

Prácticas de movilidad sustentable

Urbanismo emergente y diseño para la Innovación Social



Patricia Buguña, Fabiana Agosto,
Marcos Barboza, Nadia Barba,
Agustina Cabral Elizalde

Palabras claves: Movilidad Sustentable. Urbanismo Emergente. Diseño. innovación Social

Introducción

Este proyecto de investigación (*Prácticas de movilidad sustentable. Urbanismo emergente y diseño para la innovación social*) se enmarca en un trabajo más amplio, (*Proyecto Secyt: Gestión Sustentable en Universidades. Evolución y Cambios en los Programas de Movilidad Sustentable, Arq. Mariela Marchisio*), cuyo objetivo principal es profundizar acerca de la noción y aplicación del concepto de Movilidad Sustentable, asumiendo que los avances logrados y las aportaciones a realizar retroalimenten las líneas de investigación, el debate y los intercambios con otros espacios académicos, políticos y sociales.

La interpretación que proponemos de la Movilidad Sustentable

consiste, en generar otra cultura de la movilidad, en todos los planos y esferas, una nueva aproximación al modo en que realizamos, valoramos y percibimos tanto los desplazamientos como sus consecuencias ambientales y sociales. En este sentido, hay que recalcar que las consecuencias ambientales y sociales del modelo de movilidad imperante no se reflejan exclusivamente en el ámbito local (contaminación, ruido, accidentes, ocupación del suelo, pérdida de autonomía de niños y personas mayores, etc), sino también en el global, con afecciones como el

cambio climático, la disminución de las reservas de energía fósil o de materiales no renovables y la desigualdad entre personas, regiones y países. La idea de movilidad sustentable, se asocia entonces a pensar otra cultura del movimiento, centrada en la diversidad y la simbiosis pero sobretodo, implica pensar una nueva cultura del tiempo en la ciudad, “un ensayo filosófico sobre el arte de demorarse” Entendemos que el problema de la movilidad urbana no se resuelve solamente con obras viales y que es necesario poner en dialogo a los actores para poder establecer una agenda de acciones que implique repensar la estructura de desarrollo y crecimiento de la ciudad, las conductas y comportamientos de los ciudadanos, los sistemas de transporte públicos, de modo de lograr una mirada holística de la problemática.(Marchisio,2016)

La participación ciudadana surge como motor del proceso de producción social de la ciudad, los ciudadanos y habitantes son productores de ciudad y esto se enfrenta con la visión urbanística tradicional, impuesta y diseñada por profesionales técnicos y políticos, que proponen una planificación metódicamente organizada y de gran amplitud.

La Movilidad es una deuda pendiente del urbanismo. Las teorías urbanas modernistas y posmodernistas dejaron una huella profunda y controversial, principalmente en las ciudades occidentales contemporáneas. En la planificación funcionalista de escalas masivas y de alta densidad, como la ciudad utópica de Le Corbusier predomina el automóvil y existe un intento de sobre-simplificar la complejidad de la ciudad. Las propuestas urbanas del movimiento Moderno se organizan a partir de la presencia del automóvil como nuevo y hegemónico medio de transporte, vías rápidas y grandes espacios de estacionamiento, separación de vías peatonales, grandes infraestructuras. La implementación de estos conceptos ha tenido un fuerte impacto en nuestras ciudades, de hecho, en América Latina el 30 por ciento de la superficie urbana está constituido por calles. La crítica surgida a algunos de los postulados del movimiento moderno, llevados a delante por el grupo Team X en la década del 60 promueve la recuperación de la calle como espacio público proponiendo la mixtura de usos urbanos, en claro antagonismo con el *zoonig* del movimiento moderno, que intentan retomar el componente humano como eje principal, intentando hacer resurgir la vitalidad de las ciudades.

