

El potencial de los ecotonos urbanos como herramienta para construir mejores ciudades: el caso estudio de Moshi (Tanzania)

Laia Gemma García Fernández ¹

¹*PhD Candidate*

Palabras clave: Ecotono, transformación urbana, inclusión social, borde poroso, planificador urbano.

Resumen

In the light of today urban planner's role to find the potential of urban ecotones, the purpose of this paper is to understand how neglected areas can be seen as an opportunity to build better cities. Sennet R. (2018) argues that "when people imagine where the life of a community is to be found, they usually look for it in the centre, where planners try to intensify community life. This means neglecting the edge; the community turns inward as a result. Which is an error."

This paper will focus on the case study of Moshi, a small town in northern Tanzania that is strongly shaped by a neglected Train station built during German colonialism. The empty strip of the railways acts as a boundary, dividing the city into two: the main centre in one side and the unplanned and informal city on the other side. But what happens if we start 'opening' doors in this boundary? What if we emphasize the natural condition of the area to act as an **ecotone**? It is the responsibility of the planner to see beyond the boundary and to think out of the box of the spatial planning. A special attention will be dedicated to understand why the today planners challenge is to create **membranes** (Sennett, 2018), with even more emphasis in the 'global south' cities where inequalities among different communities have a great influence on the spatial planning and on the everyday life sphere, aiming to sew up fragmented urban fabrics in order to consolidate the territory and the relationships and exchanges among its inhabitants.

1 El planificador urbano y su percepción errónea

1.1 Educar la mirada

Moshi significa "humo" en Swahili, y aunque nadie sabe exactamente por qué, existe la certeza de que ya sea por la última erupción volcánica del Kilimanjaro que sumergió la ciudad en un denso humo en el siglo XVII, o por las suaves nubes que cubren la montaña todos los días, la presencia del Kilimanjaro tiene una gran influencia sobre esta ciudad: tanto ambiental como económica y social. No es sorprendente que mi percepción sobre Moshi comenzara exactamente como su nombre: nublada, borrosa.

Moshi es una pequeña ciudad situada en el norte de Tanzania, con una población de 184.292 habitantes (Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Tanzania, 2012). En los últimos diez años su tejido urbano ha experimentado importantes cambios impulsados por el crecimiento demográfico debido a las masivas migraciones del campo a la ciudad y a la falta de planificación espacial. "Este crecimiento se ha traducido en una gran expansión horizontal y esporádica de áreas mayormente no planificadas e informales, que siguen siendo la principal forma de crecimiento de las ciudades, especialmente en las zonas periurbanas" (Kombe, 2005:115). Sin embargo, y a pesar de que la mayor parte de la población vive en las periferias del entramado urbano, la zona más dinámica en cuanto a intercambio económico y social es el centro de la ciudad, un modelo de desarrollo urbano de influencia europea que conforma el centro de la mayoría de las ciudades de África oriental. Comúnmente es en el casco urbano de las ciudades donde se encuentran la gran parte de los servicios, instalaciones y negocios comerciales, caracterizados por una malla regular de intersección de calles, plazas y avenidas.

Sin embargo, como mencioné anteriormente, en contraste con la ciudad planificada existe una gran área periférica que "ha crecido esporádicamente, lo que ha dado lugar a patrones de asentamientos que se caracterizan por la construcción de edificios de poca altura, parcelas de menor tamaño y una modalidad de desarrollo no planificado e informal". (Huang, Namanyaga, Lugakingira, Cantada, 2018). La ciudad de Moshi, además de seguir la tipología del entramado urbano homogéneo y el área de expansión y desarrollo informal (fig.01), tiene la particularidad de estar influenciada espacialmente por una estación de tren abandonada que fue construida por las colonias alemana durante el 1912, que se encuentra estratégicamente situada, dividiendo la ciudad y dejando separadas las dos tipologías de urbanización ya mencionadas. La estación se encuentra en el epicentro de la ciudad, aunque actualmente está inactiva (Arbogast, 2017:13). El área de la estación de tren y sus alrededores (fig.02) actúan como una 'frontera' amplia y vacía. No obstante, desde mi percepción como planificadora urbana, la antigua estación y sus ferrocarriles no eran sólo un límite físico sino que también solía ver (erróneamente) este área como el final de la ciudad: no conseguía ver más allá de sus límites, mientras que en realidad para la mayoría de los habitantes, la ciudad tangible y mundana comienza al otro lado de las vías, lejos de la vista de aquellos que habitan el homogéneo y perfecto entramado de calles perpendiculares del centro de la ciudad.

