

Ciudad Pública: la noción de Mediator Urbano como estrategia sostenible para la construcción de la espacialidad urbana

Eduardo Daniel Bertiz Cabrera⁽¹⁾

Resumen: El espacio público contemporáneo es un territorio en disputa, tensionado por el derecho a la ciudad y a la movilidad, reclamado por todos los ciudadanos para la realización de sus deseos y necesidades, habitualmente superpuestos. Este trabajo pone sobre la mesa el par Movilidad/Ciudad en discusión, particularmente en el contexto urbano del S.XXI, pensando en estrategias de mediación como herramientas operativas para resolver conflictos. Esto implica pensar prácticas arquitectónico/infraestructural/paisajísticas que den forma a la relación o al conjunto de relaciones entre elementos urbanos diversos en un entorno dado.

Se busca fundamentalmente lograr sinergias que logren equilibrar desigualdades en el uso del espacio público, atendiendo sobre todo a los modos de movilidad más vulnerables como el peatón y las bicicletas, exponiendo simbólicamente a través del diseño un nuevo entendimiento de “lo público”.

A partir de este escenario, se plantea la noción de *Mediator Urbano* como estrategia para profundizar en los posibles lineamientos proyectuales que –a través del planteo de ambientes urbanos complejos, flexibles y transversales– logren resolver técnicamente los conflictos de movilidad y construir simultáneamente una espacialidad pública inclusiva y diversa, ensayando diseños para una nueva generación de espacios urbanos novedosos más ambiguos y ricos que las plazas y las calles actuales.

Por su naturaleza interdisciplinaria, herramental y sistémica, esta generación de *Piezas de Paisaje* tiene la capacidad de absorber en sus lineamientos operativos eventualidades que sintonicen con la agenda medioambiental sostenible contemporánea.

Palabras clave: Mediator Urbano - Inclusión - Sostenibilidad - Derechos - Movilidad - Espacio público - Interdisciplina - Paisaje - Infraestructura - Medio ambiente

[Resúmenes en inglés y en portugués en las páginas 241-242]

⁽¹⁾ **Eduardo Daniel Bertiz Cabrera** es Arquitecto por FADU/UDELAR (Uruguay), Magister en Diseño Arquitectónico por FADU/UBA (Argentina). Doctorando en Arquitectura en FADU/UDELAR, con perfil en Investigación Proyectual. Profesor Adjunto G³ del Instituto de Proyecto en FADU/UDELAR. Coordinador de Cursos de Proyecto del Taller Sprechmann y Taller Danza alternadamente desde 2002, FADU/UDELAR. Integrante del Comité de Sostenibilidad y del Centro de Sustentabilidad FADU/UDELAR. Miembro

activo de la Red de Investigadores en Diseño en la Universidad de Palermo 2022-2025 (Argentina). Actividades académicas relevantes: Cursos de Posgrado, Proyectos de investigación y Extensión Universitaria FADU/UDELAR. Ponencias en Congresos, Jornadas y/o Encuentros nacionales e internacionales. Ha organizado Workshops internacionales con Universidad de Córdoba (UNC), Universidad de Santiago (UDP) y Universidad de Lima (UCAL). Expositor en Foros, Congresos y Cursos de Posgrado nacionales (MaRQ) e internacionales (MaPA). Evaluador de avances Tesis de Posgrado en las Clínicas de tesis de la Maestría en Arquitectura (perfil Arquitectura y perfil Histórico_Teórico_Crítico) FADU/UDELAR. Ha sido publicado en diversas ocasiones en Libros, Revistas especializadas y medios de comunicación nacionales e internacionales. Fue entrevistado en varias oportunidades por sus trabajos Profesionales, de Posgrado o como invitado en entrevistas centrales. En su actividad profesional se inclina por los concursos de ideas de Arquitectura y Urbanismo nacionales e internacionales, recibiendo varios reconocimientos. CV: <https://cv.fadu.edu.uy/mod/data/view.php?id=6&rid=118>

Retrofuturo

En los dibujos y las perspectivas aéreas de *Broadacre City*, el modelo urbano de ocupación del territorio que proyectó Frank Lloyd Wright, se puede apreciar una gran trama urbana superpuesta al vasto territorio americano (Wright, 1932). Dichas extensiones están sobrevoladas por pequeñas aeronaves particulares que se pierden en el horizonte lejano y por las avenidas, circulan vehículos con un cuerpo central balanceado por dos grandes ruedas traseras y una rueda esférica en la parte frontal, con la clara apariencia de estar diseñados para recorrer grandes distancias (Ver Figura 1).

