

# BLOG DE JUAN CARLOS MUÑOZ. ES DIRECTOR CENTRO DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE UC



Juan Carlos Muñoz

Director Centro Desarrollo Urbano  
Sustentable UC



## Datos y código abiertos: Planificación urbana participativa

*Esta columna fue escrita junto con Lake Sagaris, UC, Centro de Excelencia en BRT y CEDEUS; y Christopher Zegras, MIT, Centro de Excelencia en BRT.*

Desde la década de 1970, en los países democráticos la planificación urbana se vio obligada a abrirse a una amplia participación, tanto de actores estatales como de organizaciones ciudadanas. El motivo fue integrar, desde el análisis de un problema hasta la selección e implementación de soluciones, todos los conocimientos técnicos y experienciales. **En el plano urbano, no es posible una planificación integral, efectiva y eficiente sin este tipo de estrategia.**



La planificación del mundo socio-técnico-natural de la ciudad requiere no sólo una propuesta coherente y debidamente estudiada, **sino que también un consenso entre diversos actores.** **Chile, hemos aprendido eso a través de duros conflictos como los asociados al proyecto de la autopista Costanera Norte a fines de la década de 1990.**

Desde entonces el Gobierno ha buscado, con más o menos éxito, una participación que asegure que las personas mejoren los proyectos y valoren los resultados. El sector transporte es frecuentemente criticado por ser demasiado tecnocrático. Los sofisticados modelos matemáticos usados para predecir los cambios en los flujos y actividades son considerados “cajas negras” por la mayoría de la población. Esta aproximación a la planificación requiere integrarse con elementos de diseño que son más propios de arquitectos y urbanistas, y de un entendimiento mayor del mundo social, escalar y espacial, que son propios de las comunidades urbanas, los geógrafos y antropólogos, entre otros. **Esta interacción interdisciplinaria es esencial para entender la calle con la delicadeza que el espacio urbano requiere.**

En los últimos 20 años, los procesos participativos han demostrado su valía, pasando de una aspiración a una demanda básica de comunidades urbanas cada vez más preparadas para jugar su rol en la planificación. Esto ocurre en paralelo a una revolución tecnológica y computacional que proporciona una cantidad asombrosa de información. En un mundo de “datos y códigos abiertos” la ciudadanía exige una “gobernanza abierta” donde actuar con dignidad y efectividad. La remodelación del eje Alameda-Providencia ha innovado en esta dirección, convocando a actores de diversas instancias ciudadanas y privadas en un proceso amplio de participación ciudadana. Como es de esperar, este proceso ha evidenciado los debates pendientes que son esenciales para consensuar una ciudad sustentable para Chile.

El progreso de las tecnologías de información permite reforzar estas tendencias, proveyendo herramientas que ofrecen una visualización más efectiva de los proyectos y de sus impactos específicos. Utilizan interfaces que nos permiten democratizar y mejorar la capacidad de análisis, enseñándonos relaciones espaciales, despertando la creatividad y cerrando brechas entre puntos de vista en conflicto.

Las condiciones están dadas para una planificación inclusiva: se cuenta con un sector innovador de tecnologías de información (software, apps), abundantes datos abiertos en movilidad urbana, una creciente demanda por parte de la sociedad civil y una ávida necesidad de conocimiento público para mejorar los sistemas de movilidad. Imagínese que en este proceso de participación una persona, por medio de una pantalla ‘touch’ interactiva, pueda examinar distintos escenarios para un eje e incluso crear uno propio. Y es más: podría entender de mejor



forma el balance que es necesario hacer entre frecuencia del servicio, tiempos de detención en paradas (producto de estaciones con prepago), aumentos de velocidad (debido a pistas segregadas y adelantamiento) y distintas tecnologías para el eje. El sistema podría generar los distintos impactos para usuarios en distintas zonas, las implicancias en emisiones y uso de energía, **la exposición a contaminantes y los costos de operación y capital asociados. Herramientas que puedan generar una visión tan precisa y personalizada de los impactos de un proyecto de transporte permitiría involucrar a la ciudadanía de un modo más transversal, completo, productivo y en definitiva exitoso.**

Para que todo esto sea posible, el diseño de las herramientas necesita reconocer el contexto local de cada proyecto y que en ese diseño concurren expertos de distintas disciplinas y de la misma ciudadanía. Siguiendo esta lógica, en el Centro de Excelencia en Bus Rapid Transit, investigadores del MIT y de la UC estamos colaborando en la búsqueda para aumentar la efectividad de la planificación a través de tecnologías de información que usan las abundantes fuentes de datos disponibles en la actualidad. La época de datos abiertos ya está aquí generando grandes innovaciones; los procesos 'abiertos' para la planificación seguirán sus pasos. **Nuestra esperanza es poder contribuir a la creación participativa de mejores sistemas de transporte sustentable ofreciendo un espacio para interactuar, imaginar, aprender e inventar juntos.**