La imagen prominente y ordenada de Moshi ofrece una percepción errónea de un centro urbano artificialmente organizado, ya que atrae todo tipo de actividades comerciales, siendo a la vez un catalizador de interacciones sociales y atracciones turísticas. Es precisamente esa mirada superficial la encargada de transmitir una idea borrosa y equivocada de cómo la gente vive la ciudad, y como consecuencia de cómo la ciudad es moldeada por sus habitantes. Esta es la razón por la que mi percepción de la ciudad era confusa, y como Sennett señala (2018:222) "cuando la gente imagina dónde se encuentra la vida de una comunidad, normalmente la busca en el centro, donde los planificadores intentan intensificar la vida de la comunidad. Esto significa descuidar los bordes; la comunidad se vuelve hacia adentro como resultado. Lo cual es un error".

En 'La muerte y vida de las grandes ciudades americanas' la periodista Jane Jacobs nos habla sobre la percepción errónea que los planificadores suelen tener sobre la ciudad a pesar de lo que su instinto les dice. En su libro nos da un ejemplo a través de la conversación que tuvo con un compañero sobre el barrio marginal de North End en Boston: "El instinto de mi amigo le dijo que el barrio de North End era un buen lugar: y sus estadísticas sociales lo confirmaron. Pero todo lo que había aprendido como planificador físico sobre lo que es bueno para la gente y para los vecindarios de la ciudad, todo lo que hacía de él un experto, le decía que North End tenía que ser un mal lugar". (Jacobs, 1961:10). Con este ejemplo se quiere destacar la idea del planificador urbano como un profesional que muy a menudo se olvida de su instinto y se deja moldear por conocimientos y experiencias que no permiten el tipo de pensamiento *out of the box*. Por este motivo comencé a preguntarme de qué manera se forma realmente la ciudad de Moshi y cómo ésta membrana (la estación) y el espacio de intersección podrían convertirse en un área con potencial que podría devolver la ciudad a los ciudadanos. Así que finalmente me pregunté: ¿Qué es lo que hace que la ciudad se mantenga viva? ¿Cuáles son las relaciones reales que dan forma y significado al espacio y a las dinámicas de la ciudad?

Podríamos decir entonces que Moshi está dividida física y socialmente en dos áreas diferentes (el centro de la ciudad planificado y las áreas informales y de crecimiento esporádico), y que el paisaje vacío de la estación de tren podría verse como una frontera deshabitada que los ciudadanos usan solamente para ir de un lugar a otro.

¿Pero qué pasaría si empezáramos a "abrir" puertas en esta frontera? ¿Qué pasa si enfatizamos la condición del área que actúa naturalmente como un ecotono? Es responsabilidad del planificador ver más allá de los límites, pensar fuera de lo establecido en planificación espacial y silenciar nuestro pensamiento rígido para escuchar lo que nuestro instinto nos dice. Sólo después de este ejercicio, podríamos empezar a preguntarnos de qué se compone el ecotono, cómo las actividades dan forma al espacio y qué hace que este lugar sea un ecotono, para finalmente terminar preguntándonos: ¿cómo podríamos aprovechar estos espacios que proporcionan permeabilidad e intercambio para crear una sociedad más

igualitaria? Estas preguntas deben reflejarse con el propósito de comprender cómo “una infraestructura descuidada puede superar la condición de límite e integrar las infraestructuras con el objetivo de articular las piezas de un mosaico” (Llop, 2016:16)

