

COMUNICACIÓN

**LOS ÁMBITOS DE DESARROLLO DEL ESTUDIO
DEL DESPLAZAMIENTO DE LAS PERSONAS**

SCHMIDT, Inés; CHEULA, Julián; OLIVERA, Adriana B.;
GUERRERO, Virginia; LERNER, Lautaro; MANDARANO, Silvina
ines.schmidt1955@gmail.com ; juliancheula@gmail.com

Centro de Estudios del Transporte del Área Metropolitana (CETAM),
Instituto Superior de Urbanismo (ISU), FADU, UBA

Resumen

Abordamos la reflexión sobre nuestros campos de acción como un desafío. Para lo cual analizamos las diversas situaciones de cruce, borde, límite y diferenciación las cuales atraviesan a nuestras actividades.

Partimos de la concepción que las palabras son campos de disputa. En el caso concreto de la Movilidad prevalece un uso vacío que solo se explica en la relación entre Transporte e Infraestructura. Para aportar al paradigma de la Movilidad Urbana como un derecho que al ser ejercido por las personas se constituye en multidimensional y generador de articulaciones entre los diferentes campos proclamamos que nuestro espacio de trabajo entonces es el desplazamiento de la personas en el espacio urbano.

Para dar respuestas a la heterogeneidad del territorio se necesitan miradas diversas que son explicadas por las diversas disciplinas. Como profesionales formados en la arquitectura trabajamos sobre la intervención en el territorio y enriquecemos nuestras metodologías en el trabajo multidisciplinar.

Consideramos al espacio urbano como área colectiva del habitar, y que por ende debe ser abordada por la planificación en cuanto organización de los recursos colectivos que involucran múltiples agentes. Trabajamos con todas las escalas de intervención (proyecto urbano, regional; general) en función de la comprensión que exigen los procesos.

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Como actores pertenecientes al ámbito académico desarrollamos, transferencias de conocimientos y colaboraciones entre instituciones. En los productos subyacen las resoluciones a las múltiples demandas que abarcan el rango político institucional. En parte de nuestra actividad buscamos el intercambio entre el saber popular y el saber académico, a través de metodologías de Investigación Acción Participativa.

Nos ubicamos en la interface de los diferentes ámbitos disciplinares lo cual nos permite comprender e intervenir sobre la heterogeneidad del Espacio Urbano en que se desplazan las personas.

Palabras clave: desplazamiento, conceptualización, planificación, transferencia, urbanismo

La definición del campo de acción

Partimos de concebir a la Movilidad Urbana como un derecho que al ser ejercido por las personas se constituye en multidimensional y generador de articulaciones entre los diferentes campos.

La Movilidad no se explica en la relación entre Transporte e Infraestructura, este par solo da respuesta a un segmento mínimo de la matriz que define el ejercicio del derecho.

Es necesario que indiquemos nuestros caminos y referencias teóricas generales las cuales se basan en el pensamiento de Paulo Freire:

Es una palabra hueca de la cual no se puede esperar la denuncia del mundo, dado que no hay denuncia verdadera sin compromiso de transformación, ni compromiso sin acción. Si, por el contrario, se subraya o hace exclusiva la acción con el sacrificio de la reflexión, la palabra se convierte en activismo. Éste, que es acción por la acción, al minimizar la reflexión, niega también la praxis verdadera e imposibilita el diálogo.

Cualquiera de estas dicotomías, al generarse en formas inauténticas de existir, genera formas inauténticas de pensar que refuerzan la matriz en que se constituyen. Freire (1970): 106

Nuestra postura respecto del estadio de acción en la que se encuentra la Movilidad es que se la explica y se acciona con palabras huecas. Se utiliza para validar el accionar que persiste sobre el antiguo paradigma. Consideramos que es ejemplo de esta situación el agregado del término en los organismos estatales sin modificar cambios estructurales

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Decidimos entonces para aportar al cuerpo teórico definir a nuestro espacio de trabajo es como el desplazamiento de la personas en el espacio urbano.