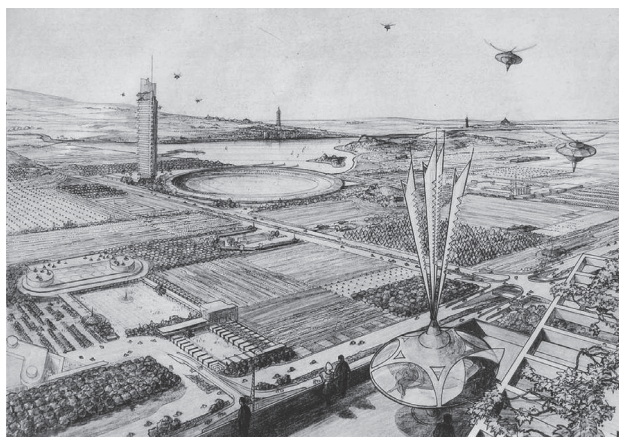


Figura 1.
Vista aérea de
Broadacre City.

Se podría decir entonces que, para Wright, este territorio conquistado configuraba un todo formal, funcional y tecnológico indivisible y no es posible comprender la organización urbana y su trazado sin entender cómo circulan sus habitantes y cuáles son los modos de transporte adecuados para sus traslados.

Otros proyectos urbanos relevantes del S.XIX y S.XX también tenían una coherencia intrínseca en el par movilidad/ciudad conformando un único cuerpo urbano comprensible e indivisible, quedando establecidos con claridad los términos del desarrollo de movilidad y ciudad, sublimando incluso los medios de transporte.

La Ciudad Lineal de Soria y Mata (1885), la Ciudad Vertical de Hilberseimer (1927), el Plan Obús para Argel de Le Corbusier (1931) entre otros, se proyectaron entonces a medida del tranvía, del peatón o del automóvil.

Estas visiones reductivas de las ciudades han dejado de corresponderse con la multiplicidad y complejidad de las sociedades contemporáneas, aunque estos ensayos utópicos son un recordatorio de que la arquitectura y la planificación urbana contemporánea debería enfocarse en valores urbanos identitarios y sociales determinados por la urgencia de las agendas actuales, muchas de ellas invisibilizados.

La modernidad aplicada

La relación entre movilidad y ciudad ha evolucionado en un proceso recíproco de influencia y entrecruzamiento. Sin embargo, hasta hace no mucho tiempo atrás los análisis la reducían a un proceso de causalidad, en donde transporte y ciudad eran alternativamente el elemento causante o el consecuente. Esta manera de pensar la relación fue siendo sustituida por pautas que apuntan a considerar una relación dialéctica entre ambos, en donde cada uno es continuamente un producto del otro (C. Miralles-Guasch, 2002).

Habitualmente se visualizan las infraestructuras de movilidad como aquellas que tienen relación con la organización o la forma de las obras de ingeniería civil, básicamente con las imágenes de carreteras o vías de circulación difundidas desde mitad del S.XX en adelante. Las que se identifican inicialmente son las grandes trazas y a medida que disminuyen de escala, estos trazados nos van dando la imagen que se tiene de la región, del país, de la ciudad o del barrio. Constituyen una red de vías estructurantes que otorgan accesibilidad al territorio en sus diferentes escalas y van delineando los distintos criterios de desarrollo económico y territorial, describiendo la intencionalidad de ejercer un determinado control y una explotación del mismo.

Estas infraestructuras de movilidad fueron materializando unas sobre otras las ideas que una sociedad fue teniendo sobre su desarrollo, solidificando órdenes y voluntades determinadas de control y estructuración espacial en la medida que se superponen al territorio y las ciudades como si se tratase de sucesivas “mantas geológicas” (A. Cohen, C. Nanzer, 2012).

La consolidación de estos ‘estratos geológicos’ en el territorio son entonces una construcción cultural y de poder, en el sentido que sintoniza lógicas que se reconfiguran constantemente en el tiempo y con grados diversos de antagonismo o complementariedad

en diversas escalas. Se desvela entonces una manera de entender el territorio como una construcción colectiva, pero esencialmente política.