Este ensayo se centra en las prácticas espaciales con una atención especial hacia los ecotonos urbanos (utilizando la estación de ferrocarril de Moshi como caso estudio) y en cómo se debe educar la mirada del planificador para poder acercarse más (en la medida de lo posible, ya que como *outsider* es ajeno a las dinámicas cotidianas) a la realidad del habitante, para encontrar así oportunidades en espacios que aparentemente no tienen ningún potencial. Se dedicará una atención especial a comprender por qué el reto actual de los planificadores es crear membranas (Sennett, 2018), con mayor importancia si cabe para los países en vías de desarrollo, donde las desigualdades entre las diferentes comunidades tienen una gran influencia en la planificación espacial y en la esfera de la vida cotidiana, con el objetivo de coser tejidos urbanos fragmentados para consolidar el territorio y las relaciones e intercambios entre sus habitantes.

1.2 ‘Research by design’ como metodología aplicada

Para abordar la labor del planificador urbano en contextos de vulnerabilidad donde un ecotono puede representar una oportunidad para reparar el espacio urbano, se propone aplicar la metodología “research by design”, desde la perspectiva del diseño espacial. Para ello, Allen (1999) identifica los pilares esenciales en el diseño espacial. El primero de ellos, favorece un enfoque en proyectos o zonas más allá de la escala de un elemento urbano, abordando un contexto más amplio, que puede ser en términos de escala o en el efecto de la escala. En segundo lugar, se centra en un área específica de conocimiento que se concierne cambios reales o potenciales de las condiciones espaciales, en la que participan varios agentes, tanto en los procesos de toma de decisiones como en las consecuencias de los cambios físicos que esos procesos pueden producir. Para ello se incluye a arquitectos, planificadores, paisajistas y expertos técnicos, a la vez que se tienen en cuenta los encargados de formular políticas, los agentes inmobiliarios y los inversores privados que participan en la transformación, ya que éstos también forman parte de los procesos de toma de decisiones. Además, estos procesos se ocupan de las capacidades de transformación que tienen repercusiones en las personas. Allen (1999) enfatiza:

“Se trata de las condiciones de su vida cotidiana y de sus interacciones con el entorno físico y social: la accesibilidad de los servicios y las personas, la adecuación entre los lugares y la diversidad de actividades y expectativas, las experiencias de inclusión o exclusión física y social, las cuestiones de estética, identidad, simbolismo, etc. Por lo tanto, las personas para las que se conciben estas transformaciones o que son influenciadas indirectamente son de hecho parte del proceso”

Una metodología basada en ‘research by design’ se aplica si la sensibilidad no se usa en el diseño para resolver problemas espaciales, sino más bien para explorar las posibilidades y de diferentes lugares, así como para articular espacialmente las visiones y poner a prueba las opiniones personales y colectivas (Schreurs y Martens 2005). También se puede entender como investigación a través del diseño, considerándose como un instrumento de diseño espacial para explorar estrategias espaciales transformadoras significativas y poner a prueba su oportunidad y viabilidad. En síntesis, como Servillo y Schreurs (2013) exponen, la investigación mediante el diseño puede definirse “como una forma de desarrollar un conocimiento basado en el contexto sobre las potencialidades transformadoras de los lugares, capaz de desplegar caminos para perseguir la calidad espacial”. Se trata de problemas complejos con un fuerte carácter social que se refleja en el entorno de vida y la economía política de los actores involucrados y sus redes. A fin de producir conocimientos pertinentes, la investigación por diseño requiere conocimientos profesionales, pero también exige ampliar el ámbito de producción de conocimientos mediante procesos interdisciplinarios y transdisciplinares.



