

# Nuevos transportes y movilidad urbana

## NEW TRANSPORT AND URBAN MOBILITY

A pesar de que cada día la humanidad aprende más y se supera a sí misma, perfeccionando métodos, herramientas, pensamientos, innovaciones y todo un arsenal de hechos y prácticas que mejoran el día a día y permiten, a su vez, garantizarnos una mejor calidad de vida, no siempre estos adelantos se ven reflejados en la mejora del bien-estar de todos los seres humanos.

Bástenos con observar la velocidad con que los seres humanos nos venimos aglomerando en las ciudades durante los dos últimos siglos, generando nuevas necesidades y demandas en estos territorios que, a su vez, exigen constantes transformaciones en materia de transporte y movilidad urbana. Solamente recordemos que para 1885 data la creación del primer automóvil movido por un motor de combustión interna (habiendo transcurrido escasos 128 años de su invención en Europa), y que a América Latina llegaron los primeros automóviles a fines del siglo XIX.

En este contexto, a comienzos del siglo XX nuestras ciudades eran pequeñas en extensión y sin grandes aglomeraciones de población. Las diez ciudades de mayor tamaño contaban entre 100.000 y 500.000 habitantes en el primer cuarto de siglo. Sin embargo, hoy las ciudades latinoamericanas continúan creciendo, tanto en población como en extensión. Sus diez principales ciudades para 2012 superan los siete millones de habitantes, como es el caso de Bogotá, hasta alcanzar niveles de aglomeración de más de veinte millones de habitantes como en Ciudad de México y su área metropolitana. Baste mencionar que también se cuentan más de 65 ciudades con sus áreas metropolitanas que superan el millón de habitantes. Asimismo, recordemos que más del 75% de los habitantes de América Latina ya viven en ciudades y que se estima que para el 2025 alcanzaremos a ser el 80%.

En la convocatoria de este número se mencionaba que estamos en un mundo en el cual la velocidad y la proximidad han aumentado significativamente gracias a los nuevos medios de comunicación, por ello la movilidad parece ser la gran pregunta de las ciudades de este siglo. Pero, ¿qué tipo de movilidad?, ¿transporte masivo o individual?, ¿existen opciones intermedias?, ¿cuál de ellos garantiza la comunicación de las diferentes zonas de nuestras metrópolis, y que a la vez ahorre combustible, proteja el medio ambiente y sea amigable con la ciudad y sus habitantes?

¿Cómo, entonces, podemos garantizar la adecuada movilidad en nuestras ciudades? ¿Es posible hacerlo? ¿Cómo superar las constantes dificultades en materia de transportes y movilidad urbana que han padecido la mayoría de nuestras ciudades? ¿Lograremos en estos territorios con enormes dificultades históricas de planeación y ordenamiento ser capaces de ordenar la movilidad y garantizar la calidad de vida? En resumen, ¿cuál es el transporte urbano ideal?

El problema se agudiza cuando se piensa en que a la aceleración del mundo actual se suma la enorme proporción de grupos humanos que deben moverse. En

nuestra región la discusión ha venido dándose en el ámbito académico<sup>1</sup>, pero también es necesario que ejemplos realizados en otras latitudes nos sirvan para entender posibilidades que quizás han sido poco exploradas en nuestros territorios. Es posible imaginarse otras opciones en materia de transporte, opciones necesarias para las ciudades que habrán de enfrentar nuevos retos y normativas en el siglo actual: buses articulados (Bus Rapid Transit –BRT–), tranvías eléctricos, monorrieles, metros subterráneos y en superficie, teleféricos, carros compartidos, bicicletas, etc.

Es claro que el transporte ideal no existe. El transporte masivo, sin duda, nos permite organizar mejor la ciudad, pero ¿es la manera más efectiva para hacerlo? ¿Tenemos que creer a ojos cerrados en sus resultados? En fin, ¿qué otros medios de transporte pueden ser más efectivos para la ciudad del siglo XXI?

Es a partir de estas inquietudes que se estructura el contenido temático del presente número: *Nuevos transportes y movilidad urbana*. Para la consolidación de este grupo de artículos, contamos con el valioso apoyo del profesor Julio D. Dávila, PhD en Planificación y Economía Urbana y director del Development Planning Unit, University College London, Londres, Reino Unido, quien como editor invitado contribuyó significativamente en la producción de esta sección y, a su vez, es quien presenta en la introducción al *Dossier Central* los aportes que el conjunto de artículos construye en torno a la temática descrita.