Sucesivas generaciones de intervenciones estuvieron basadas desde las primeras etapas de crecimiento de las ciudades desde mediados del S.XX bajo un concepto de infraestructuras vectoriales, básicas y expansivas, propias de las estructuras urbanas centralizadas (F. Rodríguez, 2015).

De esta lógica de crecimiento vectorial de las infraestructuras de movilidad al servicio de estructuras urbanas centrales surgieron innumerables casos de tensión, conflicto y desmontaje de la ciudad existente, provocando un deterioro sostenido en las calidades del tejido urbano de algunos barrios consolidados.

La necesidad práctica de satisfacer la demanda creciente de los flujos urbanos llevó en muchos casos a que este desarrollo se transformara en una imposición violenta y en algunos otros en una ruptura drástica con el sustrato histórico de la ciudad ya sea por la inserción de piezas hiperescaladas y/o por sus errores de diseño y relacionamiento con la estructura urbana y el espacio público (*Ver Figura 2*).



Figura 2.
Estructura de la Autopista 25 de mayo, Buenos Aires, 1977. Expropiación y demolición de parte del tejido urbano para su construcción.

Estas infraestructuras vectoriales han sido justificadas y estimuladas básicamente por dos aspectos fundamentales: uno es el aumento en la velocidad de traslado que se lograría con su realización y el otro el incremento en la capacidad de unidades que puedan utilizarla

simultáneamente. Estos dos atributos no tienen conceptualmente un juicio de valor negativo, aunque sí la promoción que se hizo de su uso. Diseñadas básicamente para el uso del automóvil particular, un medio de transporte sumamente voraz que consume todo el espacio que se le asigne o se amplíe para su utilización, termina sucesivamente congestionándose en mayor escala, produciendo el efecto contrario al que se quería evitar.

Estos titulares simplificados, incompletos, y esquemáticos de su desarrollo, fueron produciéndose lentamente en los últimos 70 años con las consecuencias urbanas que observamos actualmente. Las causas son bastante más amplias y variadas para este fenómeno, que han ido acelerándose a partir de la segunda posguerra, acompañando el desarrollo del sistema económico dominante.

Asimismo, la producción de automóviles no ha parado de crecer en décadas al igual que la población que los utiliza a causa de la disminución sucesiva de su costo y la forma de utilizarlos, que en la gran medida son usuarios que realizan solos sus traslados (*Ver Figura 3*).



Figura 3.
Autopista
I-80_Eastshore en
Berkeley, California,
2005.

Vectorial vs Performativo

Las ciudades han evolucionado muy rápidamente desde la segunda posguerra al presente de estructuras centrales y modernas a sistemas urbanos en base a modelos contemporáneos más flexibles. Según Soja, el espacio urbano contemporáneo responde a nuevos sistemas de relaciones, policéntricos en vez de centralizados (Soja, 2008), organizados según modelos de campo (S. Allen, 1997) en vez de modelos vectoriales.

En un escenario de crecimiento con estas características, la reincidencia en la definición de las infraestructuras de movilidad con un rol meramente de servicio, prescindiendo de otras aspiraciones o connotaciones urbanas amplificadas, continuará provocando una conflictividad permanente con el sustrato de la ciudad existente y una consolidación en las problemáticas de movilidad. Estas afirmaciones se hacen con la intención explícita de discutir la forma de producción irreflexiva de estructuras de movilidad, en particular la dicotomía lleno-vacío de la trama urbana moderna.

Esto nos lleva a pensar que es necesario adecuar los criterios en el proyecto de infraestructuras de movilidad al nuevo contexto postmetropolitano descrito por Soja y transformar su condición formal/vectorial en favor de una naturaleza performativa, que genere relaciones más saludables en los entornos con los que se vincula, entendiéndose como un componente urbano más que colabore en crear escenarios más ricos, complejos e inclusivos. Más que establecer conexiones, esta relación entre partes (des)conectadas de un entorno dado, establece y determina valores o jerarquías que colaboran en equilibrar desigualdades y/o asimetrías (Martin, 2016).

En esta línea de pensamiento, Martin nos sugiere pensar de forma diferente las infraestructuras de movilidad, determinando cuáles son sus “propiedades infraestructurales” y cuales otras podrían incorporar para mejorar su *performance* urbano. Estas “infraestructuras intensificadas” podrán lograr cambios urbanos no por cómo se diseñan, sino por lo que pueden hacer.

