

Prácticas de los habitantes en territorios metropolizados.

Inteligencias ordinarias de lo urbano

Inhabitants practices in metropolitan areas.

Intelligences of the ordinary urban.

Práticas habitacionais em áreas metropolitanas.

Inteligências do cotidiano urbano.

Pratiques habitantes en territoires métropolisés.

Intelligences de l'urbain ordinaire.

▲ **Fotografía:** autoría propia

Autor

Fabrice Escaffre

Doctor en Geografía y Ordenamiento Territorial
Université Toulouse-Jean Jaurès/LISST-Cieu

fabrice.escaffre@univ-tlse2.fr
<https://orcid.org/0000-0002-7430-0810>

Recibido: 26/05/2020
Aprobado: 23/06/2020

Cómo citar este artículo:

ESCAFFRE, F. (2020). "Prácticas de los habitantes en territorios metropolizados. Inteligencias ordinarias de lo urbano". 30 (III): 43-54. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n3.86814>

Resumen

El artículo propone una reflexión sobre las prácticas cotidianas de los habitantes en espacios urbanos metropolitanizados. Trata, específicamente, las prácticas lúdicas en los espacios públicos, las movibilidades alternativas al automóvil y las relaciones sociales vinculadas a la vivienda. Pretende caracterizar las inteligencias del ordinario urbano que se construyen a partir de los usos directos de la ciudad y del uso que se hace de las TIC. La reflexión se apoya en observaciones, no sistemáticas, realizadas en los últimos cinco años en Toulouse (Francia), Medellín (Colombia) y Quito (Ecuador). El artículo presenta, en primer lugar, un marco de análisis teórico sobre la metropolización y sus usos ordinarios, luego la metodología utilizada y, a continuación, detalla los tres ejemplos de prácticas urbanas. Las prácticas lúdicas revelan el valor de

uso de los espacios públicos, los usos de la bicicleta y la caminata afirman otros modelos de movilidad, mientras que la cuestión de la vivienda se considera a partir de formas de valorización social. Estos ejemplos estudian las capacidades cognitivas, adaptativas, de protesta y transformadoras de las prácticas cotidianas de la ciudad, así como sus límites, poniendo en evidencia hasta qué punto las áreas metropolitanas tienen valor de uso y valor social.

Palabras clave: metropolización, cotidiano, habitantes, usos, alternativas.

Autor

Fabrice Escaffre

Doctor en Geografía y Ordenamiento Territorial. Docente en Ordenamiento Territorial y Urbanismo y codirector de la Maestría en Ciudades, Hábitat y Transición Ecológica de la Universidad Toulouse-Jean Jaurès. Investigador en el LISST-Cieu. Sus investigaciones actuales tratan sobre los modos de habitar, las estrategias y los proyectos urbanos en territorios metropolitanos.

Abstract

This article offers a reflection on the inhabitants daily uses of metropolitan areas. Dealing more particularly with entertainment practices in public spaces, mobility alternatives to the automobile and social relations linked to housing, it aims to characterize ordinary urban intelligences built from direct uses of the city but also from the use of Information and Communication Technologies (ICT). The reflection is based on non-systematic observations carried out over the past five years in Toulouse (France), Medellín (Colombia) and Quito (Ecuador). After having proposed a theoretical analysis framework for metropolization and its ordinary uses, then the methods and the fields of observation, the article successively discusses the three examples of uses previously mentioned. Playful practices are analyzed as revealing the use value of public spaces and cycling and walking, mainly, as the affirmation of other models of urban mobility. Finally, the question of housing is analyzed from different forms of social valuation. These three parts make it possible to study the cognitive, adaptive, protesting and transformative capacities of everyday city practices as well as their limits. All of this underlines how metropolitan areas have use value and social value.

Palabras clave: metropolitan areas, daily, inhabitants, uses, alternatives.

Résumé

Cet article propose une réflexion sur les usages quotidiens des habitants dans les espaces urbains métropolisés. Traitant plus particulièrement de pratiques ludiques des espaces publics, de mobilités alternatives à l'automobile et de relations sociales liées au logement, des intelligences de l'urbain ordinaires construits à partir des usages directs de la ville mais aussi du recours aux Technologies de l'Information et de la Communication (TIC). La réflexion s'appuie sur des observations non-systématiques menées ces cinq dernières années à Toulouse (France), Medellín (Colombie) et Quito (Equateur). Après avoir présenté un cadre d'analyse théorique de la métropolisation et de ses usages ordinaires, puis les modalités et les terrains d'observation, l'article aborde successivement les trois exemples d'usage précédemment mentionnés. Les pratiques ludiques sont analysées comme révélatrices de la valeur d'usage des espaces publics. Le vélo et la marche, principalement, comme l'affirmation d'autres modèles de mobilité. Enfin, la question du logement est présentée en montrant différentes formes de sa valorisation sociale. Ces trois parties permettent d'analyser les capacités cognitives, adaptatives, contestataires, et transformatrices de pratiques quotidiennes de la ville ainsi que leurs limites. Tout ceci souligne combien les territoires métropolisés recèlent de valeur d'usage et de valeur sociale.

Resumo

Este artigo oferece uma reflexão sobre o uso diário dos habitantes nos espaços urbanos metropolitanizados. Abordando mais particularmente as práticas divertidas nos espaços públicos, a mobilidade alternativa às relações automobilísticas e sociais ligadas à habitação, o objetivo é caracterizar as inteligências da construção urbana comum construída a partir dos usos diretos da cidade, mas também do uso de Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC). A reflexão se baseia em observações não sistemáticas realizadas nos últimos cinco anos em Toulouse (França), Medellín (Colômbia) e Quito (Equador). Após apresentar uma estrutura para a análise teórica da metropolização e seus usos comuns, os métodos e as áreas de observação, o artigo aborda sucessivamente os três exemplos de uso mencionados anteriormente. As práticas lúdicas são analisadas como reveladoras do valor de uso dos espaços públicos. Andar de bicicleta e caminhar, principalmente, como afirmação de outros modelos de mobilidade. Finalmente, a questão da habitação é apresentada mostrando diferentes formas de desenvolvimento social. Essas três partes permitem analisar as capacidades cognitivas, adaptativas, protestantes e transformadoras das práticas cotidianas da cidade, bem como seus limites. Tudo isso enfatiza até que ponto as áreas metropolitanizadas possuem valor de uso e valor social.

