectos negativos de la autoconstrucción "espontánea", han sido la parcelación y privatización de grandes extensiones de suelo urbano, inclusive del originalmente cons-

tituido como patrimonio nacional (los ejidos por ejemplo).

En ese sentido, se considera de suma importancia que las acciones de autoconstrucción "planificada" no contribuyan más a agudizar esta tendencia. Por lo tanto, programas de ese tipo deberán contemplar formas de propiedad social.

Asimismo para evitar la especulación con la vivienda misma, es necesario admitir mecanismos de control social, no sólo de la propiedad de la tierra, sino también de la vivienda y los espacios comunitarios.

En conclusión, la consideración de estos aspectos que aquí brevemente se han señalado, sólo es factible a través de la existencia de grupos organizados. E inevitablemente dentro de la dimensión del conflicto social por el "cambio".

---

El Arq. Alejandro Suárez Pareyón intervino en representación de COPEVI, A. C., en la Primera Reunión Nacional de Autoconstrucción con la ponencia "El Significado Potencial de la Autoconstrucción Planificada". Este estudio se correlaciona directamente con el presentado por la Arq. Priscilla Connolly, el cual también se incluye en este número de VIVIENDA.

---

Alejandro Suárez Pareyón realizó sus estudios en la Escuela Nacional de Arquitectura de la UNAM. Profesionalmente ha participado en diferentes proyectos de diseño arquitectónico y urbano, entre ellos, la remodelación de varios poblados del Estado de México, así como en cursos y conferencias relacionados con aspectos urbanos, de vivienda y de la problemática general de las ciudades. En la actividad docente se ha desempeñado como profesor en la Escuela Nacional de Arquitectura, impartiendo cursos sobre Historia de las Ciudades, Urbanismo y Planeación Urbana. En la actualidad es Coordinador Técnico General del Centro Operacional de Vivienda y Poblamiento A. C., COPEVI.