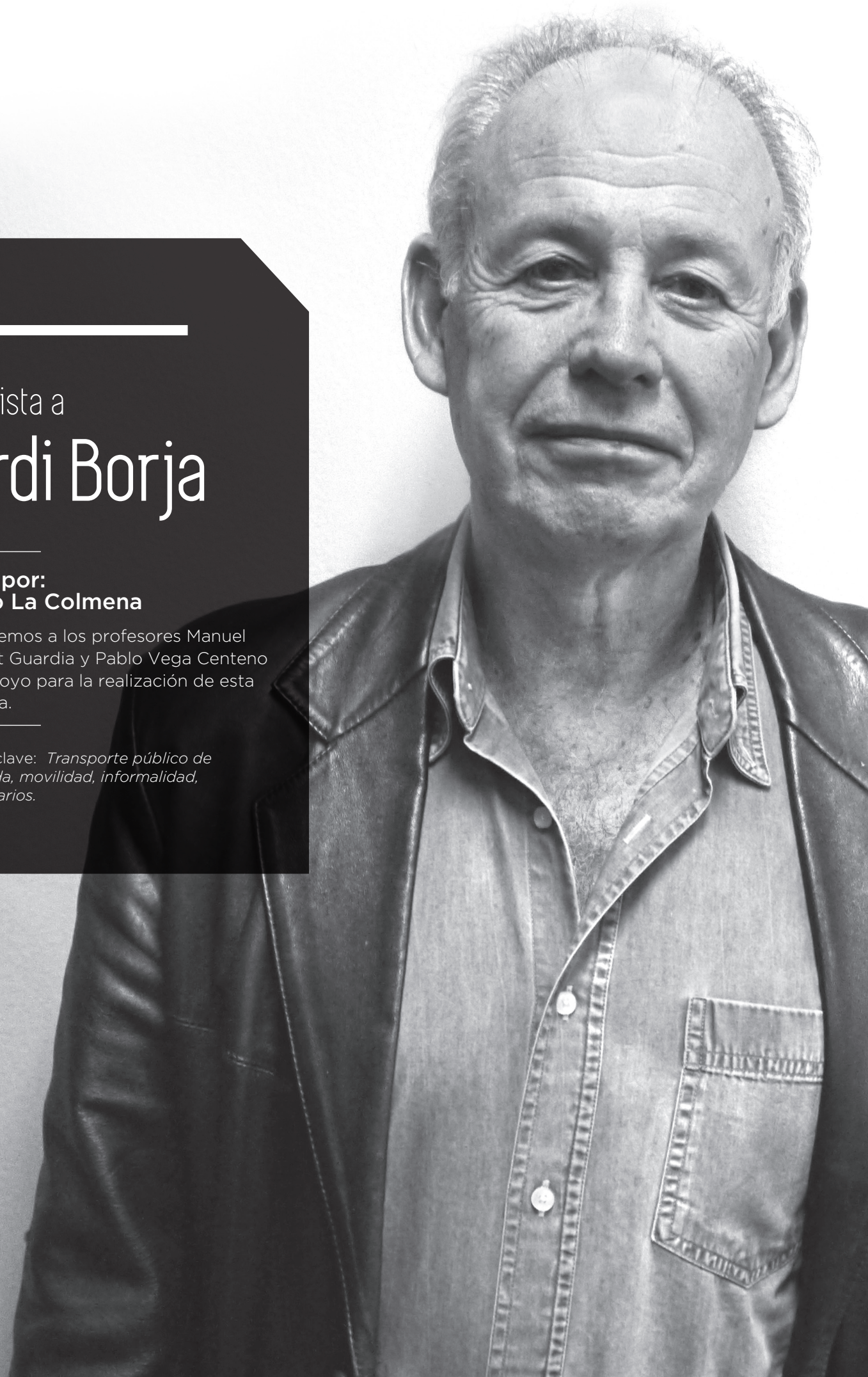

Entrevista a
Jordi Borja

**Hecha por:
Equipo La Colmena**

Agradecemos a los profesores Manuel Dammert Guardia y Pablo Vega Centeno por el apoyo para la realización de esta entrevista.