Así se subraya el cambio de lo semiótico a lo performativo (Allen, 1999), pasando de un modelo objetual a uno relacional.

Estas afirmaciones se hacen con la intención explícita de discutir la forma de producción mecánica de infraestructuras de movilidad, en particular la dicotomía lleno-vacío de la trama urbana moderna.

¿Cuáles son entonces las propiedades que tiene una infraestructura de movilidad y cuales debería desarrollar o incorporar para adaptarse a las condicionantes y exigencias del crecimiento permanente de la ciudad policéntrica contemporánea y la “sociedad hipertexto” que la habita?

La reincidencia en la definición de las infraestructuras de movilidad con un rol meramente de servicio, prescindiendo de otras aspiraciones o connotaciones urbanas amplificadas, continuará provocando una conflictividad permanente con el sustrato de la ciudad existente y una consolidación en las problemáticas de movilidad.

Con el par movilidad/ciudad en discusión, vemos las estrategias de mediación como herramientas útiles para resolver conflictos, ya que implica la generación de estrategias de naturaleza arquitectónico/infraestructural que den forma a la relación o al conjunto de relaciones entre elementos urbanos diversos.

Mediar implica conectar o sugerir una conexión mediante espacios o elementos intermedios que manifiesten intencionadamente una voluntad de cohesión de determinadas circunstancias urbanas en conflicto (F. Rodríguez, 2015).

Esta naturaleza infraestructural ampliada nos provoca un interés por ciertas piezas urbanas que posean el germen para multiplicar relaciones con un entorno determinado y que trasciendan la capacidad de conducir los flujos del tránsito motorizado para la cual

se diseñaron básicamente y más allá de sus características formales particulares, fomenten espacios públicos más complejos, inclusivos y democráticos.

Que dicha naturaleza infraestructural les permita amplificar su expresión formal e intensificar su capacidad performativa, como sistema de relaciones, como orden topológico, como soporte flexible para asociarse a otros usos y actividades, generar oportunidades a eventos espontáneos y no planificados y practicar nuestras individualidades en lo público.

El uso del espacio urbano

La utilización generalizada de los medios de transporte motorizados desde mitad del siglo XX, constituye una experiencia extendida en el tiempo que permite extraer conclusiones, así como también comparar aspectos y prioridades vinculados con el uso racional de los mismos.

En los desplazamientos urbanos, cada modalidad de transporte tiene una mejor performance según el uso para el que fue concebido. Mientras más especializado sea su papel, mejor será su rendimiento.

Es así que el tren o el tranvía se desempeña eficazmente en trayectos más largos, mientras que los viajes cortos o dispersos son mejor atendidos por el transporte público. Por eso es muy frecuente que las redes de ómnibus urbanos se encuentren en algún punto con redes de tren, tranvía o metro.

La red de trenes y la de metro, generalmente no presentan problemas sustanciales de conectividad, ya que una se desarrolló conformando las ciudades y la otra, siendo subterránea casi no presenta dificultades en su trazado.

La flexibilidad mayor que presentan las redes de ómnibus le ha asignado un papel suplementario y ha permitido adaptarlas a circunstancias más o menos organizadas, generando situaciones de intercambio de lo más diversas (*Ver Figura 4*).

Es relativamente frecuente que las ciudades medianas y grandes presenten ejes radiales de acceso con posibilidades de interconexión. En áreas urbanas extendidas, no es posible la existencia de servicios directos para todas las necesidades de movilidad, por lo que se hace habitual el intercambio modal en algún punto del recorrido (O. Martínez, 2006).

Los desplazamientos no motorizados son básicamente realizados para viajes puerta a puerta, lo cual significa que se mantiene la modalidad del desplazamiento desde el comienzo hasta la finalización del recorrido. Se considera por lo tanto un medio de transporte independiente que no requiere de otras modalidades para concretarse, aunque sin embargo estos desplazamientos presentan una limitante importante en el alcance que pueden tener dado un plazo razonable de tiempo.

En comparación con otras modalidades, trasladarse a pie en distancias medias, es decir más allá de los 2 o 3 kilómetros de recorrido, implica una disponibilidad de tiempo difícilmente aceptable para gran parte de la población urbana, considerándose poco operativo por un porcentaje alto de la demanda. Esto sin considerar los factores climáticos o topográficos que podrían generar aún más inconvenientes, por lo que consideran competitivas en distancias cortas de hasta 3Km.

