

Movilidad, espacio público y diseño participativo

MOBILITY, PUBLIC
SPACE AND
PARTICIPATORY DESIGN

MOBILIDADE, ESPAÇO
PÚBLICO E DESIGN
PARTICIPATIVO

MOBILITÉ, ESPACE
PUBLIC ET DESIGN
PARTICIPATIF

Este número de la revista *Bitácora Urbano Territorial* está dedicado a examinar la relación entre movilidad, espacio público y diseño participativo. Tres asuntos que, aunque cada uno cuenta con un universo independiente en términos conceptuales y en sus desarrollos prácticos, nos pareció pertinente reunirlos en una misma temática dada su interrelación permanente en las dinámicas actuales de la ciudad y el territorio.

Acudimos al concepto de movilidad para referirnos a la forma como los ciudadanos, presentes en el territorio, se desplazan en los distintos planos de la ciudad y, de la sociedad. La ciudad es tomada como un espacio predominante de concentración de los seres humanos, un espacio les brinda un conjunto de oportunidades. Así, la ciudad, entendida como la máxima representación de la democracia y de los avances en ciencia y tecnología, debería garantizar la movilización libre de los ciudadanos en el territorio; sin embargo, la realidad es muy diferente. Sus espacios están fragmentados como causa de procesos de ocupación y de lógicas de poder que generan constantes barreras físicas y de otros ordenes, que impiden la movilización y el traslado libre.

Los conflictos internos que tienen lugar desde hace años en los países de América Latina hacen que el territorio unitario de la nación, en la práctica, no sea posible; esto a causa de la cauda de la distribución, territorial que, derivada de las distintas lógicas y prácticas del poder que en él se desarrollan, afectan la movilidad.

Los territorios urbanos no son ajenos a esta situación. Allí, los grados de legitimidad de los actores se traducen en acciones concretas que permiten establecer en manos de quién está el control territorial, con el agravante de que estas dinámicas se convierten en parte inherente de los habitantes y comunidades urbanas y rurales, que terminan adaptando sus roles a esas nuevas lógicas urbanas.

Esta situación genera problemas de movilidad ya que cada territorio está delimitado real o virtualmente, por lo cual los ciudadanos deben construir sus propias "rutas de movilidad" para permanecer en dichos territorios. Se trata de sobrevivir. Un caso bastante conocido en Colombia y que ejemplifica lo anterior es el accionar de los grupos paramilitares de ultraderecha, también conocidos como bandas criminales, en los barrios de Medellín (particularmente en las comunas Nororiental y Noroccidental) desde la década de 1990 que, además de apropiarse del territorio y ejercer control sobre él, generan barreras a través de las llamadas "fronteras invisibles".

Pero la movilidad también la debemos entender desde la perspectiva social y económica, dado que las dinámicas socio-espaciales de segregación y las prácticas económicas del mercado impiden que la población pueda movilizarse o tener accenso social y económico, restringiendo la vida de los ciudadanos a las prácticas de consumo y a la oferta precaria

PhD. Arq. Carlos Alberto Torres-Tovar

Arquitecto, Magíster y Doctor en Urbanismo. Doctor en Arquitectura y Ciudad. Profesor Asociado de la Universidad Nacional de Colombia. Escuela de Arquitectura y Urbanismo. Investigador Senior (IS). Líder del grupo de investigación "Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad"

de calidad de vida disponible. Baste con observar el Índice de GINI en las ciudades principales de América Latina, las condiciones precarias de movilidad pública masiva o las condiciones de acceso a la vivienda o a los bienes y servicios urbanos.

Si, a su vez, entendemos que el espacio público se articula a la movilidad y que en él se genera la ciudad del siglo XXI, la cual está asociada mayoritariamente a los ideales e intereses del sistema capitalista, entonces nos enfrentamos a una fuerte contradicción. Por una parte, se plantea que en el espacio público se diluyen las diferencias sociales existentes a través de la construcción y el aprovechamiento colectivo del espacio, permitiendo el encuentro, la reunión y, eventualmente, la organización, sin limitar su uso a la circulación de los ciudadanos.

Pero, por otra parte, el espacio público como escenario de encuentro y dinamización de la vida urbana está en proceso de desaparición. Cada día se reduce o privatiza más, siendo escasos y con malas condiciones para el conjunto de los habitantes, a pesar de que se reclama como un atributo de la modernidad y del mercado. Esta lógica valoriza la propiedad del suelo y los desarrollos inmobiliarios, poniéndole precio al disfrute del paisaje, al uso de los parques o a escenarios públicos y, también, provoca la privatización de vías, andenes y aceras. Es decir, el espacio público ha pasado a ser un bien de consumo colectivo provisto por el mercado, por el cual se debe pagar para su disfrute.