Palabras clave: *Transporte público de madrugada, movilidad, informalidad, rutas, usuarios.*





Jordi Borja, urbanista de la Universidad de Cataluña, considera que el espacio público es la ciudad en sí misma, un lugar donde diversos actores interactúan y pueden forjar su ciudadanía. Borja estuvo en Lima este agosto en el "II Seminario Internacional El Derecho a la Ciudad en América Latina" donde presentó el dilema entre derechos sociales y los derechos políticos. En esa ocasión, conversó con La Colmena acerca del espacio público y las dinámicas urbanas en América Latina.

E: A partir de la revisión de la Ciudad Conquistada, queríamos preguntarle ¿cuál es la definición del espacio público?

JB: No es fácil dar esta definición. En urbanismo es una cosa, en política es otra, en antropología es otra. Tiene muchas dimensiones. Desde el urbanismo, profesión desde la que vengo, considero que el espacio público es precisamente la ciudad como tal.

Dentro de la ciudad, el espacio público tiene tres dimensiones: la social-cultural, la política y la estrictamente urbanística. Primero, está lo que podríamos llamar el espacio público físico -la dimensión urbanística-, que es difícil de definir porque es un elemento ordenador de lo construido, articula las distintas partes de la ciudad y es una base para un conjunto de actividades, funciones o servicios que pueden ser el ocio, el paseo, el encuentro, los equipamientos al aire libre o en espacios cerrados pero públicos, etc. El espacio público entonces requiere una serie de condiciones: la accesibilidad, la seguridad, la calidad del entorno, la polivalencia, su carácter evolutivo, etc. Esto puede dar lugar a que sea conflictivo, pero resulta ser una buena señal ya que revela que hay una multiplicidad de usos, lo que supone una suma de pactos implícitos por parte de la ciudadanía, respeto a otros usos además del propio.

El espacio público tiene además una dimensión social-cultural, que es de cohesión, de identidad, de referencias icónicas o simbólicas, de convivencia; y por lo tanto, de mezcla de diversidad de los distintos colectivos. Por último, tiene una dimensión política, que es el espacio del poder, lo que implica a su vez un espacio del contrapoder: es el espacio donde se manifiesta la sociedad frente o al lado del Estado.

Solamente una cuestión. En el espacio público se enfrentan tres dinámicas distintas: (1) la del poder político, cuyo objetivo principal -no único, pero

principal- es controlar el espacio público; (2) la dinámica económica, que consiste en sacar beneficios económicos o lucrativos del espacio público, y no solamente el tema de los vendedores, sino también, por ejemplo, el buscar espacios públicos para valorizar el suelo adyacente; (3) y la dinámica social, colectiva, que es hacer de la ciudad algo más que una suma de funciones, que son residencial, económicas, movilidad, etc., sino que lo que define a la ciudad es el espacio público siempre entendido de una manera muy compleja, no como puede ser entendido en otros países. Por ejemplo, en la Constitución de Buenos Aires se considera al espacio público como zonas verdes, lo cual me parece una tontería.

E: ¿Qué factores limitan e impiden que el espacio público sea efectivamente la ciudad?

JB: El espacio público en las ciudades tiene varios enemigos. El poder político prefiere a la gente encerrada, no suelta en la calle. Por lo tanto, hay políticas urbanas destinadas a empobrecer el espacio público y a limitar sus posibilidades, pues basta con hacer veredas estrechas, dar prioridad a la movilidad, o generar un ambiente de inseguridad a partir de la exageración de sus elementos.