Para una mejor comprensión, retomamos algunas conclusiones elaboradas previamente en durante el desarrollo de la plataforma para intervenir en grandes áreas atractoras de viajes respecto de los diferentes planteos de la “calidad ambiental del Espacio Público” y su relación con la Movilidad Urbana.

Calidad del Espacio Público y Movilidad

Este par propuesto para analizar cuenta con una literatura profusa y vasta, pero no tiene la suficiente rigurosidad en los siguientes planos: Análisis parciales; Carencia de comprobación empírica sostenida en el tiempo; Aplicaciones arbitrarias y No hay explicaciones del Espacio Público en cuanto al Uso y Significado.

Se analizaron varios textos, y definieron dos grandes grupos teóricos:

-Las calles son analizadas y categorizadas en su función urbana

-El espacio público se clasifica en sus aspectos físicos - naturales, sociales – culturales y urbanos arquitectónicos

Todo ello, indica que no se encontraron metodologías que permitan configurar indicadores de calidad ambiental con la misma precisión que posibilitó el andamiaje teórico del Manual de Capacidad de Caminos y el avance que en el mismo se realiza en el año 2010, se centraliza en las condiciones de seguridad, en la fricción entre el límite de la calzada y la vereda, aspectos que no cumplían las expectativas que teníamos respecto del tema.

En consecuencia decidimos analizar las investigaciones del Instituto de Arquitectura y Estudios Urbanos (IAUS) y los desarrollos teóricos de Amos Rapoport. Estos son los aportes que mejor expresan el espíritu del Equipo y además, nos posibilitan abordar el medio del peatón y los múltiples significados como bien lo expresa Rapoport en los párrafos siguientes:

El medio construido es en parte la organización del significado y de la comunicación. Ello concierne a la estructura de la comunicación entre la gente. También concierne al significado que el medio ambiente tiene para la gente.

Esta manera de analizar el medio ambiente podría generar las imágenes adecuadas a un posible comportamiento. Como las definiciones subjetivas y objetivas resultan a veces incongruentes, los asentamientos son un medio de interrelacionarlas. Una vez definidos, los medio ambientes pueden limitar el comportamiento y orientarlo. Dicho de otra manera: un medio expresa los comportamientos más posibles. Rapoport (1978): 286

Los lineamientos que nos permitirán construir el cuerpo teórico de los desplazamientos urbanos y periurbanos se estructuran en dos objetivos específicos:

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

- Generar fundamentos teóricos de la calidad ambiental y espacial
- Construir indicadores de “calidad” para asociarse al SiP

Es necesario hacer hincapié, en la necesidad de retomar la teoría en la cual se ponía en fuerte debate las condiciones funcionales, significativas e icónicas como dignamente se expresa a continuación:

... de las necesarias relaciones con la trama viaria o el contexto, destruyeron la integridad del espacio de la calle. El espacio público urbano fue adquiriendo paulatinamente la mera función utilitaria de llevar a la gente de un punto concreto a otro. Se olvidó la función icónica del espacio urbano público y el sentido del espacio como lugar con frecuencia los únicos lugares con utilidad clara fueron los espacios interiores de los edificios. La función icónica se desplazó a los propios edificios, mientras que el espacio urbano pasó a ser considerado como poco más que el punto donde situar tales objetos... Stanford (1981): 349

La búsqueda de estructuras teóricas, entre otras cuestiones pretende dar respuestas metodológicas a los cambios que no deben colocar a las cuestiones físicas como prioritarias respecto de lo social o por lo contrario lo social sobre lo físico, sino que la respuesta se debe encontrar en el minucioso detalle del proceso.

Se busca responder la pregunta: ¿Qué se debe comprender en la necesidad de cambios? la naturaleza de la organización social, los impactos y otros cambios que se producen en el conjunto cultural.

Podemos enumerar múltiples razones que expliquen la necesidad de incorporar variables ambientales, para sintetizar; la explicación se centra en la reducción y falta de calidad en las actividades que realiza el peatón en el “espacio vereda”. En esto subyace una inequidad en el conocimiento, en cuanto a que no se visualiza por parte de la personas que la calidad en los desplazamientos conforma una parte indivisa y que a la vez estructura el ejercicio del derecho de la Movilidad.