Además, en esta edición presentamos a consideración de nuestros lectores un primer grupo de artículos que con diferentes enfoques y escalas estudian la construcción del territorio como proceso. Así, el número abre con el artículo “Influencia de la ciudad del siglo XX en las plazas del centro histórico de Bogotá”, escrito por Olga Lucía Piedrahita Gutiérrez quien, a partir del análisis sistemático de diferentes plazas en la ciudad, plantea una discusión en torno al espacio público y su rol en la conformación de lo urbano. A continuación, Hugo Mondragón López centra su mirada en la experiencia del espacio, con su artículo “Modernidad y antimodernidad en el Santiago de los años treinta. Postales urbanas en la revista Zig-Zag”, en el cual, a través de la revisión documental, reconstruye la forma en que la cultura arquitectónica de inicios del siglo XX vivió la transformación de Santiago de Chile en una metrópoli.

Siguiendo el mismo método –la revisión documental–, Verónica Cremaschi cuestiona la asunción del modernismo como categoría estilística, en su artículo “Debates sobre arquitectura (1930-1943): las voces de tres arquitectos de Mendoza, Argentina”. En él propone repensarlo en su sentido histórico señalando que los hechos arquitectónicos de la época son resultado de un proceso que implicó una reflexión sobre cómo debía ser la arquitectura modernista y su espacio construido. Por último, cierra este grupo el artículo titulado “La despolitización del conflicto socio-ecológico en la legislación medioambiental Chilena a partir de los años noventa”, en donde Fernando Campos Medina y Jorge Larenas Salas discuten, desde una perspectiva político-ecológica,

el “avance” de la legislación medioambiental chilena argumentando, más bien, un progresivo recogimiento de lo público en la construcción de la relación sociedad-naturaleza.

Más adelante, y como es habitual en *Bitácora*, se presenta otra serie de artículos gestados como resultado de la producción académica desde el pregrado y el posgrado. En el primer caso, Carolina Cisterna presenta su trabajo “Representaciones espaciales en la producción habitacional estatal. Programa ‘Nuevos Barrios. Mi casa, mi vida’, Argentina”. En él reflexiona sobre la construcción del espacio urbano a partir de ciudades-barrio como producto de una política de vivienda excluyente, sustentada en una mirada estratégica, simbólica y material, sobre los nuevos territorios.

En el caso del posgrado, con el artículo “El espacio, la verificación de la soledad”, Juan Esteban Posada Morales abre la sección y plantea un análisis en torno al concepto de espacio y su producción en la ciudad contemporánea, ligado a las dinámicas de consumo que hoy en día caracterizan al individuo en su vida pública y privada. A continuación, con un enfoque completamente distinto y a partir de un estudio de caso, Lina María Zulua-ga Giraldo en su artículo “Transformaciones territoriales a partir de la crisis cafetera de los años noventa en Colombia. El Remanso, Manizales”, analiza los cambios ocurridos en el territorio a raíz de la crisis económica de la producción cafetera, cuyos impactos en lo social, cultural e institucional transformaron las condiciones territoriales. Cambios cuyas formas y ritmos se relacionan con el vínculo físico-funcional entre lo rural y lo urbano.

Finaliza este grupo, el artículo “Acceso al suelo y legalidades. Sobre las prácticas normativas en los procesos de producción del hábitat”, escrito por María Laura Canestraro, donde se examina el rol de la normativa en los procesos de producción social del hábitat, en relación con las dinámicas de acceso al suelo y la propiedad individual. Aquí, la autora pone en discusión que los procesos de “legalización” de la ciudad informal constituyan el único camino posible como estrategia habitacional en asentamientos precarios, y considera esencial volcar la mirada hacia las prácticas de autoproducción como fuente de estrategias alternativas.

Por último, cierra la edición una reseña al libro de Carme Miralles-Guasch, *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*, escrita por Sonia Jimena Murillo Munar quien destaca la conexión que se establece en el texto entre transporte urbano y ciudad; la claridad con la que se exponen los cambios en la movilidad urbana debidos al crecimiento y aumento de la complejidad de las ciudades. Así, con la inclusión de esta reseña bibliográfica, se busca apoyar el contenido temático del número y se concluye la vigésimo primera edición de *Bitácora*, esperando que sus contenidos colmen las expectativas de nuestros lectores y sean una contribución para los estudios urbano territoriales, tanto en materia de movilidad urbana como en las demás dimensiones incluidas.

**Carlos Alberto Torres-Tovar**

Director y editor general

**Sandra Caquimbo-Salazar**

Coordinadora editorial

<sup>1</sup> Un ejemplo de ello es la labor que viene realizando el grupo de investigación “Metrocables”, conformado por la Universidad Nacional Colombia, la Universidad de los Andes y el University College of London.