Con respecto al tema de la dinámica de la circulación, del crecimiento de la movilidad, el transporte, etc. es evidente que en ciudades -sobre todo grandes- gestionar la movilidad es un tema importante. Sin embargo, esto no puede darse a costa del espacio público, de la vida colectiva. Si la gestión genera dinámicas favorables para el desplazamiento en automóvil, si además permite buses ruidosos, contaminantes, etc., si convierte lo que son calles-paseo en calles para transporte rodado, pues está eliminando espacio público.

Otro factor adverso es la privatización del espacio público. Se puede decir que esto sucede en ciudades de América Latina, como por ejemplo en Río de Janeiro, donde si vas por las calles, constantemente

tienes que bajar de la vereda porque hay rejas que la ocupan totalmente. Es decir, hay una privatización del espacio público por comunidad y por un miedo difuso. Por lo tanto, en esta región el tema de la privatización del espacio público es muy fuerte.

En ese punto, hay también ciertos fenómenos de psicología colectiva: cada uno quiere encerrarse en su casa, en su patio, etc. En encuestas aparece que mucha gente considera a los espacios públicos, peligrosos, a las calles, peligrosas, etc., y son zonas donde nunca han puesto los pies. Dicen "No, en nuestro barrio no pasa esto. Pero en los otros sí". Son operaciones muy manipuladoras. Yo he viajado bastante, por las grandes ciudades de América Latina -desde hace cuarenta años-, y en todas dicen "Uy, es muy peligroso". Yo utilizo siempre un criterio, y me ha dado resultado: Nunca he sentido sensación de peligro. A mí solamente me han asaltado una vez, en Barcelona, y en un barrio alto, un sábado a las nueve de la noche.

E: ¿Qué limitaciones, según su experiencia, ha podido apreciar en el proceder de los actores políticos?

JB: Podemos encontrar dirigentes políticos locales, alcaldes, secretarios de urbanismo, entre otros, que no han puesto los pies en muchos barrios de su ciudad y que, por lo tanto, no la conocen. Recuerdo que acababa de asumir la alcaldía el alcalde de Bogotá, Andrés Pastrana, un conservador civilizado. Me lo presentaron. Estuvimos por la tarde charlando en su oficina cómodamente y cuando me preguntó: "¿Y qué te parece que haga yo en esta ciudad?", le respondí: "Bueno, no sé qué es lo que puedes hacer, pero sí sé qué es lo que harás: hacerte propaganda", porque en esos tiempos los mandatos eran de tres años, me parece. Digo: "En tres años no se pueden hacer muchas cosas".

Le dije que al día siguiente quería conocer Ciudad Bolívar -que es una ciudad de un millón de personas construida con financiamiento del Banco Mundial. Él me respondió que nunca antes había estado en Ciudad Bolívar. Llamó a un par de personas de su equipo y ninguno sabía cómo llegar ahí. Si de alguna zona te tenías que preocupar era Ciudad Bolívar, porque era una zona muy deficitaria, muy separada de la ciudad, pero con un millón de personas, en una ciudad que tenía entonces cinco o seis millones. Es decir, era mucho: el veinte por ciento de la población. Piensen que muchas veces los políticos y los téc-

nicos no conocen la ciudad, no han puesto los pies en estas partes. Entonces, para ellos, el espacio público son las calles centrales, y las avenidas, y algunos parques, pero en estas zonas hay que dar calidad al espacio público, porque el espacio público forma parte del salario ciudadano. Es decir, todos nosotros recibimos un salario no en forma de dinero, sino en forma de servicios, como puede ser el transporte: el transporte colectivo es subvencionado con los impuestos, pero también el espacio público. Cuanta más calidad tiene el espacio público, mayor es la calidad de vida. Por lo tanto, en aquellos barrios más deficitarios, de más bajos ingresos, el espacio público tiene que ser lo más rico posible para contribuir a la reducción de desigualdades sociales. Esto es una cosa que ni los técnicos, ni los periodistas, ni los políticos entienden mucho. Pensarán en términos de voto.

E: Usted entiende la ciudad como espacio público. A partir de esto, ¿podría explicar la diferencia entre el espacio público y el espacio urbanizado?