Figura. 01 Mapa satelital de Moshi, donde se pueden apreciar la estación de tren y el espacio que delimitan sus vías.
Fuente: (Arbogast,2017)



Figura. 02 La abandonada estación de tren de Moshi, hoy inactiva. Fuente: (Malesani, 2017)

2 Desaprender como forma de aprendizaje

2.1 Cómo ver bordes donde hay fronteras

En términos de biología, un ecotono se define como "una región en la que un tipo de hábitat o entorno natural se encuentra con otro" (Cambridge Advanced Learner's Dictionary). La definición de ecotono ya nos avanza la idea de unión y nos aleja del concepto de separación entre dos hábitats diferentes, lo que significa considerar como una ventaja la concepción de un espacio donde puede haber un flujo constante entre el interior y el exterior, y donde las diferentes realidades pueden encontrarse. Por lo tanto, confluir en una misma región dos entornos diferentes se entiende como una oportunidad que crea y promueve un proceso de interacción entre diferentes realidades que puede servir como detonante para reducir desigualdades o diferencias entre dichos entornos. Llegados a este punto, se puede decir que es aquí donde nace el interés por los ecotonos urbanos. Si extrapolamos este concepto al urbanismo, podemos argumentar que a veces al planificador le cuesta ver el potencial de una zona marginal, un borde o un límite, pero como dice Sennett "En la ecología urbana queremos más bordes (intersecciones vivas) y menos fronteras (espacios muertos entre los usos del suelo y los barrios adyacentes)". (López, 2010). Por lo tanto, como planificadores urbanos nuestro objetivo debe permanecer siempre en encontrar esos bordes o áreas que aparentemente carecen de valor para ubicar aquellos equipamientos públicos a beneficio de la comunidad donde "diferentes grupos étnicos y económicos pueden participar en una tarea cotidiana común" (Sennett, 2018:223).

Tras esta breve introducción sobre ecotonos, volvemos a ubicarnos en Moshi para entender porqué la estación de tren de la ciudad y sus vías tienen las características de un ecotono urbano, y cuales son las connotaciones del caso estudio que me llevaron a tener una percepción errónea sobre el espacio. Más tarde esta idea borrosa se modificó por una comprensión más profunda del entorno y las relaciones sociales, que me ayudaron a construir y desarrollar la idea potencial del espacio de la Estación de tren (Fig. 03) y sus vías como una membrana porosa que convierte esa zona limítrofe en un lugar de encuentro y oportunidades.

2.2 La estación de tren como frontera (muro), o como borde (membrana)

Hay diferentes aspectos que podrían contribuir a definir la estación como una frontera: Morfológicamente, encontramos una amplia y alargada franja que atraviesa la mayor parte del tejido urbano de la ciudad, lo que lleva a concebir la ciudad como un mosaico fragmentado. Además, adyacente a la frontera en desuso de la estación, existe una de las calles más transitadas del casco urbano, que coincide con la última calle en el interior de la malla regular del centro de la ciudad. Así encontramos un límite de flujos de tráfico donde no se permite que los coches crucen al otro lado. A ello se suma el claro vacío de las vías del tren que choca con el espacio volumétrico y medible de los alrededores, reforzando la idea de una zona desolada. Además, la actual situación de degradación y descuido del edificio principal de la estación, refuerza aún más la idea de un espacio inútil. Sin embargo, "a pesar de su condición deprimente, la gente ha dado un nuevo significado al entorno de la estación. Durante la tarde y en las primeras horas de la noche, los residentes de los alrededores y los turistas colocan sus sillas entre las vías férreas y disfrutan de las bebidas y comida tradicional que ofrece un pequeño bar local que se encuentra dentro de la estación. También admiran las poderosas vistas del Kilimanjaro que aparece imponente con su cima cubierta de nieve al atardecer en el lado norte de la estación". (Arbogast, 2017:60)

Así pues, sorprendentemente y a pesar de la connotación fronteriza del lugar, muchas personas atraviesan las abandonadas vías del tren todos los días (Fig. 04), yendo de las áreas informales al principal centro de la ciudad (epicentro de intercambios y actividades económicas) para obtener provisiones de materias primas como alimentos y acceder a los servicios e infraestructuras que se encuentran concentrados en un pequeño radio de calles perfectamente ordenadas. Además, la mayoría de los habitantes de los barrios marginales e informales se desplazan para encontrar oportunidades de empleo y trabajar en el sector de los servicios o el turismo.