En cuanto a los desplazamientos en bicicleta, estos resultan plenamente competitivos en distancias de hasta 10 kilómetros de recorrido. Las modalidades no motorizadas resultan entonces competitivas con el automóvil en distancias cortas y medias.

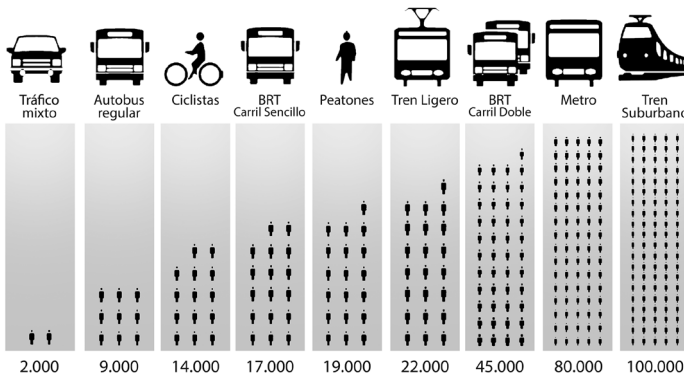
El consumo del espacio urbano que requieren los distintos modos de transporte y la optimización de su utilización tienen diferencias claras y muy marcadas. Comparando la cantidad de personas transportadas por hora en un carril de 3,5m. de ancho en la ciudad, el automóvil es el medio de transporte que tiene los peores índices, ya que tiene una capacidad evidente bastante inferior para transportar personas que el transporte público, siete veces menor que si nos desplazáramos en bicicleta, nueve veces menor que desplazarse a pie y once que desplazarse en un tren ligero o un tranvía urbano, convirtiéndolo en el medio de transporte que presenta el aprovechamiento más bajo del suelo urbano (GIZ, Agencia Alemana de Cooperación Técnica, 1991) (Ver Figura 5).



Figura 4. Estación Nørreport
Gottlieb Paludan
Architects + COBE
Architects, Copenhagen,
2015.

Figura 5. GIZ, Agencia Alemana
de Cooperación Técnica,
cantidad de personas por
hora que pueden transitar
en un carril de 3,5m. de
ancho en la ciudad según
los distintos medios de
transporte, 1991.

4



5

La paradoja del automóvil

A pesar de los probados los efectos negativos que provoca en múltiples aspectos a escala global, el automóvil se ha generalizado como medio de transporte culturalmente más aceptado a través de todo el siglo XX, y se ha organizado a su alrededor, un intrincado sistema de tecnologías, prácticas sociales y económicas de difícil desacople. Este sistema, al que Urry llama “Sistema de la Automovilidad” (J. Urry, 1999), ha desarrollado globalmente una fortaleza tal, que es capaz de establecer sus propias condiciones para continuar expandiéndose, involucrando y sometiendo a una serie de esferas distintas de la sociedad y la producción en un intrincado ensamblaje que comprende máquinas, individuos, economías y modos de habitar. Estas condiciones han convertido a esta industria en una causa de un consumo más que excesivo de recursos naturales a escala mundial.

Además de la masificación en su producción y la accesibilidad generalizada, asistimos a un fenómeno social en la cultura global que le otorga al automóvil un estatus de tecnología dominante con un alto grado de legitimación cultural y eficacia utilitaria. Las posibilidades de elección, de ser modificado o incluso producido a medida, sumado a la inmensa gama de productos disponibles en el mercado, genera una identificación tal que ha transformado su rol y su significado como objeto de consumo para convertirse en un distintivo de estatus social o económico y/o una fuente de satisfacción, expresión y representación de la diferenciación individual.

Así, el automóvil ha llegado a ser un artefacto esencial en la producción y en el consumo, sintetizando el vínculo entre importantes ramas de la economía global. Se ha convertido simultáneamente en una forma de movilidad claramente subordinante de otras modalidades de desplazamiento (transporte público, caminar, andar en bicicleta, etc.) y en una industria alrededor de la cual se articulan valores en un sentido amplio y simbolismos culturales.

El valor del tiempo

En 1985, el cantante Phil Collins logró recorrer aproximadamente 6.000 kilómetros para poder hacer su presentación en ambos conciertos benéficos de *Live Aid* que se celebraban simultáneamente en las ciudades de Londres y Filadelfia.