Uno de los ejemplos más drásticos de que se ha perdido de vista al ser humano en la planificación urbana es la construcción de sistemas para facilitar la movilidad de automóvil, que pierde de vista que el objetivo de la movilidad es facilitar el traslado del ser humano. Entonces es necesario pensar cómo pueden trasladarse las personas, y para que necesitan o desean hacerlo.

Nuestras actividades diarias son lo que conforman nuestra calidad de vida que debemos de entender como la calidad de experiencias que vivimos en la ciudad. Estas experiencias se relacionan con la habitabilidad de la vivienda, la accesibilidad de servicios, la conectividad a lugares de trabajo o de estudios, la facilidad de movilidad, la interacción social, entre otras.

Cuando se realizan estudios sobre movilidad se pueden detectar distintos enfoques: aquellos ligados a la manera de desplazamiento de las personas, que tratan sobre el uso más eficiente de las infraestructuras de transporte. Aquellos ligados a los modos de desplazamiento asociado a las actividades que las personas realizan; motivos laborales, educativos sanitarios etc. Hay autores que consideran que la solución estaría en un acercamiento entre residencia - empleo lo que se traduciría en una reducción de

distancias y tiempos de viaje. En esta línea, desde la disciplina urbanística, se puede hacer referencia, por ejemplo, a la teoría de *Transit-Oriented Development*, que se desarrolla en Estados Unidos, en la década de los noventa, y se concreta en un modelo urbano que busca alcanzar calidad de vida y dar respuesta a la crisis ambiental que, entre otras causantes, ha provocado la expansión urbana desmedida. Propone comunidades y ciudades compactas con alta densidad, diversidad de usuarios y actividades, alta conectividad peatonal y ciclista y -como criterio indispensable- conectividad regional a través del transporte público para reducir la dependencia del automóvil

En el enfoque del trabajo que presentamos, interesa reconocer las dinámicas de innovación social y movilización comunitaria (*urbanismo emergente*) que se desarrollan en la ciudad como espacio apropiado para experiencias colaborativas, haciendo énfasis en aquellas que inciden en los espacios para la Movilidad.

En la actualidad, la idea de urbanismo emergente suele quedar asociada a la noción *Bottom up*, que “define un sistema en base a pequeños componentes concretos y bien definidos que en su conjunto y en sus relaciones construyen la definición del sistema que amplía el conocimiento con incertidumbre” (Equiciudad 2012: 38)

Este tipo de proceso permite la auto-organización de un grupo de personas, vecinos, comunidad, y/o colectivos profesionales que pueden participar de la transformación urbana, sin una planificación previa. Esto es lo que diferencia esta forma de participación con aquella conocida como *top down* (de arriba abajo) en la que la participación ciudadana es impulsada por las administraciones y que a veces no es exitosa porque se percibe como una imposición y sobre todo por que fallan los canales y herramientas para encauzar esos procesos participativos.

Los procesos *bottom up* actúan sobre la ciudad tangible, reconocerlos implica realizar una lectura más amplia y profunda de los procesos urbanos, procesos “no oficiales” o “no planificados” que tienen una importancia mayor de la que nos proporciona la visión convencional. Estos procesos actúan en general sobre el espacio público, y otorgan un nuevo papel al espacio libre en la ciudad.

El espacio libre de la ciudad, la calle y lo público están adquiriendo en las ciudades una nueva significación, la dimensión política de estos espacios, las iniciativas ciudadanas que los ocupan y los transforman superan las maneras tradicionales de entender el urbanismo. Algunas de estas iniciativas ciudadanas pueden ser enmarcadas en las microacciones conocidas como urbanismo táctico.

Interesa aquí retomar el desarrollo de Diseño para la Innovación social, como lo plantea Manzini (2015), avanza sobre las necesidades y capacidades de las personas por tanto y en cuanto, los diseñadores deben afrontar un compromiso de atender un nuevo ‘conjunto de calidades’ (*set of qualities*) para diseñar en esas condiciones.