Palavras-chave: metropolização, cotidiano, habitantes, usos, alternativas.



Práticas de los habitantes en territorios metropolitanizados.

Inteligencias ordinarias de lo urbano

Mots-clés: métropolisation, quotidien, habitants, usages, alternatives.

El objetivo de este artículo es poner en evidencia las capacidades cognitivas, adaptativas y de contestación y transformadoras de las prácticas cotidianas de la ciudad, así como de sus límites. Trata de poner en relieve las inteligencias ordinarias de lo urbano construidas en el hacer (De Certeau, Giardy Mayol, 1994) y en el actuar (Petrescu, Querrien y Petcou, 2007), por medio de los usos directos de la ciudad y de las relaciones sociales que le son asociadas.

Utilizada como contrapunto de los análisis dominantes de la mundialización, la noción de actores discretos (Choplin y Pliez, 2018) puede ser utilizada para analizar la metropolización (Ghorra-Gobin, 2015) a partir de las prácticas de los habitantes.

Tres perspectivas de observación sobre esta forma de urbanización nos plantean sus retos, a la vez, que oscurecen parte de su comprensión: la primera es el enfoque o la justificación económica; la segunda, se refiere a la organización de los poderes políticos en el seno de la acción pública territorial; y, la tercera, la convierte en el horizonte digital de una ciudad inteligente. En el seno de la mitología metropolitana (Bouba-Olga y Grossetti, 2018), las tres perspectivas se encarnan de manera simplista en la figura de clases creativas (Vivant, 2009), como arquetipo del habitante de las metrópolis, mientras que estas, a menudo segregadas socioespacialmente, son muy diversas en sus formas de asentamiento y rearticulan las escalas vividas en el cotidiano.

La metropolización como proceso de crecimiento urbano pone los territorios en tensión, generando necesidades de alojamiento, ensanchando las movilidades e impactando el medio ambiente. Así, el poblamiento de territorios metropolizados se acompaña por numerosos habitantes y modos de habitar forzados. Este fenómeno de urbanización también lleva consigo nuevas maneras de vivir que son directamente observables en las prácticas cotidianas de las personas.

Estas prácticas ordinarias permiten comprender cómo el habitar metropolitano se inscribe en el espacio no solamente a partir de viviendas sino, más ampliamente, dentro de un conjunto de lugares frecuentados en diferentes escalas, algunas de las cuales también pueden ser analizadas como opuestas a la dinámica metropolitana.

De una cierta manera, y manteniendo las diferencias, este estudio, en lo que se refiere al uso, tiene proximidades teóricas con los planteamientos del activismo urbano (Douay, 2012) o con el ambientalismo urbano ordinario (Paddeu, 2017). En esa perspectiva, el presente artículo se consagra a la observación de tres tipos de prácticas de los habitantes en contextos metropolitanos. Primeramente, el juego como revelador del valor de uso de los espacios públicos y, seguidamente, la movilidad cuando ella afirma una concepción alternativa al modelo del uso del automóvil individual. Estos dos tipos de prácticas, objeto de la observación, permiten cuestionar socialmente la metropolización. La noción de valor de uso, que ha profundizado Márquez Pulido (2014), se utiliza aquí para insistir particularmente en las tensiones relacionadas con la dominación del valor de cambio y también con su limitación por la especialización funcional del espacio urbano planteada por Lefebvre (2009; Molano Camargo, 2016). Los espacios públicos son definidos tomando en cuenta sus diferentes formas (Pascual González y Pena Díaz, 2012), su política simbólica (Tomas, 2001) y sus dimensiones relacionales (Carrión, 2016). El tercer objeto de estudio trata de la vivienda cuando afirma un valor social, es decir, cuando esta permite “lograr el desarrollo, el progreso y el bienestar de la familia, sus miembros, las comunidades, y por ende, la sociedad entera” (Maya Pérez y Maycotte Panza, 2011: 29).

El objetivo de este artículo es poner en evidencia las capacidades cognitivas, adaptativas y de contestación y transformadoras de las prácticas cotidianas de la ciudad, así como de sus límites. Trata de poner en relieve las inteligencias ordinarias de lo urbano construidas en el hacer (De Certeau, Giard y Mayol, 1994) y en el actuar (Petrescu, Querrien y Petcou, 2007), por medio de los usos directos de la ciudad y de las relaciones sociales que le son asociadas.

El análisis parte de observaciones en Toulouse, Quito y Medellín. Los tres casos de estudio demuestran cómo las inteligencias de los habitantes moldean los espacios metropolitanizados, buscando promover no su competitividad ni su atractivo, sino, más bien, su habitabilidad. De esta manera se afirman junto a o, incluso, contra los modelos dominantes.

Después de proponer el marco de análisis de la metropolización y sus usos ordinarios, se presentan los fundamentos metodológicos y los campos de observación en los que se apoya este artículo, antes de abordar sucesivamente los tres tipos de prácticas mencionadas anteriormente.

La metropolización: entre limitaciones y oportunidades. ¿Cuál habitabilidad?

En el marco de análisis utilizado, la metropolización se considera como un proceso de transformación territorial, espacial, económico, político, social y ambiental que corresponde al desarrollo de la mayoría de las ciudades más grandes del mundo, así como a su organización en redes en diferentes escalas (Offner, 2019). Definida de esta manera, la metropolización no solo concierne a ciudades grandes o muy grandes, sino que también se concibe a partir de las interrelaciones que se dan entre ellas y con otros espacios, que, durante mucho tiempo, han sido considerados en oposición a las ciudades. Por ejemplo, las zonas rurales o los espacios naturales cercanos están, al mismo tiempo, influidos por y hacen parte de la metropolización. En este sentido, el uso de las nociones de metrópoli y metropolización son cercanas a la de región urbana (Ghorra-Gobin, 2015).