Este hecho es anecdótico, pero el carácter mediático del evento, el cual estaba siendo transmitido en vivo, puso en evidencia a escala global la logística necesaria de medios y conexiones para completar con éxito una operación de tal naturaleza para la época. Es necesario señalar la insistencia en destacar particularmente la velocidad con la que ejecutaría el traslado y el énfasis que hicieron sus promotores por convencernos que era posible realizarse, en un entorno que deambulaba entre la solidaridad y el esnobismo (*Ver Figura 6*). Hoy el Concorde, el mítico avión franco-británico que hizo posible esta maniobra ya ha dejado de estar operativo, pero de alguna manera el éxito de toda la maniobra ya presagiaba el signo de nuestro tiempo, la inmediatez.



Figura 6.

Phil Collins en el Aeropuerto de Heatrow a punto de subir en el Concorde que lo llevaría primero a NY y luego desde allí en helicóptero hacia el concierto de Live Aid en Filadelfia.

Actualmente nos hemos acostumbrado a exigir la mayor rapidez posible en los acontecimientos o actividades, ya sean eventos virtuales o situaciones reales. La rapidez en la transmisión de información y datos o en el traslado de personas y mercancías se ha convertido en una condición prioritaria para el funcionamiento de un planeta, en donde es obligatorio estar conectado a nivel global permanentemente, sea en las redes del capital o de la cultura.

El desarrollo de los centros urbanos, la manera en que esto está ocurriendo, el consecuente aumento en los índices de congestión y las complejidades de desplazamiento, ha determinado que la apreciación del concepto “velocidad” aplicado a los medios de transporte, se fuese sustituyendo gradualmente por el de “valoración del tiempo” empleado en los traslados.

Esta valoración asociada, no depende solamente de las capacidades reales que tienen cada uno de los modos de transporte para desplazarse. En el caso del automóvil esto es muy evidente, ya que la potencia y la velocidad que pueden desarrollar las unidades en particular, permitiría traslados rápidos muy superiores a los que pueden circular efectivamente en la trama urbana congestionada y/o reglamentada.

La valoración de los tiempos de viaje se considera actualmente como una de las variables más importantes con respecto a los desplazamientos urbanos, claro está por las magnitudes empleadas como por el valor específico que se le asigna, tanto si hablamos de personas como de mercancías. El tiempo de traslado es un tiempo originado por el intercambio o por la unión entre distintas actividades y no tiene un objetivo en sí mismo a diferencia de otros tiempos sociales, como el tiempo del trabajo, del ocio o de la cultura, por lo que en general se pretende reducir en la medida de lo posible buscando diferentes alternativas para conseguirlo (C. Miralles-Guasch, A. Cebollada, 2009).

La cultura de la movilidad y el derecho a la ciudad

Los medios de transporte ya no comparten el espacio público de la ciudad como sucedía a comienzos del siglo XX. Por el contrario, su desarrollo ha colaborado para que este se haya ido fragmentando cada vez más hasta alcanzar grados de segregación social y ambiental inusitados. Los análisis y reflexiones en el campo de la movilidad urbana presentan desde hace muchos años complejidades e índices negativos que usualmente coinciden a la hora de remarcar las problemáticas más relevantes, incluso desde disciplinas muy diversas como la Geografía, la Sociología o la Ingeniería.

La congestión vehicular se ha convertido en una de las distorsiones más importantes de la convivencia contemporánea y sus efectos son observables habitualmente en la mayoría de las ciudades latinoamericanas. La utilización indiscriminada del automóvil como medio de transporte es señalada generalmente como la mayor causa de los problemas urbanos de movilidad y las variables que presenta en cuanto a usos del suelo, contaminación, sostenibilidad y medio ambiente, costos sociales y económicos son desfavorables desde todas las perspectivas (Thomson, 2001).

Al hablar de expresión espacial de la movilidad, se debería tener en cuenta que la forma de los desplazamientos son consecuencia de las posibilidades físicas que se les ofrecen a los ciudadanos, y que, frente a una demanda real de vinculación entre actividades urbanas, la misma se puede satisfacer de formas muy diversas (Herce, 2009).