Este tipo de diseño se plantea sobre un nuevo sistema de valores coherente a las limitaciones y oportunidades del siglo XXI y significa un poderoso agente transformador en todo el sistema socio-técnico. Este modelo de Diseño para la Innovación social es “todo aquello que el experto hace para activar, mantener y orientar los procesos de cambios social que llevan a la sustentabilidad”.

Para ello son necesarios los sistemas distribuidos de producción y consumo, el trabajo en

redes colaborativo, basado en una cultura de resiliencia que busca a través de las discontinuidades locales, la construcción de una nueva civilización emergente.

En estos procesos de diseño-acción, el producto no tiene protagonismo, lo innovador es el proceso y la transformación que se genera a través de la participación de numerosos Agentes efectivos del Cambio, internos y externos, promotores y participantes activistas que junto a los diseñadores expertos, serán los integrantes de procesos de diseño cooperativo, diseño de servicios, estratégico o codiseño; experiencias que distan mucho del aquel modelo de diseño social donde el Mercado o el Estado aborda soluciones que fracasan en espacios donde los implicados no tienen voz.

Retomando lo enunciado en párrafos anteriores sobre urbanismo táctico, interesa hacer referencia a la distinción propuesta por Michel De Certau(2000) entre “estrategias” y “tácticas” distinción que permite entender las diferencias de “pensar” lo urbano desde las instituciones y desde sus habitantes.

Este autor, en su libro *La invención de lo cotidiano* analiza las prácticas del hombre común en distintas escalas. En una parte de su trabajo, titulado *Habitar* revisa las prácticas culturales de los usuarios de la ciudad en el espacio de su barrio. El plantea que el barrio es el escenario de una vida cotidiana llena de tácticas, compromisos y conveniencias. Tres temas atraviesan el texto ofreciendo distintas miradas: el uso y el consumo, la creatividad cotidiana y la formalidad de las prácticas.

El concepto acuñado por De Certau, en el sentido de lo urbano, permite analizar las “tácticas” en la medida que ellas permitirán reconocer y visibilizar las prácticas sociales que condicionan el uso y apropiación de los espacios urbanos por parte de sus habitantes.

Posicionar al hombre como un ser activo y constructor del paisaje urbano, implica involucrar en el espacio urbano experiencias personales y colectivas que refuercen y reafirmen la identidad de los distintos lugares. Así, resulta necesario revisar los distintos modos de construcción del paisaje urbano a lo largo de la historia. La discusión de los espacios urbanos de las ciudades a partir del binomio sedentarismo y nomadismo planteado por Francesco Careri,(2013) activa nuevos modos de entender y asumir las mismas, a partir de corrientes que van desde la "ciudad banal" de Dada hasta la ciudad entrópica de Smithson; pasando por la "ciudad inconsciente y nómada" de los situacionistas a la ciudad descubierta por los vagabundeos de los artistas, caminando a la deriva, formando de un modo espontáneo los "otros" espacios propiciados por el andar como práctica operatoria, entre otros. Sin duda Careri recoge la impronta dejada por los situacionistas, desde Guy Debord que instala la deriva situacionista (formulación teórica del paseo) como reflexión y crítica social hasta propuestas más ligadas a la concepción artística como las de Francys Alys.

Más allá de reconocer y relevar distintos ejemplos de este tipo de acciones urbanas, interesa reflexionar sobre este concepto, ya que permitirá generar un marco teórico, un espesor cultural que guíe esta investigación.

Metodología

Se aborda un análisis conceptual de los Ejes teóricos estructurantes a través de Bibliografía Específica. Por otro lado, se fichan ejemplos de diferentes Actores, Comunidades y/o Intervenciones tácticas, espontaneas, colaborativas o virtuales que

movilizan el Espacio Público, en el ámbito latinoamericano (ver Ficha 1) y local (ver Ficha 2), para observar las transformaciones en esos procesos innovativos sociales que no forman parte de la Agenda Urbana Estatal.