Esta definición no refiere la metropolización a un umbral demográfico particularmente preciso o a un límite territorial obvio y nos invita a analizar la metrópoli de una manera diferente, no solo como un lugar de concentración del crecimiento económico o del

poder político. Aunque los dos atributos pertenecen al registro metropolitano, este integra también otras dimensiones directamente vinculadas al crecimiento demográfico y a la evolución de las formas de ocupación del espacio.

En términos demográficos, la metropolización corresponde generalmente al crecimiento, aunque de intensidad variable y a la diversificación de la población. Espacialmente, el fenómeno se refleja tanto en la densificación de la urbanización, a veces muy fuerte, como en la expansión de la ciudad inicial sobre sus periferias directas y, por el efecto de las redes de transporte, hacia horizontes más distantes y con formas discontinuas (Sieverts, 2004).

El corolario de estas dos evoluciones, demográfica y espacial, es generalmente una acentuación de la división social del espacio, yendo hasta la segregación (Leal, 2002), según lógicas espaciales complejas que mezclan, en una misma ciudad, la perifерización de los más pobres, pero también de los más ricos o la valorización de zonas centrales vecinas de espacios devaluados.

La metropolización cambia así el lugar, el papel y las formas de las ciudades en los territorios e induce adaptaciones en los habitantes. Estos deben enfrentar problemas metropolitanos como el alto costo de la vivienda, las dificultades para desplazarse, la contaminación, la saturación de los equipamientos públicos y la lejanía de la naturaleza.

Estos problemas surgen en contextos que cambian rápidamente (Rosa, 2013). A pesar de la construcción masiva en las zonas metropolitanas, la falta y calidad de vivienda es un problema. Moverse es difícil a pesar de las nuevas infraestructuras que se actualizan con frecuencia. Los equipamientos públicos se multiplican, pero rara vez tan rápido como la población. Sin embargo, subrayemos que la metropolización también brinda oportunidades, gracias a las conexiones que permite y a los servicios y equipamientos que ofrece, constituyendo un contexto que abre el campo de posibilidades, pero ciertamente compartida de una manera desigual. Se observan también lugares-oportunidades, puesto que son públicos y accesibles y pueden enriquecer las experiencias diarias de los habitantes en un contexto metropolitano. Como ejemplo, se encuentran grandes bibliotecas, instalaciones culturales o espacios deportivos, amplios espacios públicos y universidades.

De esta manera, entre limitaciones y oportunidades, los habitantes buscan individual o colectivamente los medios para volver las metrópolis más habitables. Ellos no buscan solamente un empleo, una vivienda o cómo movilizarse, sino que, por medio de sus usos, componen formas de adaptación, rebusques, innovaciones e, incluso, generan soluciones en contra de aquellas propuestas por la esfera mercantil o de las llevadas a cabo por la acción pública. En este sentido, los habitantes actualizan cotidianamente la producción social del espacio (Lefebvre, 2000) buscando respuestas frente “al proceso de urbanización del capitalismo financiero y las políticas neoliberales y posneoliberales”, particularmente, desde las crisis económica y ambiental de inicios del siglo XXI (Molano Camargo, 2016: 5).

Aquí, los habitantes son considerados en sus vidas cotidianas (De Certeau, Giard y Mayol, 1994), ellos construyen la metrópoli ordinaria a través de sus prácticas, a menudo, menos estudiadas que los grandes proyectos que se jactan de construir hoy la ciudad del mañana. Los usos se adaptan a los territorios metropolitanos, pero son también ordenadores poderosos del territorio.

Esta matriz de lectura de la metropolización moviliza varios aspectos de la noción de apropiación del espacio. Partiendo de las prácticas, esta trata de apropiaciones materiales (Ripol y Veschambre, 2005) que frecuentemente van más allá de los marcos legales de la propiedad tanto pública como privada, persiguiendo objetivos sociales y ambientales más generales.

Tales apropiaciones burlan los usos previstos de los lugares, rechazan las directivas de lo concebido (Ripol y Veschambre, 2005) o los modelos dominantes de fabricación y de práctica de la ciudad. Con frecuencia, estos generan tensiones y conflictos, particularmente en contextos urbanos metropolizados, caracterizados por su extensión, su complejidad, su valorización y sus profundas desigualdades.

A pesar de que estas apropiaciones pueden analizarse como prácticas contestatarias de un orden urbano en contextos metropolizados, particularmente dado a lo funcional y mercantilizado, también pueden ser consideradas para pensar la ciudad en una perspectiva que busca valorarlas económicamente.

La tensión entre estas dos perspectivas no debería, por lo tanto, conducir a cancelar a priori los aportes de los usos de los habitantes a la habitabilidad de lo

urbano metropolizado, pero más bien pensarlas en sus escalas, sus contextos y sus especificidades como respuestas a las necesidades de los habitantes.

Tres casos de observación: toulouse, medellín y quito

Esta contribución se basa en trabajos de observación y entrevistas conducidos durante los últimos cinco años en los contextos urbanos de Toulouse, Medellín y Quito. Se programaron recorridos urbanos en las tres ciudades, incluidas sus periferias y se estableció una guía de observación para analizar, a la vez, los paisajes urbanos y los tres campos de uso seleccionados. Específicamente en el caso de los espacios públicos, se realizó la observación participante. Tanto en los recorridos como en la observación se llevó un diario de campo. Las entrevistas fueron no estructuradas y corresponden a intercambios abiertos con los habitantes durante los recorridos y las fases de observación en los barrios y espacios públicos.

Sin implementar un análisis urbano completo ni un enfoque estrictamente comparativo, estas herramientas brindan la oportunidad de poner en perspectiva situaciones urbanas observables en tres ciudades diferentes en muchos aspectos. A las diferencias culturales generales entre una ciudad europea y dos ciudades latinoamericanas, se deben agregar aquí aquellas relacionadas con la topografía, el número de habitantes, los perfiles económicos o la trayectoria sociopolítica reciente.