Este flujo constante de personas que se desplazan entre las dos áreas principales de la ciudad y que implica el paso diario por las vías del tren crea la posibilidad de reunir y canalizar varias oportunidades que nos hacen pensar en un potencial desarrollo más estructurado de las actividades de la zona. Aunque la mayoría de los flujos se concentran en una dirección (del área informal al centro de la ciudad), también hemos podido comprobar un flujo de movimientos que se dirigen en dirección opuesta (del centro de la ciudad a la zona de la estación) debido al crecimiento esporádico de negocios de venta de materiales de construcción y de pequeños talleres artesanos que fabrican todo tipo de productos: talleres de madera y acero, sastres, artesanos de muebles como sofás, armarios y camas, y una larga lista de otros productos necesarios en una ciudad que crece constantemente. Todos estos productos se exponen cuidadosamente frente a la carretera para ser expuestos al público, creando así un paisaje de tiendas y talleres que dan un nuevo significado a la carretera que acompaña paralelamente las vías del tren. Cuando nos preguntamos a que se debe esta gran concentración de actividades de producción y de artesanía, el motivo parece claro: los artesanos y productores están 'ocupando' el vacío que ofrece el espacio en desuso de la estación, aprovechando la gran superficie sin utilizar que ha quedado confinada en este territorio y que además da gran visibilidad a los productos que ofrecen debido al tráfico abundante de la carretera lateral. Al comprender estas acciones que se han llevado a cabo durante los últimos años, podemos apreciar cómo los habitantes se han ido apropiando del área y haciendo uso de ella, así como dando un nuevo significado al territorio resaltado.

Esto nos llevó a comprender el potencial de esta zona como un borde en lugar de como una frontera, donde se detonan posibilidades para futuros cambios y conexiones y donde la justicia y la búsqueda de la igualdad social pueden expresarse físicamente en un espacio aparentemente vacío, para que diferentes grupos (ya sean económicos, étnicos, de género o edad) puedan encontrarse e interactuar entre sí. En este caso el borde o membrana porosa se convierte en una oportunidad para crear una ciudad mejor, donde el espacio se transforma creando nuevas posibilidades y promover así un lugar más inclusivo para todos, dando lugar a relaciones horizontales que enfatizan el potencial de la diversidad cultural. Entender la diversidad cultural como una herramienta vital es imprescindible para potenciar el estímulo y el crecimiento cultural de las comunidades (Turner, 2018:97). Reconociendo entonces el valor de los ecotonos urbanos como territorios privilegiados de la ciudad con capacidad para influenciar en las intervenciones espaciales, podemos argumentar que este lugar puede ser utilizado como catalizador para servir como área de encuentro e intercambio, así como de conflictos y renovación entre diferentes comunidades. Concluimos este capítulo con Marshall Berman, quien dijo que "el espacio abierto donde los ricos podían encontrarse con los pobres, ofrecía a la sociedad la posibilidad de hacer frente a sus "represiones colectivas". (Sennett, 2018:223).



Figura. 03 Edificio principal de la estación de tren. Moshi.
Fuente: (García, 2017)



Figura. 04 Vías del tren abandonadas.
Fuente: (García, 2017)