Algunos de los casos relevados que mostraremos a continuación dan cuenta de la amplia actuación de ONGs, agrupaciones, personas individuales y profesionales que participan de maneras diversas en la ocupación y movilidad de los espacios públicos, ya sea a través de talleres e intervenciones, por plataformas y/o redes virtuales o de manera autoconvocada, para transformar esos recorridos habituales con nuevos sentidos y orientaciones, impulsados por objetivos que intentan una mejora en la dinámica e intercambio de quienes ocupan y circulan por los lugares comunes.

Micromovilidad

Sujetos

Ciudadanos en condiciones físicas estables. No solo los habitantes de Bogotá podrán hacer uso de este servicio, a finales de este año en ciudades como Medellín, Cartagena, Barranquilla y Cali se llevarán a cabo pruebas piloto para implementar este nuevo sistema de transporte.

Objetivos

- Reducir los impactos en la calidad del aire y ruido, generados por las fuentes de movilidad actuales.
- Aprovechar el espacio público y ciclorutas.
- Disminuir los embotellamientos y la contaminación de autos, motos y otros sistemas de transporte.
- Promover la salud del ciudadano.
- Favorecer en calidad el trayecto de distancia hacia el trabajo/vivienda.
- Hacer uso de energías renovables amigables con el medio ambiente.

Problemática

Para que accionan: Algunos ciudadanos van a su trabajo o regresan a su casa en bus, mientras que otros prefieren el Transmilenio o el taxi. Aunque esta es una manera tradicional y poco alternativa, hace poco tiempo, algunos ciudadanos han podido implantar esta nueva movilidad alternativa que permite salvarse del tráfico en las horas pico con un nuevo modelo de transporte sencillo, entretenido y ecológico: las scooters eléctricas.



Bogotá D.C.
Ciclovías para movilidad alternativa con scooters.

Metodología

Para que accionan: Las patinetas eléctricas o scooters se han convertido en la nueva forma de transporte que respeta el medio ambiente. La micromovilidad se define con ese nombre a aquellos trayectos de hasta cinco kilómetros que se realizan en bicicletas privadas o públicas, a pie o en patinetas eléctricas ('scooters').

Cómo usan: Grin llegó a Colombia bajo una alianza con Rappi, con quienes comenzó a prestar el servicio de alquiler de las patinetas por medio de su plataforma. Una vez localizadas, los usuarios deben escanear un código QR que está en la patineta para desbloquearla y pagar el recorrido con los créditos de Rappi o con la tarjeta que se tenga registrada.

Que se busca lograr: Por cada tres desplazamientos en estos vehículos no contaminante se deja de hacer uno en carro privado, taxi o Uber. Esa disminución se traduce en menor polución, menos congestión en el tráfico y mejor salud pública.

Conclusiones

Impactos que producen: Los beneficios del uso de patinetas habla de reducir el tiempo en llegar de un lugar a otro, ahorrar dinero, y del cuidado del medio ambiente ya que las patinetas al ser eléctricas no generan combustión y CO2, que es lo que hace que se produzca la contaminación en las ciudades con más tráfico.





Ficha 1: Caso relevado: Micromovilidad. Plan de Ciclovías para la Movilidad alternativa con Scooters en Bogotá D.C. Colombia.



Sujetos

Se trata de una app diseñada por una fundación, con el objetivo de que la ciudadanía en general pueda informar y relevar "peligros" que se encuentran a diario en la ciudad. La red comprende al colectivo ciudadano en general. Cualquier habitante puede utilizarla y actualizarla en cualquier momento.

Objetivos

Trabaja en la búsqueda y registro de los distintos peligros que se encuentran en la ciudad. Actúa en el momento, casi al mismo tiempo que se produce el problema.

"La Fundación trabaja a favor de la vida. Su acción se basa en la construcción social, y tiene el objetivo de lograr una vía pública segura y libre de peligros. Al mismo tiempo, concientiza la participación ciudadana fundada en valores y realiza acciones que llevan a neutralizar los peligros."