Toulouse se encuentra en la llanura del río Garona, mientras que Medellín y Quito son dos ciudades andinas, situadas en altitud y rodeadas de montañas. Por lo tanto, se tiene, por un lado, la existencia de posibilidades de expansión urbana concéntrica prácticamente ilimitada para el primer caso; y, por otro, un entorno más restrictivo que genera un desarrollo lineal que se extiende en los valles, pero también en las pendientes circundantes.

A pesar de las diferencias en la definición de los perímetros, Medellín y Quito tienen alrededor de 2,500,000 habitantes, mientras que Toulouse es un municipio con cerca de 480,000 habitantes, en una aglomeración que cuenta con 900,000 habitantes. Quito es la capital de Ecuador, mientras que Medellín y Toulouse son capitales regionales.

El estatuto de capital explica que el perfil económico de Quito está relacionado con las inversiones y los empleos públicos, aunque tenga una estructura productiva diversificada con un importante sector comercial. El dinamismo económico de Medellín y Toulouse es alto, pero con apoyos diferentes. Medellín se basó en las industrias textiles históricas, en la riqueza agrícola y minera regional, además de la economía informal. En Toulouse, el crecimiento económico es impulsado por el modelo “tecnopolitano”, siendo uno de los lugares en Europa más importantes en la industria aeronáutica y aeroespacial, alberga también sectores avanzados en biotecnología e informática.

En estos contextos tan diferentes, la metropolización genera trayectorias diferenciadas, pero tendencialmente similares. De diversas maneras, las tres ciudades buscan irradiar más allá de sus respectivas áreas de influencia a escala regional o incluso mundial. Lo atestigua la importante estrategia de comunicación de Medellín sobre sus transformaciones recientes (Escaffre y González Escobar, 2017), la organización de la cumbre Mundial de las ciudades Hábitat III en Quito en 2016 o el lugar de Toulouse en la economía aeronáutica.

Las tres también tienen que enfrentar los desafíos del crecimiento demográfico. No por las mismas razones, ni en los mismos contextos, pero con un reto importante de producción de viviendas y, de manera más amplia, de la habitabilidad urbana para el mayor número de pobladores en un contexto de diferenciación socioespacial afirmada.

El juego revelador de la importancia del uso de los espacios públicos

La intensificación de la vida cotidiana, corolario de la metropolización, lleva a una crítica a veces radical (Faburel, 2018). La metropolización produce ciudades caras, desiguales, contaminadas y congestionadas, en las que domina una visión funcionalista y comercial de los espacios públicos. Si la gravedad de estas afirmaciones varía según la ciudad, son lo suficientemente generalizadas para que muchos habitantes busquen, a través de sus prácticas urbanas y de las nuevas formas de apropiación de los espacios públicos, recrear calidad de vida.

Es el caso particular de los usos recreativos que permiten revelar o redescubrir diferentes variaciones del

valor de uso de los espacios públicos. Estos usos recreativos toman varias formas y están ampliamente presentes en las ciudades de todo el mundo. Monopatines, patines, BMX, entrenamiento en la calle, correr y montar en bicicleta son las formas más comunes.

¿Qué se valora de los espacios públicos? Que son espacios abiertos, accesibles, gratuitos y compartidos. Se valora también una cultura lúdica de adaptación a lo existente y una recomposición de grupos sociales incluso efímeros.

Estos usos constituyen oportunidades para la apropiación de la ciudad más allá de los espacios residenciales y comerciales privados. Frente al lugar del tráfico en los espacios públicos, frecuentemente dominados por el uso del automóvil, las prácticas lúdicas, al desviar los lugares de su función principal, los revalorizan renovando la figura del peatón que camina, corre o, incluso, rueda o se desliza. En definitiva, inscribiéndose en el cotidiano urbano, estos usos recreativos en su diversidad también se oponen a una ludificación de las ciudades como una ventaja única para la comercialización.

Tal reapropiación del espacio urbano no ocurre sin inconvenientes o conflictos. Así los usos lúdicos, cuando aparecen, han sido frecuentemente considerados como actividades minoritarias, modas pasajeras o, incluso, prácticas “salvajes” que agreden el orden urbano. Esta situación de marginación inicial se observó para el correr, para el monopatín y, más recientemente, para actividades como el parkour. Algunos han sido o pueden ser objeto de prohibiciones públicas, ser relegados a lugares marginales o ser combatidos por dispositivos espaciales específicos, como ciertos revestimientos del suelo o mobiliario urbano antimonopatín. Además de tales impedimentos oficiales, estos usos dan lugar a numerosos microconflictos interindividuales que son testigos de la fricción específica de la sociedad urbana.

En Toulouse, la Plaza de Europa es un ejemplo particularmente exitoso de esta reapropiación lúdica. Muy cercana al centro de Toulouse, fue originalmente la plaza de armas de un cuartel militar que, una vez desmilitarizado, dio lugar en la década de 1980 al desarrollo de un nuevo barrio. La Plaza de Europa se sitúa a distancia de las principales redes viales, rodeada de edificios donde ella es el espacio posterior. Es un área muy grande, no está bordeada por comercios, ni atravesada por flujos importantes. Su sótano está ocupado por un parqueadero. Tal espacio tiene mu-

chas de las características de un no lugar (Augé, 1992) y no es realmente el soporte para usos organizados clásicos como un mercado, una fiesta, entre otros.

Por otro lado, es el lugar de varias apropiaciones lúdicas autoorganizadas. Skate, patinaje, reuniones de bailarines, partidos de cricket, entre otros, tienen lugar allí regularmente y con diferentes intensidades. También hay niños montando bicicletas, jugando a la pelota, entre otras actividades. Todos estos usos dan valor al espacio libre que ofrece la plaza, lejos de los ejes de tráfico y, por lo tanto, segura y tranquila. Bien ubicada en Toulouse, hoy servida por la línea B del metro, la Plaza de Europa ha sido codiciada durante varios años. La ciudad ha decidido integrarla en una operación urbana y apoyar la realización de un proyecto de construcción que debería reducir el espacio disponible a la mitad. Rejas que materializan los límites de las futuras construcciones están instaladas y los usuarios recreativos se lamentan que la densificación de la ciudad vendría a reducir su espacio de libertad.