3 La búsqueda de oportunidades y posibles transformaciones

3.1 Una mirada incluyente

Si analizamos el metabolismo social de la ciudad y las dinámicas existentes entre los diferentes actores y grupos sociales, podremos comprender mejor cómo se configura el espacio y cómo la planificación urbana podría contribuir a fortalecer dichas relaciones. Observando estas dinámicas con respecto a la ciudad de Moshi, descubrimos que la idea de la ciudad como un espacio comercial abierto donde la gente interactúa entre los diferentes mercados y zonas comerciales encaja bastante bien, siendo los mercados locales (Fig. 05) y la multitud de tiendas los imanes más importantes que atraen a la población diariamente. En muchas ciudades africanas, la economía informal ha sido y sigue siendo a día de hoy el eje de la seguridad alimentaria para los grupos más vulnerables de las ciudades (Guyer, 1987). A pesar de la tendencia a la expansión de los supermercados en la región, los pobres de las zonas urbanas siguen dependiendo en gran medida de los mercados informales y de los vendedores ambulantes para sus compras diarias esenciales y sólo utilizan los supermercados periódicamente para las compras a granel de productos básicos (Weatherspoon, Reardon, 2003). Normalmente las familias con ingresos mínimos no tienen suficiente estabilidad económica, además de que no poseen neveras en sus hogares. Esto significa que se ven obligados a depender de los mercados locales a los que acuden para comprar sus alimentos día a día. Esta afirmación pone a las comunidades locales pobres en una posición de debilidad (sobre todo a las mujeres), ya que tienen que depender de la disponibilidad de los productos y tienen que caminar largas distancias para llegar a los mercados del centro de la ciudad. Parece evidente, pues, que propiciar la existencia de mercados locales que promuevan la seguridad alimentaria es esencial para garantizar el desarrollo local, y el reconocimiento de la importancia de los mercados en las ciudades abre una serie de oportunidades para entablar y fortalecer las relaciones sociales en las intermediaciones de los mercados. Lefebvre argumentaba que las relaciones sociales

incluyen relaciones de producción e intercambio y relaciones de mercado (aunque en realidad deberíamos hablar de mercados). "Estas relaciones son a la vez legibles e ilegibles, visibles e invisibles. Se proyectan en el paisaje en varios lugares: el mercado, las bolsas de valores y de productos básicos, las bolsas de trabajo, etc. Su proyección nos permite identificar estas relaciones, pero no captarlas. Una vez que se captan a este nivel, la realidad urbana asume una apariencia diferente. Se convierte en una superposición, en el hogar de varios mercados: el mercado de los productos agrícolas (local, regional, nacional), de los productos industriales (recibidos, fabricados, distribuidos in situ o en el territorio circundante), del capital, del trabajo, del alojamiento, del suelo urbanizado, así como el mercado de las obras de arte y del intelecto, de los signos y de los símbolos" (Lefebvre, H. 1970:46)

3.2 Los mercados como oportunidad para consolidar ecotonos urbanos

Entonces, ¿qué hace que la vida en las ciudades florezca? Para entenderlo no podemos olvidarnos de las personas, las relaciones y los intercambios sociales. En cierta medida, en el mercado la gente construye y solidifica las relaciones sociales necesarias en la búsqueda de una sociedad más sana. "En el mejor de los casos, los mercados reúnen a personas de diferentes grupos étnicos y niveles de ingresos en un espacio público seguro y acogedor. Ofrecen oportunidades a las personas que se encuentran en el extremo inferior del espectro económico, permitiendo a los empresarios, incluidas las mujeres, sostenerse a sí mismos y a sus familias con un mínimo de inversión de capital". (UN-Habitat, 2012: 9). Además, la ciudad de Moshi se sustenta principalmente gracias a las actividades agrícolas: los cultivos intensivos como el maíz, el café, el té, la caña de azúcar y otros son algunos de los cultivos que crean mayores tasas de empleo entre la población local. Por lo tanto, ¿podría ser la frontera entre las dos ciudades (formal e informal) el nuevo mercado donde los locales, turistas, pobres y ricos, jóvenes y ancianos, puedan reunirse estrechando nuevas relaciones que podrían fomentar un mayor número de oportunidades económicas y sociales? Encontrar ecotonos en el tejido urbano de Moshi y promover el concepto de un mercado dentro de una zona hasta ahora vista como una frontera priva de oportunidades, es el primer paso para fortalecer una malla urbana que es débil en términos de desigualdades sociales y espaciales. El mercado es el centro de las relaciones sociales (debido a la naturaleza capitalista de nuestras sociedades) y puede, sin embargo, proporcionar una estructura y un marco regulador que ayude a fomentar el fortalecimiento de pequeñas empresas, creando nuevas oportunidades de empleo y dando un significado más justo a un lugar en desuso.