Problemática

Actúa sobre la prevención e información de posibles peligros.
Actores sociales:
Todos los ciudadanos con acceso a la app, o internet.

Redes:
<http://www.relevandopeligros.org/>
<https://relevandopeligrosblog.wordpress.com/>









Artigas 914, B° Observatorio - Córdoba
Tel.: 0351 554 3786 - fundacion@relevandopeligros.org

Metodología

Esta red actúa sobre el espacio público virtual y real. Se acomoda dentro del accionar digital cotidiano para solucionar los problemas que aparecen en la ciudad. Utiliza principalmente, la red virtual. Se encuadra dentro de un marco de cambio cultural que estimula un relevamiento virtual que sirva para accionar desde lo físico-real. El impacto de su utilización y expansión no tiene límites. Por el momento solo se utiliza en la capital de Córdoba.

Conclusiones

Impacta en lo social, ambiental, político y cultural. Actúa sobre la movilidad urbana y mapea zonas de diferentes riesgos. Es una app que fue una bisagra con respecto a medir, informar y relevar problemas que se encuentran en la ciudad. Es una aplicación que fue tomando importancia con el tiempo, al punto que muchos de los relevamientos demostraron grandes problemas urbanos que terminaron, por ejemplo, en sacar una ley de seguridad eléctrica (Ley N° 10.281) que luego se implementó en toda la capital.

Ficha 2: Caso relevado: Relevando Peligros. Aplicación que lanza la Fundación del mismo nombre, para alertar sobre los peligros que surgen a diario en el espacio público de la Ciudad de Córdoba.

Resultados

Como cierre se plantea

A-Una Lectura/Diagnóstico con valoraciones críticas sobre los resultados de la implementación e incidencia de las acciones de Urbanismo Emergente en los Espacios Públicos/Espacios para la Movilidad.

La bibliografía abordada y los ejemplos relevados en el desarrollo de la investigación permiten arribar a algunas consideraciones preliminares:

Una primera conclusión es que el concepto de urbanismo emergente anida en uno más abarcativo: el concepto de urbanismo participativo, y en este sentido aun es necesario profundizar en la pregunta ¿qué es el urbanismo participativo?: urbanismo emergente, urbanismo táctico, urbanismo p2p, son algunas de las etiquetas del urbanismo participativo, pero cualquiera sea la etiqueta, todas estas acciones son procesos de innovación social que buscan nuevas respuestas a viejos problemas.

En cuanto a los ejemplos revisados, es posible arriesgar una primera clasificación de experiencias en relación a:

γ Sujetos: ¿Quiénes accionan? comunidad, comunidad más colectivos profesionales, comunidad y administración pública etc. Clasificación de Actores Sociales; ¿Cómo se organizan? Roles definidos de los Actores, Organización.

γ Problemas/problemáticas: ¿Para qué accionan? modificar algo, incorporar algo, reemplazar, innovar. Esta acción puede ser sobre un sitio/sector social/área física real o virtual sobre el espacio público, sobre el modo de apropiación del

espacio público, sobre la organización virtual del espacio etc.

γ Estrategias: ¿Cómo accionan? ¿Que usan? (tecnología digital, infraestructura y servicios, elementos, interacción de disciplinas, oficios y/o tareas. Programa de Diseño con acciones propuestas; estrategias (diseño participativo-codiseño- etc) y redes de distribución; posibles experimentaciones e impactos.

γ Impactos que producen: Cambio radical o discontinuidad, cambio de práctica cultural, de hábitos, de consumos, de manejo de recursos, de sistemas de intercambio-comercio-trabajo, etc.) Que se quiere lograr en el plano Local y su posible replicabilidad o conexión en una escala mayor.

☒

A grandes rasgos, se han encontrado en mayor número experiencias colaborativas en relación a lógicas de sistema abierto, con participación directa de la gente y los recursos digitales propios (*apps*); Reutilización de espacios vacíos para diversas utilidades y necesidades sociales; gestión cívica de modos de movilidad asociados al uso de la bicicleta.