Más allá de este ejemplo, la obstinación de los usos lúdicos, su discreción, pero también sus capacidades de puesta en escena, les ha permitido consolidar su lugar en el espacio público en los últimos años. De hecho, estos pasan en parte desapercibidos porque se integran con las otras movibilidades individuales. Ir en bicicleta al trabajo es una oportunidad para hacer deporte, especialmente porque las aplicaciones digitales le permiten hacer carreras virtuales. Ir a una estación de transporte público mientras usa su patineta le posibilitan hacer algunas acrobacias al pasar. Al contrario, los usos lúdicos de los espacios públicos pueden ser muy demostrativos cuando tienen lugar en uno de los hitos de una ciudad o porque movilizan muchos practicantes.

Hoy, es tal el desarrollo de estos usos lúdicos que, en algunos casos, han inspirado la acción de los poderes públicos que, después de haber ignorado o combatido esas prácticas, las integran y, a veces, hacen de ellas instrumentos de sus estrategias de valorización urbana. En Toulouse, la ciudad autoriza este conjunto de prácticas e, incluso, ha construido espacios que les son dedicados. Recientemente también las promueve comunicándolas por medio de videos en Internet que presentan estos lugares.

Las ciclovías dominicales en Medellín y Quito nos dan otros ejemplos. Estas ciclovías temporales corresponden, en ambos casos, a la suspensión del uso del automóvil el domingo por la mañana en grandes ejes

de la ciudad o en ciertos barrios, como alrededor del estadio Atanasio Girardot de Medellín. Las calles liberadas del tráfico automotor son utilizadas por muchos caminantes, corredores, ciclistas y patinadores de todas las edades. Estos usos libres son regulados en Medellín por el INDER –Instituto de Deportes y Recreación de Medellín– que, a lo largo del recorrido, da instrucciones de seguridad, organiza los usos, entre otros. La policía también está presente, pero de manera discreta. Se puede considerar que las ciclovías simbolizan el reconocimiento de la legitimidad de los usos recreativos de los espacios públicos en el sentido que la ciudad proporciona un lugar importante y seguro a estas prácticas que el resto del tiempo ocurren en condiciones menos apropiadas. Pero las ciclovías temporales también se pueden ver como una manifestación de la baja consideración de estos usos fuera de tiempos y lugares dedicados a ellos.

Estos ejemplos dan testimonio de la capacidad que tienen los usos recreativos de mostrar que es posible otra vivencia de los espacios públicos y de la ciudad. Ellos brindan oportunidades de experimentación que juegan un papel clave en las transformaciones contemporáneas de los usos de la ciudad (Brouet, 2019).

Si los usos lúdicos de los espacios públicos se realizan in situ, las TIC desempeñan un papel central en su desarrollo. Primero, facilitan la difusión de estas prácticas de una ciudad a otra, principalmente a través de videos que muestran tanto las actividades como las propias ciudades. Es así que, en gran medida, la llamada “cultura lúdica urbana” fue capaz de extenderse por todo el mundo y ahora genera flujos entre ciudades en busca de practicar los “lugares” virtualmente conocidos. Las redes sociales sirven también para organizar esas prácticas. Desde una página o un grupo, los practicantes fijan reuniones y preparan eventos, algunos de los cuales son filmados, fotografiados y compartidos.

Esta revelación del valor del uso de los espacios públicos a través de las prácticas lúdicas urbanas encuentra un eco en términos del análisis de los lugares públicos a través de los usos que los niños hacen de ellos en contextos urbanos (Paquot, 2015). Los lugares que les son dedicados en las ciudades y, en particular, en los espacios públicos se han reducido en las últimas décadas. Por razones de seguridad, los niños se confinan en el espacio doméstico o dentro de equipamientos específicos, normalmente cerrados. Debido a que el uso del automóvil se ha generalizado para las movibilidades cotidianas de sus padres, ellos también

se desplazan menos “activamente” en los espacios públicos. Esto varía, pero describe una situación de menor presencia o autonomía en el uso de espacios públicos por parte de la mayoría de los niños, en particular, en lo que respecta a jugar allí.

Cuando, a pesar de todo, los niños juegan en los espacios públicos, notamos cuánto reinventan a través de sus juegos espacios que no han sido previstos para esto o lugares especialmente diseñados para ellos pero que deben ser utilizados de otra manera. Una plaza se convierte rápidamente en un campo de fútbol o, como la Plaza de Europa en Toulouse, en un lugar para aprender a montar en bicicleta o patinar. Una amplia acera ofrece la oportunidad de montar bicicleta y los árboles la de escalar. En ese mismo sentido, la apropiación que hicieron los niños en el Parque de los Pies Descalzos en Medellín de los espejos de agua y fuentes ornamentales, lo mismo que de las zonas de arena, inicialmente diseñadas como lugares contemplativos, obligó el diseño de nuevos elementos para que tuvieran mayor interacción. El juego de niños abre la funcionalidad de los espacios públicos e invita a repensar los problemas de tráfico y seguridad.

Las actividades recreativas revelan el valor de uso de los espacios públicos y son testigo de una forma de inteligencia propia a estas prácticas, traduciéndose en la capacidad de hacer con la ciudad, con lo existente, incluso, de tomar su lugar frente a una movilidad automotriz, una inseguridad y/o una mercantilización que se posicionan como dominantes. Sin embargo, estos usos no están exentos de contradicciones y, a veces, se institucionalizan. Una de las formas de institucionalización puede ser la organización de grandes eventos lúdicos urbanos diseñados, principalmente, para fines comerciales y de marketing territorial. Otra forma, más cercana a la inteligencia habitante, enriquece la reflexión del urbanismo, como se observa en el skate-urbanismo^[1] en Burdeos, Francia.