En ese sentido, el espacio público debe trascender la noción de espacio residual de la propiedad privada en la ciudad, dedicado casi exclusivamente al tránsito y a la circulación. Así mismo, debe propender por la articulación de los tejidos urbanos al permitir el intercambio y la interrelación de los diferentes sistemas que confluyen en la ciudad y el encuentro de los diferentes agentes presentes en ella. Pero, ante todo, debe convertirse en el espacio de disfrute colectivo de los ciudadanos, donde se ejerce el pleno derecho a la ciudad y el territorio.

Desde el discurso, en esta segunda década del siglo XXI se hace referencia a sociedades inclusivas y se plantea que el mecanismo más adecuado para la consolidación de la ciudad y la resolución de sus problemas es por medio de estrategias de acción como los procesos de diseño participativo. Por ello, cabe preguntarnos cómo estas dinámicas, que permiten reconocer la perspectiva de saberes compartidos y no excluyentes, contribuyen a la materialización de una movilidad incluyente, así como a un espacio público apropiado y al servicio de los intereses de la mayoría de la sociedad.

Sin embargo, las prácticas de la participación tienen dos derroteros: las que se generan desde los procesos organizativos de las comunidades y aquellas que prefiguran el establecimiento y el mercado. Aunque pueden ser compatibles, en la práctica resultan divergentes. La primera, es autónoma, construida colectivamente, consensuada con las comunidades y producida desde los saberes y prácticas territoriales, lo cual garantiza un alto nivel de incidencia e impacto. La segunda, es restrictiva, no se considera como vinculante y solo se reconoce como procesos de consulta más no de concertación y, menos aún, de decisión. Desconoce la madurez de los procesos y prácticas de la participación y su capacidad para tomar decisiones sobre sus territorios y su futuro.

Así, el diseño participativo resulta ser un eslogan que sirve para convocar a las comunidades y sus procesos organizativos, así como para consultar sus intereses y necesidades, pero que, al final, no son tenidos en cuenta porque las decisiones las toman un grupo de técnicos y “expertos” a partir de sus reinterpretaciones. No olvidemos que los gobiernos locales, regionales y nacionales han sido elegidos por los ciudadanos para representar los intereses mayoritarios y no los de unos individuos o sectores específicos de la sociedad, quienes tienen unos intereses generalmente económicos y que afectan al conjunto de la ciudadanía.

Lo anterior hace evidente que la construcción de la ciudad y el territorio solo es posible a partir de la acción de una multiplicidad de agentes, ya que el mercado o la planificación no pueden hacerlo por sí solos. Tampoco pueden organizar la movilidad ni configurar el espacio público de tal manera que responda a las necesidades de la población; al contrario, lo que suelen hacer es limitar y condicionar. Una ciudad y un territorio verdaderamente incluyentes demandan acciones colectivas y concertadas, en este caso en particular, relacionadas con la movilidad, el espacio público y las prácticas de diseño participativo.

De este modo, en el presente número de *Bitácora Urbano Territorial* buscamos responder a tres preguntas básicas: ¿qué ha pasado con la movilidad en las ciudades y por qué no logra avanzar y ajustarse al ritmo del crecimiento de las dinámicas urbanas y territoriales? ¿Por qué el espacio público se mercantiliza cada día más en vez de desarrollarse y reconocerse como un bien común? Y ¿qué papel juega el diseño participativo en los diseños y prácticas de movilidad y en la creación, apropiación y disfrute del espacio público? Para ello, los artículos se enmarcan en los siguientes temas generales:

1. Calles latinoamericanas: teoría e intervención.
2. Transformaciones de la ciudad y el territorio a partir de la movilidad: entre lo proyectado y lo construido.
3. Condiciones de movilidad en la formalidad y la informalidad.
4. Relación entre territorio, transporte y desarrollo sostenible.
5. Construcción de indicadores de movilidad y urbanismo y medidas básicas de accesibilidad.
6. Otras alternativas a la movilidad masiva y estrategias de participación ciudadana para su construcción.
7. Construcción experta del espacio vivo, regeneración urbana y procesos de renovación urbana de los espacios públicos.
8. Integración paisajística en el crecimiento urbano.
9. Habitabilidad del espacio público producida por diferentes agentes sociales.
10. Formas de movilidad, visibilidad, espacio público, participación y poder en las ciudades.
11. Transformaciones del espacio público en la periferia urbana.
12. Experiencias de diseño participativo, dinámicas comunitarias y transformación de los territorios.

PhD. Arq. Carlos Alberto Torres-Tovar

Grupo de Investigación “Procesos Urbanos en Hábitat, Vivienda e Informalidad”
catorrest@unal.edu.co

Ciudad Universitaria, Bogotá D.C., septiembre de 2019