B- Trabajar como continuidad del equipo de Investigación en la posibilidad de movilizar el capital social para el activismo cívico con enfoque en los ODS. Para esto proponemos una relectura de lo elaborado previamente por el equipo y particularmente, revisar la gestión de la Movilidad sustentable en ámbitos universitarios.

Entendiendo que aún no hay un reconocimiento de los ODS en el ámbito específico de la FAUD UNC, siendo de gran importancia en la formación de los estudiantes, en la capacidad de orientar líneas de investigación y en la capacidad de transferencia a las actividades de extensión.

Según algunos documentos revisados, las universidades pueden implicarse con los ODS a través de diferentes niveles:

γ Identificar y comunicar lo que una universidad está ya haciendo para contribuir a los ODS es un fuerte impulso para la acción futura

γ La Adaptación estratégica: en diferentes áreas de la universidad reconocer la utilidad e importancia de los ODS y encontrar oportunidades de usar este marco para llevar a cabo actividades independientes y programas: en función de esta propuesta de investigación, interesa hacer hincapié en la cuestión de la movilidad en el campus.

γ Si los ODS pasan a formar parte de la actividad de la universidad, por medio de su reconocimiento e integración en todas las estructuras de gobierno y espacios de relevancia, será necesario identificar desafíos locales relevantes, prioridades para la acción e indicadores apropiados para medir el progreso local.

γ Desarrollar soluciones: Se necesita investigación para impulsar el desarrollo de innovaciones sociales y tecnológicas a través de los desafíos de los ODS. Esto incluirá el desarrollo, y ampliación de las soluciones, así como la comprensión de las dificultades y los obstáculos para su implementación.

☒

La tarea de cierre, es la consigna para el próximo trabajo de investigación: ¿Cómo vincular todo lo relevado en este proyecto para plantear lineamientos de Diseño (industrial, arquitectónico y urbano) en el Campus universitario de la UNC, teniendo en cuenta los puntos mencionados por los ODS en el Objetivo 11 y la Agenda 2030?

y proponer posibles líneas de acción hacia una Movilidad Sustentable a través de ejercicios de diseño social innovativo, delineando algunos ejes para ensayos proyectuales en una futura etapa, teniendo en cuenta las conclusiones de este trabajo.

Bibliografía

EQUICIUDAD /EKIHIRIA. (2012) *La equidad como garante de la ciudad sostenible*.

Recolectores urbanos editorial. Sevilla.

DE CERTAU, Michel. (2000) *La invención de lo cotidiano*. México. Universidad Iberoamericana.

IPLAM ciudad. (2015), *Lineamientos para el Plan de Movilidad de la ciudad de Córdoba*. En: www.municipalidad de cordoba.gov

JOHNSON Steven (2003) *Sistemas emergentes. O qué tienen en común hormigas, neuronas, ciudades y software*. Fondo de Cultura económica. México.

MANZINI, EZIO. (2015), *Cuando todos diseñan: una introducción al diseño para la innovación social*. Ed. Experimenta.

SDSN Australia/Pacific (2017): *Getting started with the SDGs in universities: A guide for universities, higher education institutions, and the academic sector*. Australia, New Zealand and Pacific Edition. Sustainable Development Solutions Network – Australia/Pacific, Melbourne.

DE CERTAU, Michel. (2000) *La invención de lo cotidiano*. México. Universidad Iberoamericana.

CARERI, Francesco. (2013), *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona. Gustavo Gili.

DOTS (2016) *Manual de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable*. Centro de Transporte Sustentable de México A. C. Felipe Carrillo Puerto No.54 Col. Villa Coyoacán. Delegación Coyoacán. Recuperado de wri.ciudades.org

MARCHISIO, Mariela (2016). en *@aula MOMENTUM*. Editorial de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño. Universidad Nacional de Córdoba .pp 16-28