Varios ejemplos demuestran el éxito al identificar ecotonos urbanos en los 'límites' de la ciudad, lugares en condiciones degradadas que acogen un nuevo significado a través de la inserción puntual de mercados locales. Un buen ejemplo es el mercado de Warwick Junction en Durban (Sudáfrica): solía ser un mercado informal, situado en un borde de la ciudad, donde la mayoría de los conflictos raciales entre las diferentes comunidades habían llevado al lugar a una condición deprimente, poniendo en riesgo el comercio para la mayoría de los vendedores. En cambio ahora, después de varias intervenciones urbanas muy específicas, los mercados como el de Warwick Junction pueden seguir siendo una parte funcional de la ciudad, en la que la gente va y viene, mientras que se renueva orgánicamente de manera progresiva y en colaboración. Es interesante entender cómo Warwick Junction se opuso a la tendencia mundial de sustituir los mercados informales por centros comerciales, gracias a la lucha y el compromiso por parte de un pequeño conjunto de actores, trabajadores informales y funcionarios locales, que no obstante los conflictos e intereses consiguieron con ingenio incluir a diferentes grupos en una ingeniosa solución inclusiva que beneficia a todos. Éste es un proyecto de cuidado social y que pone en perspectiva las contradicciones de una moderna ciudad africana. (Maassen, Galvin, 2005). Otro buen ejemplo de renovación urbana y social es la intervención estratégica para reducir las desigualdades de un barrio a través de la intervención de la Biblioteca España en Medellín.



Figura. 05 Puestos esporádicos de venta de artesanías cerámicas en la zona de la estación. Fuente: (García, 2017)

4 Conclusión

Como conclusión, me gustaría destacar que como planificadores, al encontrar los espacios desfavorecidos, sean o no bordes, e independientemente de sus cualidades de porosidad para actuar como membrana, es importante recordar que las personas deben colocarse con prioridad en el centro de nuestra investigación, porque sólo a través de relaciones sociales sanas la ciudad puede ser llamada *justa*. En este sentido, la posibilidad de promover justicia social y espacial, como ya propone Fraser (2003; 2010), radica en la paridad de participación. De acuerdo con esta declaración, la justicia requiere una organización social que permita a todos los miembros de una sociedad poder relacionarse los unos con los otros como iguales. Se argumenta que la diversidad, en este sentido, es un punto a favor en la búsqueda de espacios más justos, y como fomento a la diversidad, se sostiene que promueve la eliminación de la zonificación discriminatoria, la garantía de que los límites entre distritos sigan siendo porosos, la provisión de un espacio público ampliamente accesible y variado, y la mezcla de los usos de la tierra (Fainstein, 2014)

Una plaza de mercado en una zona desatendida por la que pasan diariamente personas desplazadas es ciertamente una oportunidad para que una comunidad fortalezca sus actividades sociales y económicas, aunque cabe remarcar que no es la única opción. Sin embargo, lo que queda claro es que si se pretende promover un discurso sobre equidad, diversidad y democracia, teóricos y urbanistas deben basar sus prácticas en la "cotidianidad y en la planificación sobre la vida real" (Fainstein, 2014)

Cada lugar debe ser considerado como único y la investigación para encontrar aquellos espacios débiles que puedan mejorar la capacidad de recuperación de la comunidad es un ejercicio moralmente obligado para cada planificador. En este sentido, como ya adelanta Massey (2005) el espacio no es solo el resultando y la expresión de procesos sociales (y no sociales) que suceden en el espacio físico, sino que está física y socialmente construido, y es por definición, relacional.

Para concluir citando a Sennett, es importante reconocer que "El planificador no está forzando la articulación explícita de la diferencia entre las personas, sino que las involucra en una tarea cotidiana común. Este tipo de experiencia de borde es, por lo que respecta a las distinciones trazadas entre diferentes grupos sociales de una ciudad, incluyente más que integradora". (Sennett, 2018:223). También Fainstein (2014) nos da algunas ideas sobre el rol del planificador, recordando que "los planificadores tienen una "agencia política en la lucha por una mayor equidad social y representar aquellas voces típicamente dejadas fuera de la conversación".