Yo distingo urbanización de ciudad. La ciudad es un complejo muy entrelazado, pero la urbanización es otra cosa. Es decir, cuando se dice que el 50% de la población mundial vive en las ciudades, replico que no: el mundo urbanizado es más que el 50%, es entre el 60 y el 70%. Ahora, es cierto que la mitad vive en ciudades y la otra mitad vive en zonas marginales, dispersas, fragmentadas, cerradas sobre sí mismas. Esto último es la negación de la ciudad.

Las ciudades centrales, en muchos casos, tanto en Europa como en América Latina, han mejorado, pero también han excluido. Es decir, implica que, en parte, la introducción del capital financiero en la ciudad da lugar a una mejora de la calidad urbana, incluso de espacio público; pero al mismo tiempo generando procesos de exclusión social. También se han especializado para sectores medios y altos, para turistas, etc.

Por ejemplo, Manhattan es una ciudad espacialmente globalizada, la zona de Times Square se encuentra gestionada por la compañía Disney. Es evidente que en Manhattan hay una tendencia de reducción de la vivienda de sectores de ingresos medio bajos o bajos, y, por tanto, de excluir a los jóvenes de los sectores de más bajos ingresos. Termina siendo un lugar de clases medias para arriba y de turistas.



E: ¿Y cómo se relaciona esto a la fragmentación en las ciudades?

La difusión o expansión de la ciudad es muy contradictoria socialmente. Por una parte, tenemos lo típico, que es enviar lejos a los pobres, a la población de bajos ingresos. ¿Cómo? La manera de resolverlo aparentemente es a través de las operaciones de vivienda. Se proponen hacer desarrollo de vivienda donde el suelo es barato, aunque esto sea a costa de dos horas de viaje para ir a trabajar y dos horas para volver, o una hora u hora y media. A esto se le agrega una falta de equipamientos o de servicios, etc. Es decir, es una vida en gueto aunque no haya muros.

Por ejemplo, en México, o en Chile, se han hecho sobre todo desde el año 2000 en adelante muchas “viviendas sociales” para sectores de bajos ingresos. En el periodo 2000-2006 se hicieron dos millones de viviendas de este tipo en México. Yo las he visto: entre ciudad de México y Puebla, o entre ciudad de México y Pachuca, que es la capital del estado de Hidalgo, se hicieron operaciones de decenas de miles de viviendas. Y en el medio de la nada, a treinta y cinco kilómetros de Ciudad de México y a lo mismo del pueblo de Pachuca. Ahí espacio había, pero no era espacio público.

Pero también hay una tendencia -que tiene su tradición histórica- que es hacer también complejos cerrados para sectores medios y altos. ¿Por qué se han puesto de moda los countries, los barrios cerrados, las urbanizaciones fuera de la ciudad? Porque son operaciones especulativas. En Argentina cada semana sale en los dos periódicos más importantes, Clarín y La Nación, un suplemento sobre countries. Es decir, hay una operación que además da lugar a formas de urbanización sin ciudad, que da lugar a unos costes sociales y ambientales. Miren, cuanto más te encierras, más riesgo hay. Entonces tenemos estas dos caras de la misma moneda, de la misma realidad. Unos son gente abandonada, otros tienen auto, tienen piscinas, etc., pero ambos viven en guetos.

El tema de la movilidad en este tipo de ciudades se torna complejo. Yo vengo de la geografía y entonces soy más sensible a los temas de escala del territorio. No es lo mismo un barrio popular que está pegado a la ciudad central, y en el que andando trescientos metros estás ya en la zona céntrica de más calidad, de oferta laboral, etc., que un barrio periférico en la actualidad, en el que en lugar de



trescientos metros de intermedio hay treinta, cuarenta, cincuenta kilómetros. Lo que cambia mucho es la diferencia de escala territorial.