Retomando las ideas del IAUS pretendemos arribar a un nuevo enfoque del urbanismo, un enfoque centrado en el espacio público el cual debe dar prioridad aquello que es negado y ocultado en cuanto al conocimiento, esto es diseñar los lugares por donde las personas se desplazan, andan, realizan transacciones comerciales, se congregan, etc.

Este es el anhelo que explica rotundamente la “necesidad de construir las condiciones ambientales superadoras en el espacio público”.

La perspectiva disciplinar en un tema Heterogéneo

Son muchas las disciplinas que desde diferentes perspectivas estudian el territorio. Se pueden mencionar que el abanico va desde diversas ciencias sociales (Geografía; Sociología, Antropología) que estudian la construcción social del espacio hasta la

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Arquitectura que estudia el modo en que se diseña y construye el espacio. La cantidad de miradas que existen son necesarias para dar respuestas a la heterogeneidad del territorio.

En nuestro caso, como profesionales formados en la carrera de arquitectura, creemos que nuestra mirada sobre el espacio está vinculada sustancialmente con la intervención sobre el mismo. La arquitectura como disciplina académica está vinculada a la elaboración de objetos espaciales, y la conceptualización está supeditada a la materialización. Entendemos que ya confirma un modo de intervención en el espacio el establecimiento de lineamientos en el territorio que a través del cumplimiento de diferentes etapas podrá derivar en objetos concretos. A modo de ejemplo recordamos que trabajando en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito para el Municipio de General Pueyrredón propusimos anteproyectos para la atravesabilidad de la avenida Champagnat, ya que su condición de ruta urbana trae numerosos conflictos. La propuesta geométrica sirvió para afirmar la necesidad de su resolución y desarrollo de una medida definitiva.

En el intercambio con otras disciplinas tratamos de potenciar nuestras características formativas. Por esto mismo buscamos que las investigaciones sean aplicadas, es decir que no solo produzcan conocimiento sino también elementos transformadores.

En función de nuestra experiencia en los encuentros de la Red Universitaria de Transporte, y la participación en El Manual sobre Metodologías de estudio aplicables a la planificación a la planificación y gestión del transporte y la Movilidad sostenemos que las limitaciones disciplinares y profesionales se mitigan en los espacios de intercambio. El ámbito de estudio está en constante replanteo y se entrelazan las distintas perspectivas.

En las diferentes acciones nos nutrimos de variadas fuentes para configurar categorías de interpretación y el diseño de herramientas conceptuales y prácticas. Abordamos los diferentes ejes que son necesarios enriqueciendo el ejercicio de nuestra disciplina.

El trabajo sobre el espacio urbano como área colectiva del habitar

Espacio privado / Espacio Público

¿Cuál es la relación entre la acción individual y la colectiva?

Las personas se desplazan en el espacio para llevar adelante tareas vitales que forman parte de su habitar cotidiano y configuran por su suma el espacio colectivo. Retomamos aquí la cita a Stanford (1981): 349, por se destaca el peligro de desatender ese espacio colectivo como una mera conexión entre los espacios privados que son los valorados.

Para sostener que la importancia de desarrollo de la vida en la configuración del espacio tomamos la siguiente definición de Hábitat:

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

Entendemos por Hábitat al conjunto de elementos artificiales y naturales que componen el entorno o medio ambiente en que se desarrolla la vida social. (...) Es fundamental en la caracterización del Hábitat que los elementos de este conjunto están correlacionados de manera sistemática, es decir codificada, con los comportamientos, conductas o Prácticas Sociales, Determinados agrupamientos de elementos del Hábitat indican, proponen, predisponen determinados comportamientos y también inhiben o inhabilitan otros.