El término *inclusión* es sutil, como debería ser nuestro trabajo como planificadores, para poder involucrar a las personas con diferencias, para que se encuentren y cosan las relaciones y los intercambios justos dentro del espacio de la ciudad, donde esos lugares para practicar las tareas cotidianas pueden reunir a todos los ciudadanos y dar lugar así, a sociedades más igualitarias.

Bibliografía

- I. SENNETT, R. (2019) *Building and Dwelling: Ethics for the City*. Penguin Books.
- II. JACOBS, J. (1961) *The Death and life of Great American Cities*. Random house.
- III. KOMBE, W. (2005) Land use dynamics in peri-urban areas and their implications on the urban growth and form: The case of Dar es Salaam, Tanzania. Habitat International. *Habitat Int.* 29. 113-135.
- IV. HUANG, CY; NAMANYAGA, A.; LUGAKINGIRA M. W.; CANTADA, I. D. (2018) *Translating Plans to Development: Impact and Effectiveness of Urban Planning in Tanzania Secondary Cities*. Washington, DC: World Bank.
- V. ARBOGAST, N. A. (2017) *Revitalization of Train Station Precincts (A case of Moshi Train Station Precinct)*. A dissertation submitted in partial fulfillment of the requirement for the award of the degree of Bachelor of Architecture of Ardhi University.
- VI. BERMAN M. (1982) *All that is solid melts into air. The experience of modernity*.
- VII. LLOP, C. (2016) Ciudades, territorios metropolitanos y regiones urbanas eficientes. *Territorial Mosaic City Research Team, Barcelonatech*.

- VIII. GUYER, J. (1987) *Feeding African Cities: Studies in Regional Social History*. Bloomington, IN: Indiana University Press.
- IX. WEATHERSPOON, D and REARDON, T. (2003) The Rise of Supermarkets in Africa: Implications for Agrifood Systems and the Rural Poor. *Development Policy Review* 21, no. 3: 333–355
- X. INTERNATIONAL FOOD POLICY RESEARCH INSTITUTE. (2017) *Global Food Policy Report*. Washington, DC: International Food Policy Research Institute.
- XI. UN-HABITAT Sustainable Urban Development Network.(2012) Place making and the future of cities. *UN-Habitat and PPS: Projects for Public Spaces*.
- XII. GEH L. J. (2011) *Life between Buildings using public spaces*. Island press.
- XIII. LEFEBVRE, H. (1970) *Urban Revolution*. University of Minnesota Press.
- XIV. MAASEN A. and GALVIN M. (2019) Urban Transformations: In Durban, Informal Workers Design Marketplaces Instead of Getting Displaced by Them. *The City Fix*. [online] April, 5.
- XV. NAMANGAYA, A. (2019). Determinants of Population Growth Trends for Tanzanian Small Towns. *Urban and Regional Planning*. 4. 67. 10.11648
- XVI. MCGUIRK, J. (2018) Can Cities Make Us Better Citizens?. *The New Yorker*. [online] April, 26.
- XVII. LAMONT M. and MOLNAR V. (2002) The study of boundaries in the social science. *Department of Sociology, Princeton University, Princeton, New Jersey 08540*
- XVIII. LOPEZ, G. (2010) Battle for Gotham's author Roberta Gratz in panel discussion w/ Richard Sennett. *Verdant Cities*, November 15.
- XIX. MASSEY, D., (2005) *For Space*. London: Sage.
- XX. FRASER, N., (2010) Injustice at Intersecting Scales: On 'Social Exclusion' and the 'Global Poor'. *European Journal of Social Theory* 13(3) 363–371
- XXI. FAINSTEIN, S., (2014) "The just city". *International Journal of Urban Sciences*, 18:1, 1-18, DOI: 10.1080/12265934.2013.834643
- XXII. SERVILLO, L., SCHREURS, J., (2013) Pragmatism and Research by Design: Epistemological Virtues and Methodological Challenges. *International planning studies*. 18:3-4, 358-371, DOI: 10.1080/13563475.2013.837136
- XXIII. ALLEN, S., (1999) *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. New York: Princeton Architectural Press.