La afirmación de otros modelos de movilidad

El desarrollo de modos de desplazamiento activo corresponde a un proceso similar para redescubrir las múltiples ventajas de los espacios públicos. ¿Cuántos ciclistas o caminantes discretos lo han hecho, duran-

te mucho tiempo, con la incomodidad de una ciudad que los había olvidado en gran medida antes de comenzar, a veces, a reconsiderarlos, revalorizando su sobriedad energética, sus bajas emisiones de CO₂ o, incluso, su adaptación a la ciudad densa?

Frente a la lentitud de la crítica del modelo del automóvil, también se desarrollaron prácticas “activas” voluntariamente menos discretas o que buscan visibilidad con el objetivo de revolucionar el orden automotriz dominante, para utilizar palabras de ciertos defensores del ciclismo urbano.

Al igual que los usos lúdicos, el retorno de estos modos activos no se lleva a cabo sin conflictos. Por su presencia, cuestionan el orden de movilidad establecido y los intereses que los acompañan. Por ejemplo, cuando la bicicleta urbana reaparece en Toulouse (Rivière, 2009), surge un conflicto en torno a la autorización de su uso en los carriles de los autobuses. Los conflictos también aparecen en los ejes transformados en ciclovías permanentes donde ciertos residentes y otros usuarios se quejan de los usos utilitarios del ciclismo que buscan velocidad y, según ellos, inducen accidentes. Pero, obviamente, es con el uso del automóvil que las tensiones son más agudas, no solo en los centros metropolitanos, sino en las zonas alejadas cuando los ciclistas utilizan las carreteras.

La revalorización del uso de la bicicleta en la ciudad pasa en Medellín, como también en Toulouse, por la existencia de actores asociativos dedicados a este objetivo. Desde 2010, el colectivo ciudadano SIClas de Medellín ha organizado recorridos en bicicleta por la ciudad los miércoles por la noche para facilitar la reapropiación de las calles por parte de los ciclistas. También ofrece clases de ciclismo, paseos históricos o participa en proyectos de cartografía colaborativa. La Maison du vélo (Casa de la bicicleta) en Toulouse está en la misma línea alquilando bicicletas, impartiendo clases, entre otras actividades. Todo eso alrededor de un restaurante llamado Le vélo sentimental (La bicicleta sentimental). Las dos asociaciones, a su vez, desempeñan el papel de interlocutor con las autoridades públicas locales cuando buscan desarrollar el uso de las bicicletas.

El redescubrimiento de la caminabilidad de las metrópolis también está en curso y ya no solo en las calles comerciales o centros comerciales. Esto pone en evidencia el caminar como un medio de desplazamiento, único o asociado con otros. Por lo tanto, se destaca que, en las áreas metropolitanas, los múlti-

[1] Para mayor información, véase: <http://www.bordeaux.fr/p123151/l-usa-ge-du-skate-a-bordeaux>

ples usos de las aceras nos invitan a reubicarlo entre la diversidad de prácticas de los espacios públicos (Capron, Monnet y Pérez López, 2018). También se observa en sus partes menos densas y con más vegetación en forma de caminos que existen desde hace mucho tiempo en una cima, en el fondo de un valle y, generalmente, con vínculos antiguos a la actividad agrícola o trazados más recientemente, al ritmo de los pasos de los habitantes, dibujando las “líneas de deseo” al lado de los espacios construidos o en contradicción voluntaria a ellos. En su multiplicidad de formas, caminar adquiere varias dimensiones, lo que hace posible considerarlo como una *low technology* (baja tecnología) (Monnet, 2019) que atestigua una forma de inteligencia urbana en obra.

Sin embargo, las alternativas de los habitantes en términos de movilidad no se limitan a estos dos modos activos y se adaptan a los territorios metropolitanos. Ellas pueden también apoyarse en el uso del automóvil, pero buscando que se vuelva más solidario. En los suburbios del sudeste de Toulouse, la asociación Autolien propone el uso compartido de automóviles. Su objetivo es no solo compartir viajes de proximidad no cotidianos, sino de hacerlo con personas que experimentan dificultades de movilidad en aquellos territorios donde el automóvil sigue siendo el principal medio de transporte.

En el contexto de Toulouse también podemos observar que se están renovando las prácticas de movilización ciudadana en torno a los usos del ferrocarril urbano con el proyecto Rallumons l'étoile (Reencendamos la estrella), que promueve la transformación de las líneas existentes en líneas urbanas. Este proyecto, liderado por una asociación de habitantes y actores privados y públicos, se basa en la movilización y en una comunicación muy activa, cuyos eventos más importantes fueron operar trenes festivos que transportaban pasajeros para mostrar, por medio de su uso, la viabilidad de las propuestas presentadas.

En la mayoría de los ejemplos anteriores, los habitantes, como usuarios o actores involucrados en colectivos militantes, apoyan sus alternativas de movilidad en diferentes recursos de las TIC, tanto para difundir información como para participar en el debate público sobre movilidad. Propuestas de redes diferentes, videos de eventos, cartografía participativa, encuesta de usos y encuesta sobre los lugares donde se desarrollan son ejemplos para los cuales el uso de las TIC busca ampliar las capacidades transformadoras de estos usos alternativos.

La recuperación de estas prácticas es más compleja que en el caso de los usos recreativos, puesto que una buena parte de las prácticas de movilidad alternativa buscan tener eco, ser tomadas en cuenta y recuperadas por los actores públicos. Uno de los riesgos más obvios de esta recuperación radica en tener en cuenta estos usos con poca ambición. Lo vemos hoy especialmente en las grandes ciudades donde los habitantes activos están atentos para que no se llegue solamente a algunos logros emblemáticos pero anecdóticos frente a los retos de las movilidades dentro de las zonas metropolitanas.