Aquí se le asigna a configuración un doble significado. Por un lado indica cual es la forma del Hábitat de la pobreza, o mejor cuáles son las distintas formas en que este Hábitat se manifiesta. Acá entonces estamos hablando en términos de una Morfología Descriptiva, en el sentido de estudiar el modo de estar configurado dicho Hábitat, de reconocer y deslindar la forma que tiene. Por otro lado, la otra acepción de configuración alude al proceso de gestación de Hábitat de la Pobreza, implica entender cómo se va formando, cómo va tomando existencia, cómo se va constituyendo. Estamos, entonces ahora, operando una Morfología Generativa Doberti (1996): 15

Consideramos que entonces trabajamos sobre el espacio colectivo, que lo entendemos parte del hábitat de los individuos.

Proyecto Urbano / Planeamiento Urbano

Si en particular nos preocupa la planificación social es decir la organización colectiva de conjuntos de decisiones que a involucran a múltiples agentes, la diversidad estará dada, básicamente por el tipo de relaciones sociales que implica una u otra modalidad de planificación, y la cuestión de su posibilidad/imposibilidad será directamente una cuestión de la naturaleza de la sociedad que se prospecta y de las relaciones entre sociedad civil y estado Coraggio (1987): 134

Tomando la definición precedente de planificación y que consideramos a los desplazamientos parte del espacio colectivo, creamos al estudio de estos ámbito de la planificación.

Se puede identificar a la escala de abordaje como otro ámbito disciplinar. El proyecto urbano aparece como la definición de intervenciones superiores al ámbito privado que implica el lote y que no alcanza la escala de la ciudad, o las regiones que parecen ser ámbitos propios de la planificación Urbana. En nuestro estudios hemos atravesados esas escalas de pensamiento constantemente en función de la comprensión que exigen los procesos. Por eso consideramos que nuestra actividad de encuentra en la extensión de la definición de planificación.

La posición ideológica en el Planeamiento

La planificación efectiva no es el arte formal de producto anticipaciones de acciones y resultados relacionados (y de volcarlos a un documento), ni el planificador es un calculista de lujo, relacionado solamente con una masa de datos que representa la realidad, No puede haber neutralidad social de parte del planificador ni de los procedimientos de la planificación.

Pero esta proposición puede ser aceptada con el aparente corolario de que entonces, el planificador en sí y para sí, como asalariado del Estado, no puede ser contestatario o crítico. Este corolario supondría que la planificación es, aunque variable, siempre congruente con el sistema social concreto al que estamos haciendo referencia, y que tal congruencia no admite contradicciones.

Por nuestra parte, afirmamos que esta relación de congruencia no puede establecerse en general para cualquier coyuntura ni para cualquier forma de planificación. Más concretamente que estructuralmente, la planificación integral con miras a obtener objetivos de desarrollo social en beneficio de las mayorías, es una práctica intrínsecamente contradictoria con el capitalismo. Coraggio (1987): 134

Aquí Coraggio plantea un dilema interesante que es la vinculación de la planificación con el Estado y con la orientación Ideológica de su práctica. En nuestra práctica académica y profesional hemos tratado de ahondar en esta vinculación bajo la premisa de que la generación de conocimiento debe estar vinculada con su aplicación y por ende con las instituciones capaces de hacerlo. Esto conlleva contradicciones y conflictos que son propios de la acción.

Metodologías de generación de conocimiento e interacción con los actores territoriales

Dentro del ámbito académico trabajamos en la producción de conocimiento. Realizamos vinculación entre instituciones con el objetivo de trabajar sobre herramientas conceptuales y prácticas que tengan la posibilidad de ser aplicadas en el territorio. El trabajo que se genera tiene las características necesarias para responder en el cortísimo plazo a demandas políticas ya sea de las instituciones estatales, académicas o políticas.

Una de nuestras tareas que se encuentra en el núcleo de esta práctica es la conformación del Observatorio de los Desplazamientos Urbanos y Periurbanos. Conceptualización y Desarrollo de una Plataforma para la Planificación del Transporte entre FAUD (UNMdP) / FADU (UBA). Citamos a continuación sus objetivos generales.