Con respecto al tema del espacio público y, en general, de la calidad urbana, el desafío intelectual o profesional no es actuar en la ciudad existente. Puede haber oposiciones sociales, limitaciones económicas, voluntades políticas, pero como profesional yo no veo dificultad en cómo revitalizar un centro histórico, manteniendo vivienda, manteniendo población de distintos sectores sociales. Creo que es soluble el tema del transporte colectivo en la ciudad compacta, que es soluble generar nuevas centralidades, sin demasiado esfuerzo, con un poco de tiempo, etc. Es decir, creo que se puede mantener formas de mixtura social y de mixtura funcional. Sin embargo, es en la ciudad difusa, en expansión, debido a la complejidad de su formación, donde está el reto.

E: ¿Cuáles serían para usted los principales cambios que necesitan las ciudades latinoamericanas para ser una ciudad y no solo un espacio urbanizado?

Yo creo que son tres los problemas que hay. Uno -que es el más evidente- es el mal funcionamiento o déficit de lo que podríamos llamar servicios públicos. Esto afecta los transportes, afecta la enseñanza, afecta la sanidad, afecta la vivienda, etc., las cuales son funciones que, sean gestionadas por el sector público o por el privado, el sector público tiene que garantizar. Acá hay un déficit de bienes de interés general o colectivo: la movilidad, el ambiente, la calidad del espacio público, etc.

Por tanto, aquí hay un problema que tiene causas muy diversas. Hay una legislación urbanística que no facilita el control del suelo. Miren, si el suelo no es competencia del sector público, nunca habrá voluntad de urbanismo. Por eso, aquí lo que aparece es que la ciudad funciona mal y con altos costos sociales que perjudican tanto a las personas de menos ingresos como al resto. Hay un número especial de *Le Monde Diplomatique*, de Argentina, la edición argentina, que se titula "Fracturas de América Latina"; el artículo de presentación editorial dice que el principal problema de las ciudades de América Latina es el déficit de los servicios y bienes de carácter colectivo.

Segundo, hay un déficit de gobernabilidad local, o mejor dicho, una incompetencia de los gobiernos locales. Los gobiernos locales, primero, tienen pocas competencias, pero también se puede decir que sus políticos tienen un nivel cultural bajo. Los mejores profesionales no acostumbran a estar en el gobierno, y es donde tendrían que estar. Es decir, hay una calidad de recursos humanos en las universidades, pero no tanto en las administraciones públicas. Tercero, un elemento más estructural, que es la desigualdad social. Para que una ciudad sea idónea, para que funcione bien, no deben haber grandes desigualdades sociales. Las grandes desigualdades sociales son elemento multiplicador y se relacionan con los déficits.

Les pondría un ejemplo. Yo estaba con el alcalde de Porto Alegre justo cuando se implementó el presupuesto participativo. Y comentábamos, entre otras cosas, cómo la calidad del espacio público generaba una regeneración del entorno. Él me decía sí, pero estábamos en un barrio muy deficitario, de gente de muy bajos ingresos, y me dice "Esto funciona -y tenía toda la razón-, funciona en Barcelona porque allí la desigualdad social no es tan grande y la gente de ingresos bajos genera excedente, es decir, consume. Pero aquí, en este barrio que estamos, la gente apenas tiene dinero para comer". Entonces, claro, si apenas tiene dinero para comer, aunque tú les hagas - que tienes que hacérsela igual - una plaza, una avenida, etc., bien iluminada, etc., no por eso se pondrán

comercios de calidad; porque no hay una demanda solvente para esto.