El valor social de las viviendas

Otra forma de la inteligencia habitante se expresa en las metrópolis en la esfera residencial y produce una valoración social de la vivienda que está lejos de las perspectivas mercantiles o de planeación. Esta situación se observa cuando el vecindario sirve como punto de apoyo para los habitantes. Moviliza múltiples recursos que apoyan una mayor habitabilidad.

Esta habitabilidad no aparece necesariamente en la vida cotidiana, marcada por señales débiles como la cordialidad entre vecinos, intercambios de servicios o relaciones con comerciantes que van más allá de la simple transacción comercial. En las grandes ciudades en crecimiento demográfico con una renovación importante de una parte de sus habitantes y por situaciones de desplazamiento, esta vida ordinaria no siempre tiene tiempo de establecerse o de profundizarse en los sectores de urbanización reciente, lo que frecuentemente les fragiliza.

En cambio, a menudo, esta habitabilidad socialmente aumentada se expresa con fuerza durante las operaciones de demolición que hacen que los residentes teman ser dispersados y alejados de su vecindario. Un ejemplo de esto es el barrio El Condado en Quito, donde un proyecto para instalar un teleférico urbano amenaza con demoler numerosas viviendas. Como lo muestran los murales en las paredes del barrio, una gran parte de su población se opone a la obra de infraestructura tanto para mantener sus viviendas, como para garantizar lo que les ofrece una integración en una comunidad vecinal. Frente a esto, las promesas de mejoramiento del servicio de transporte público no parecen suficientes.

Un caso similar se presenta en Toulouse, donde, para sorpresa de las autoridades públicas, la mayoría de los habitantes de los barrios que han sido objeto del Programa Nacional de Renovación Urbana ha expresado en repetidas ocasiones su deseo de permanecer en el mismo lugar, pese a la oferta de ser reubicados en otras zonas de la ciudad menos estigmatizadas (Lelévrier, 2018).

Esta habitabilidad socialmente aumentada también aparece en el contexto del envejecimiento de la población en un barrio. Como se puede ver en las viviendas periurbanas o de interés social en Francia, las personas mayores que hoy envejecen más a menudo lejos de sus hijos aprecian poder contar con relaciones vecinales estimulantes y tranquilizadoras. Sus hijos, que no viven cerca de ellos, también lo reportan como una valiosa calidad de un entorno residencial. Existen dispositivos “inteligentes” que usan las TIC, pero la socialización del apoyo residencial para el envejecimiento los complementa al humanizarlos.

Esta necesidad de apoyo residencial no completamente cubierta por las TIC también es evidente cuando los habitantes de viviendas de interés social en Francia, independientemente de su edad, valoran su gestión de “proximidad” encarnada por los empleados de la organización HLM (vivienda de alquiler moderado) que posee el alojamiento. Además del precio, de la superficie y de la ubicación de este alojamiento o del mantenimiento del edificio, aquí toman gran importancia las relaciones sociales que se desarrollan más allá de las cuestiones técnicas o sociales de regulación de conflictos en el vecindario.

Los ejemplos de vivienda participativa dan testimonio de otra forma de concebir el acceso a la vivienda y su gestión colectiva a largo plazo. Rompiendo con la perspectiva del mercado, estas colocan en el centro la vida colectiva e integran las relaciones de solidaridad entre vecinos.

Hay muchos ejemplos de este tipo en Toulouse y, aunque son minoritarios en el área municipal, son emblemáticos. Algunos son antiguos como Des castors (Los castores) en el barrio Bagatelle, edificada hace cincuenta años y otros más recientes como la cooperativa Des quatre vents (Los cuatro vientos), ubicada en el barrio ecológico Cartoucherie. Se valora aquí otra forma de hacer y vivir en la ciudad. En Des castors el diseño y la construcción de los inmuebles se realizó conjuntamente y con formas de ayuda mutua. Una vez construido el complejo residencial, las rela-

ciones se desarrollan en una cordial ignorancia (Charmes, 2005), pero también incluyen formas de ayuda entre vecinos especialmente para apoyar el envejecimiento de algunos de los ocupantes.

Un conjunto de viviendas ubicado en el área urbana de Quito, cerca de la Mitad del Mundo, muestra métodos similares con intercambios, formas de ayuda mutua y gestión a largo plazo que se desarrollan entre instancias formales y relaciones informales cotidianas. Esta cooperativa nació de un grupo de mujeres que buscan mejorar sus condiciones de vivienda y tener acceso a la propiedad. Una vez formado, el colectivo desarrolló una acción de microahorro para acceder a las ayudas públicas para la construcción y luego trabajaron en la concepción de sus viviendas. El conjunto de viviendas fue edificado de manera progresiva, siendo terminado por ellas en lo que se refiere a los espacios comunes, muros de cerramiento, entre otros.

Estos ejemplos de hábitat participativo, sin entrar en los detalles de sus especificidades, permiten enfatizar que su activación o su acompañamiento puede tener parte en una ingeniería no mercantil. Con el apoyo de un centro de investigaciones en el caso ecuatoriano o una asociación local (en relación con redes a escalas más altas) en el caso de Toulouse, esta ingeniería ayuda en la realización de proyectos que se salen de los marcos dominantes, pero siguen siendo legales o, incluso, promueven formas de “buen gobierno” con efectos no obstante ambiguos (Quentin, 2005).

Conclusión

El juego, las movilidades alternativas, el valor social de la vivienda ilustran cómo, a través de usos apenas visibles, no directamente comerciales, innovadores para algunos y redescubiertos para otros, las inteligencias de lo urbano están actuando en un contexto metropolitano. Estas prácticas explican, en parte, por qué las metrópolis, a pesar de las dificultades que imponen a una gran parte de sus habitantes, siguen siendo habitables. Estos hacen uso, principalmente, de inteligencia de baja tecnología o colectiva sin ignoran las innovaciones tecnológicas de punta, pero no necesariamente priorizándolas.