-Instrumentar las acciones necesarias para la vinculación entre LA FAUD y LA FADU promueva la inserción de los estudiantes y graduados en proyectos de Extensión y

UNIDAD | PLANEAMIENTO URBANO Y REGIONAL

también de investigación con participación de docentes y estudiantes de ambas facultades;

-Propender al desarrollo de PRACTICAS PRE PROFESIONALES ASISTIDAS vinculadas a proyectos de Extensión y si es posible de Investigación que involucren temas de interés, fortaleciendo la formación de recursos humanos en extensión, investigación y aplicación en el medio socio-productivo;

-Desarrollar un marco de referencia conceptual de los DESPLAZAMIENTOS DE LAS PERSONAS en el contexto urbano y periurbano;

La hipótesis que subyace, que el Observatorio pretende verificar y poner en debate es que los desplazamientos de las personas constituyen un elemento clave del sistema de transporte público determinando una trama de vinculaciones en los aspectos sociales, económicos, simbólicos y políticos; y

Complementando, el Observatorio propone una visión integrada de los desplazamientos y la oferta de transporte y su infraestructura.

Y los objetivos particulares:

-Comprender los desplazamientos, en las diferentes lógicas de las personas cuando establecen sus movimientos;

-Maximizar la posibilidad de los desplazamientos, asegurando así una mayor apertura de la trama;

-Posibilitar el acceso a las distintas actividades urbanas; y

-Operar a partir de una lectura democrática del territorio, garantizando un acceso igualitario al espacio urbano.

Otro dilema que nos resulta interesante es la relación entre el aval de los conocimientos intelectuales y la relación con el campo popular. El interés de trabajar sobre esta interface nos llevó a colaborar con otras investigaciones con otras metodologías.

El proyecto inicial “Movilidad no Motorizada Intrabarral en el Barrio Rafael Obligado, San Miguel” se desarrollara en conjunto con el Proyecto de Investigación Avanzado “Intervenciones en el Hábitat Popular en el marco de la Investigación Acción Participativa” que propone “estudiar situaciones concretas que sean problemáticas para grupos de vecinos, para generar espacios de intercambio entre el saber popular y el saber académico, que permitan mejorar las condiciones de vida en el Hábitat Popular”. Se buscará aportar una nueva experiencia de Investigación Acción Participativa y diseñar las herramientas de trabajo en el territorio bajo estos preceptos. Tomamos la siguiente definición:

una manera intencional de otorgar poder a la gente para que pueda asumir acciones eficaces hacia el mejoramiento de sus condiciones de vida. Lo novedoso no es que la gente se cuestione sobre sus condiciones y busque mejores medios de actuar para su bienestar y el de su comunidad, sino el hecho de llamar a este proceso investigación (...). Peter Park (1992)

Bibliografía

CORAGGIO, J. (1987) Territorios en Transición; Crítica a la planificación regional en América Latina. Quito: Ciudad.

DOBERTI R. y Giordano L. (1996) El hábitat de la Pobreza. Configuración y Manifestaciones. Presidencia de la Nación. Comisión de Tierras Fiscales Nacionales. Programa Arraigo. Universidad Nacional de Buenos Aires. Facultad de Arquitectura, diseño y Urbanismo. Impresora del Plata, SRL.

FREIRE P. (2005) Pedagogía del Oprimido. 2ª ed. Buenos Aires Siglo XXI Editores Argentina

GUTIÉRREZ, A. (Coordinadora) y otros (2018; En edición): Manual sobre metodologías de estudio aplicables a la planificación y gestión del transporte y la movilidad. Recomendaciones sobre el uso de herramientas cuali-cuantitativas de base territorial. EUDEBA, Buenos Aires.

PARK. P;(1992) La investigación-acción participativa. Inicios y desarrollos. Madrid, Editorial Popular.

RAPOPORT A. (1978) Aspectos humanos de la forma urbana. Hacia una confrontación de la ciencias Sociales con el diseño de la forma urbana. Editorial Gustavo Gili, SA, Barcelona.

SCHMIDT Inés (Directora) y otros (2016):: Programa Universidad y Transporte Argentino del Ministerio de Educación de la Nación Proyecto de Investigación aplicada: Desarrollo de una Plataforma para Intervenir en Grandes Áreas Atractoras De Viajes. Inédito

STANFORD, A (ed.). (1981) Calles, problemas de estructura y diseño.pg.349.Barcelona. G.GILI