Entonces tenemos aquí un problema político, que son los gobiernos; un problema de gestión pública, que son los servicios, etc.; pero también un problema de desigualdad social y, por tanto, el hecho de que una franja importante que puede ser el 25% o 30% de la población, vive al límite de la supervivencia. Esto hace difícil el aumentar la calidad de la ciudad. ●





COMENTARIOS POR PABLO VEGA CENTENO: Jordi Borja y el espacio público en la sociología

La dimensión urbana del espacio público constituye uno de esos temas que no ha sido abordado por la sociología urbana en el Perú sino hasta el presente siglo. No obstante, estudios importantes en esta materia habían sido producidos por sociólogos a mediados del siglo XX, destacando los trabajos de Erving Goffman sobre el comportamiento en espacios públicos y de Richard Sennett sobre el declive del hombre público en la sociedad occidental. Se trata de aportes muy importantes y sugerentes, pero que por diversas circunstancias no lograron calar en nuestra pequeña comunidad sociológica. Si un autor ha tenido el mérito de conseguir que el espacio público forme parte de los temas de mayor relevancia en nuestro país actualmente este ha sido Jordi Borja y ello se explica en parte por la manera en que se aproximó al tema.

Borja ha sabido tener la habilidad no sólo de aportar al conocimiento del espacio público como fenómeno urbanístico, sino de poner en evidencia que en él se expresan tanto relaciones de poder, como dinámicas económicas y sociales. En nuestro país, las nociones dominantes con las que nos aproximábamos al espacio público eran, por una parte, la filosófica, que explotaba su dimensión de esfera pública, y por otra la del urbanismo, centrado este último en sus características morfológicas y sus posibles usos recreativos o de circulación.

La relevancia de estudiar los espacios públicos para la sociología radica en entender que se trata de una dimensión espacial en la que se expresan elementos estructurales de la sociedad, como puede ser la desigualdad social; es la oportunidad de relacionar la mirada urbanística con las prácticas sociales y las lógicas de poder que se expresan en la forma urbana. Ante ello, Borja no se comporta como un investigador neutral, sino todo lo contrario, un sociólogo comprometido políticamente e involucrado en experiencias concretas de gestión urbana.

Partiendo de este enfoque y esta experiencia testimonial, Borja es no sólo uno de los principales referentes en el estudio de la ciudad y sus espacios públicos a nivel mundial sino que, en

el caso peruano, ha sido fuente inspiradora del conjunto de estudios en torno a los espacios públicos de la ciudad que se han publicado en estos últimos diez años.

En un contexto urbano donde la inversión inmobiliaria se viene erigiendo como la forma dominante de producir la ciudad; donde inclusive se nos propone como “concepto de vida” el “placer de vivir sin salir de casa” -lema con el que una empresa inmobiliaria viene ofertando sus edificios multifamiliares en Lima- la calle desaparece como escenario urbano o, en todo caso, termina siendo estigmatizada como el espacio no deseado. Por otra parte, muchos gobiernos municipales suscriben esta suerte de aspiración de vida, y utilizan la gestión urbana como herramienta de segregación antes que de integración social. Es en este marco que los trabajos de Jordi Borja cobran enorme vigencia, pues nos enseñan a observar cómo en la forma en que se diseñan y gestionan los espacios públicos se están manifestando relaciones de poder y dinámicas económicas, que confrontan las posibilidades de una ciudad de construir ciudadanía o de cercenarla.

Asimismo, nos advierte que en la forma en que se diseñen y gestionen los espacios públicos constituye un problema político antes que técnico, donde está en juego el futuro de la ciudad como forma de vida, frente a la cual se erige como alternativa el modelo de desarrollo urbano sin-ciudad, que no es otro que la construcción fragmentada de espacios residenciales interconectados vialmente, donde se busca eliminar el encuentro entre personas socialmente heterogéneas, estigmatizando y excluyendo a los sectores sociales de menores ingresos.

Estudiar los espacios públicos, la calidad de los espacios y sus usuarios, las formas de interacción y de gestión, así como las relaciones entre los espacios públicos y privados son hoy en día uno de los temas de mayor relevancia en los estudios urbanos, en la medida que ellos nos permitirán observar el futuro que se avecina para nuestras ciudades. Nos confrontan además, siguiendo a Borja, por el rol que nosotros adoptemos en este proceso.