Se entiende que la movilidad es la expresión de un derecho que tienen todos los ciudadanos, en donde reside una gran parte de sus necesidades y deseos de vinculación social. Tales demandas se manifiestan en formas de desplazamiento muy distintas sobre la ciudad, las cuales a su vez plantean requerimientos diferenciados, ya sea en la organización como en la oferta equipamientos e infraestructuras que sean aptas para cada una de esas formas de desplazamiento.

Las operaciones urbanas de la sociedad de consumo globalizada están dirigidas a conformar una geografía planetaria abstracta y desterritorializada para su crecimiento. En este espacio indistinto, fluido y continuo, se exige al cuerpo urbano a formalizarse de acuerdo a reglas facilitadoras y/o reproducir a escala condiciones flexibles que permitan una expansión acorde al crecimiento permanente del capital.

Con estas lógicas para el intercambio, se ejercen presiones sobre las ciudades, exhortando a la formalización material de estructuras de movilidad, de tejidos urbanos y de edificios utilitarios a su cometido.

El espacio urbano se conceptualiza como una amalgama al servicio de las fluctuaciones del capital, asignándole un sentido práctico a las interpretaciones de materia, espacio y función. Este escenario bien podría asimilarse a lo que Bauman resumía como la inevitable licuefacción del espacio urbano (Bauman, 2010).

En este panorama, el incremento de los vínculos infraestructurales se vuelve esencial para la supervivencia de un sistema económico que tiene en su genética la necesidad de conectar, articular y crecer permanentemente, teniendo como consecuencia impactos importantes en la configuración urbana.

La sociedad hipertexto

La sociedad actual hiperconectada ha experimentado en paralelo una clase particular de debilitamiento en los vínculos sociales. Los mismos no desaparecen si no que, al ser cada vez más numerosos, se vuelven frágiles e inestables. Esta condición hace más sencillo que se desechen algunos vínculos y se generen otros nuevos, ya sea en el ámbito profesional o en la esfera personal. Estos vínculos sociales debilitados implican una cierta forma de asociación conmutativa, pues se trata de personas y organizaciones que pertenecen a una multiplicidad de redes interconectadas (Ascher, 2006).

Ascher utiliza la metáfora del “hipertexto” para denominar a esta nueva forma de organización, la cual refleja una sociedad en capas de n-dimensiones donde individuos cada vez más independientes pertenecen simultáneamente a muchas de ellas y cambian constantemente de una a otra. Así constituida, la sociedad funciona como una serie de redes interconectadas que suscitan necesidades crecientes y cambiantes, teniendo implicancias relevantes en el uso del espacio urbano.

La mayor individualización social supone cambios importantes en las formas de organización espacio-temporal, ya que los ciudadanos intentan utilizar en mayor medida los medios técnicos que les brindan más autonomía en los desplazamientos y les permitan cambiar de una dimensión a otra con mayor rapidez.

Esto genera que haya una multiplicidad de desplazamientos cada vez mayores y en todos los sentidos y horarios, haciendo menos previsible los movimientos y poniendo en crisis las usuales formas de regulación, en donde los desplazamientos pendulares domicilio-trabajo ya no pautan el ritmo de las ciudades.

A los desplazamientos homogéneos y colectivos de grandes masas, característicos del modelo de movilidad fordista, se le superpone un modelo donde el centro es el individuo y donde la movilidad no es solo el desplazamiento físico. La movilidad pasa a ser una característica urbana imprescindible, para una *sociedad líquida* organizada en torno a redes de diferente naturaleza y dimensión (Bauman, 2010).

Es entonces evidente que el constante incremento en el volumen de los intercambios y la intensidad en la movilidad, presiona de manera significativa la estructuración y el sentido del espacio urbano (*Ver Figura 7*). A menudo se interpreta que vivir el espacio urbano y moverse sobre él constituyen aspectos aislados de la vida urbana. Ambas realidades urbanas son facetas asociadas de una misma experiencia, esenciales en las prácticas espaciales de la ciudad y en las prácticas que las representan (Latour, 1998).

La cuestión no es solo entonces el diseño de lugares y objetos, sino también las posibilidades físicas que nos conducen de uno a otro.

La movilidad, ya no se resume solamente en ir desde A hasta B.

El paisaje como infraestructura

Persiste la convicción de que los actuales desafíos del diseño complejo pueden abordarse con éxito mediante un intercambio de información entre muchas disciplinas, pero fue