Detrás de esos usos hay formas de apropiación de la ciudad y de sus espacios públicos que se despliegan en diferentes niveles, rara vez exclusivamente, pero a

costa de conflictos frecuentes. Esta conflictividad es el signo de los intereses divergentes correspondientes a las fragmentaciones de la sociedad metropolitana. También son signo del debate necesario sobre sus orientaciones funcionales, sociales, económicas y ambientales.

La metropolización coloca a las ciudades frente a varios dilemas: el de la habitabilidad puesta bajo tensión con el rápido crecimiento demográfico; el de la movilidad más allá de la única versión tecnicista; el de

la equidad frente a los excesos de mercantilización; y, finalmente, el de un marco urbano y de estilos de vida que sean ambientalmente sostenibles para todos. La innovación de los actores discretos, que son habitantes ordinarios, debe ser uno de los elementos fundamentales para quienes buscan resolver estos dilemas.

Bibliografía

- AUGÉ, M. (1992).** Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité. París: Seuil.
- BOUBA-OLGA, O. y GROSSETTI M. (2018).** La mythologie CAME (Compétitivité, Attractivité, Métropolisation, Excellence): comment s'en désintoxiquer? Consultado en: <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01724699v2>
- BROUET, A.-M. (2019).** "Demain, j'abandonne ma voiture". EPFL. Consultado en: <https://actu.epfl.ch/news/demain-j-abandonne-ma-voiture-2/>
- CAPRON, G. y MONNET, J. y PÉREZ LÓPEZ, R. (2018).** "Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)". Ciudades, 119: 33-40.
- CARRIÓN, F. (2016).** "El espacio público es una relación, no un espacio". En: P. Ramírez Kuri (coord.), La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada. México, D.F.: UNAM, pp. 13-47.
- CHARMES, E. (2005).** La vie périurbaine face à la menace des gated-communities. París: L'Harmattan.
- CHOPLIN, A. y PLIEZ O. (2018).** La mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos. París: Seuil.
- DE CERTEAU, M., GIARD, L. y MAYOL, P. (1994).** L'Invention du quotidien. 2. Habiter, cuisiner. París: Gallimard.
- DOUAY, N. (2012).** "L'activisme urbain à Montréal: des luttes urbaines à la revendication d'une ville artistique, durable et collaborative". L'Information Géographique, 76: 83-96.
- ESCAFFRE, F. y GONZÁLEZ ESCOBAR, L. F. (2017).** "Medellín, entre conflits et recompositions". Urbanisme, 407: 24-28.
- FABUREL, G. (2018).** Les métropoles barbares. Démondialiser la ville, désurbaniser la terre. Passager clandestin.
- GHORRA-GOBIN, C. (2015).** La métropolisation en question. París: PUF.
- LEAL, J. (2002).** "Segregación social y mercados de vivienda en las grandes ciudades". Revista Española de Sociología, 2: 59-75.
- LEFEBVRE, H. (2000).** La production de l'espace. París: Economica.
- LEFEBVRE, H. (2009).** Le droit à la ville. París: Anthropos.
- LELÉVRIER, Ch. (2018).** "Rénovation urbaine et trajectoires résidentielles: quelle justice sociale?". Métropolitiques. Consultado en: <https://www.metropolitiques.eu/Renovation-urbaine-et-trajectoires-residentielles-quelle-justice-sociale.html>
- MÁRQUEZ PULIDO, U. (2014).** "Valor de uso y espacio urbano: la ciudad como eje central de la conformación política, cultural y simbólica de las sociedades". Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales, 59 (222): 187-208. [https://doi.org/10.1016/S0185-1918\(14\)70215-6](https://doi.org/10.1016/S0185-1918(14)70215-6)
- MAYA PÉREZ, E. y MAYCOTTE PANZSA, E. (2011).** "La pérdida del valor social de la vivienda". Academia, 2 (2): 27-42.
- MOLANO CAMARGO, F. (2016),** "El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea". Folios, 44: 3-19.
- MONNET, J. (2019).** "Marcher en ville: technique, technologie et infrastructure (s)low tech?". Urbanités, 12. Consultado en: <http://www.revue-urbanites.fr/12-monnet/>
- OFFNER, J. M. (2019).** Métropoles invisibles. Les métropoles au défi de la métropolisation. Consultado en: <http://www.urbanisme-puca.gouv.fr/metropoles-invisibles-les-metropoles-au-defi-de-la-a1520.html>
- PADDEU, F. (2017).** "Agir à l'heure de l'anthropocène. Les quatre familles de l'environnementalisme urbain". L'Information Géographique, 81: 32-53.
- PAQUOT, T. (Dir.). (2015).** La ville récréative. Enfants, joueurs et écoles buissonnières. Infolio.
- PASCUAL GONZÁLEZ, A. y PENA DÍAZ, J. (2012).** "Espacios abiertos de uso público". Arquitectura y Urbanismo, 33 (1): 25-42.
- PETRESCU, D., QUERRIEN, A. y PETCOU, C. (2007).** "Agir urbain". Multitudes, 31: 11-15.
- QUENTIN, A. (2005).** "ONG et politiques publiques d'habitat urbain : réflexions à partir de l'Équateur et du Venezuela". Autrepant, 35: 39-56.
- RIPOL, F. y VESCHAMBRE, V. (2005).** "L'appropriation de l'espace comme problématique". Norder, 195: 7-15.
- RIVÈRE, M. (2009).** Socio-histoire du vélo dans l'espace urbain : d'une écologie politique à une économie médiatique... : Toulouse, Genève, Saragosse. Toulouse: Université Toulouse II-Le Mirail, tesis Doctoral en Géographie-Aménagement.
- ROSA, H. (2013).** Accélération. Une critique sociale du temps. París: La Découverte.
- SIEVERTS, T. (2004).** Entre-ville. Une lecture de la Zwischenstadt. Marseille: Parenthèses.
- TOMAS, F. (2001).** "Du centre civique à l'espace public". Géocarrefour, 76 (1): 3-4.
- VIVANT, E. (2009).** Qu'est-ce que la ville créative ? París: PUF.