

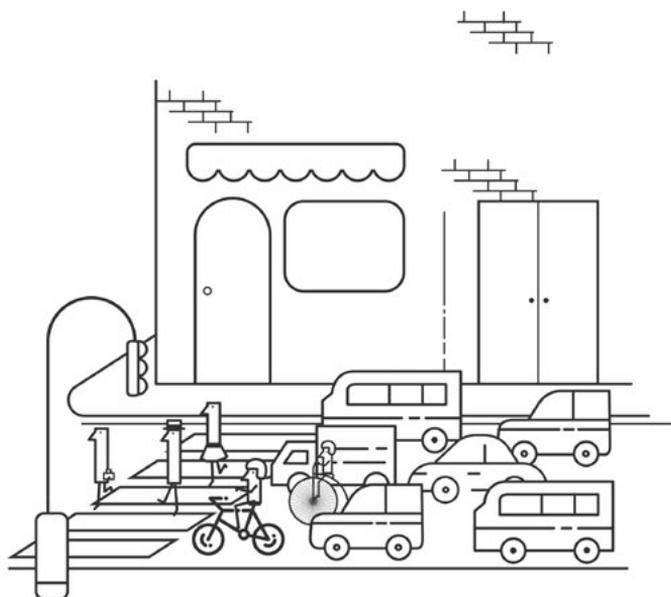
MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO

Reflexiones, métodos y contextos



MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO

Reflexiones, métodos y contextos



UNIVERSIDAD PILOTO DE COLOMBIA

Presidente

José María Cifuentes Páez

Rectora

Ángela Gabriela Bernal Medina

Director de Publicaciones y Comunicación Gráfica

Rodrigo Lobo-Guerrero Sarmiento

Director de Investigaciones

Mauricio Hernández Tascón

Coordinador General de Publicaciones

Diego Ramírez Bernal

MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO REFLEXIONES, MÉTODOS Y CONTEXTOS

Compilador

Ronal Orlando Serrano Romero

ISBN

Primera edición - 2018

Bogotá, Colombia

Corrección de estilo

Juan Gabriel Romero Alarcón

Diseño

Daniela Martínez Díaz

Departamento de Publicaciones y

Comunicación Gráfica

Impresión

DGP Editores, SAS.

La obra literaria publicada expresa exclusivamente la opinión de sus respectivos autores, de manera que no representan el pensamiento de la Universidad Piloto de Colombia. Cada uno de los autores, suscribió con la Universidad una autorización o contrato de cesión de derechos y una carta de originalidad sobre su aporte, por tanto, los autores asumen la responsabilidad sobre el contenido de esta publicación.

MOVILIDAD URBANA Y ESPACIO PÚBLICO

Reflexiones, métodos y contextos

Ronal Orlando Serrano Romero

Compilador



Dirección de
Investigaciones





A Luciana



A la comunidad académica de la Universidad Piloto de Colombia.

A la doctora Myriam Jeannette Bermúdez Rojas, decana de la Facultad de
Ingeniería y del Programa de Ingeniería Civil.

A la doctora Ángela Bernal Medina, Rectora.

Al doctor José María Cifuentes Páez, fundador, consiliario y presidente.

A los profesores Jean François Jolly, Doris Tarchópulos Sierra, Isabel Ar-
teaga Arredondo, Pablo Martí Ciriquián, Andrés Martínez Medina, Joaquín
Sabaté Bel, Stavros Wrobel Abib, Edgar Antonio Vargas Castro, Mauricio
Ayala Villarraga y Alfonso Estrada Sánchez.

A mis amigos, Diana Carolina Piraquive Monroy, Andrés David Peñarete
Lugo, Julieth Rincón Garzón, Jimena Espeleta Díaz, Rafael Fonseca Correa
y Dariel Antonio Rincones Bonilla.

A mis padres, Soley Romero Giraldo y Orlando Serrano Sanabria.

A mi hermano, Steven Serrano Romero.

A Yesid Murillo Acevedo.

CONTENIDO

PARTE I.

Teorías y Reflexiones para el Abordaje del Caminar

El Espacio de la Ciudad Caminable, Una Aproximación Conceptual en el Caso de Bogotá

Las Dimensiones Socioantropológicas, Políticas y Urbanísticas del Noctambulismo en París y Madrid

El Espacio Público como Modelador de Identidad y Transformación de la Ciudad

PARTE II.

Herramientas y Métodos en el Estudio de la Movilidad y el Espacio Público

La Noción de Comodidad al Caminar en el Espacio Público Parisino

El Programa Funcional, Una Herramienta para la Gestión y Ordenación del Espacio Público en la Promoción del Caminar en la Ciudad

Medición de la Cobertura y la Accesibilidad al Espacio Público en Bogotá Según el Ciclo de Vida de los Hogares y la Estratificación

Herramientas de Investigación Social para la Movilidad, El Caso de la Zona Metropolitana del Valle de México

PARTE III

Contextos Urbanos, Intermodalidad y Gestión del Espacio Público

La ciudad en Mapas: Espacio Público y Movilidad
Uso y Red del Transporte: El Caso del Tram-vía de Alicante

Sinergias entre Políticas de Espacio Público y Estrategias de Movilidad - Caso de Trambaix, Barcelona

¡Vigilen esas Vías a Orillas del Mar! Sobre Vías Litorales Urbanas

El Desarrollo de la Movilidad Regional en el Valle de Itajaí, Santa Catarina - Brasil: Reglas, Planificación, Participación Ciudadana y Realidades

INTRODUCCIÓN

RONAL ORLANDO SERRANO ROMERO



Uno de los principales retos de la ciudad contemporánea ha sido el de satisfacer los requerimientos de todas las formas de movilidad que los diferentes grupos sociales exigen para suplir sus necesidades en contextos urbanos. En este ámbito, el *caminar* como forma de movilidad ha sido marginado a un espacio público neutro en el actual esquema de transporte, otorgándole prioridad al desplazamiento motorizado. En efecto, la ciudad contemporánea se enfrenta a esquemas de inmovilidad que han aislado las principales herramientas del desarrollo urbano y los elementos que constituyen la vitalidad de las grandes urbes.

Así pues, el *caminar* y el *espacio público* se han convertido en las principales categorías de análisis para repensar los esquemas de movilidad y ofrecer a las aglomeraciones un nuevo aire de vitalidad. La cuestión es que estas categorías han sido objeto de múltiples estudios que amplían las perspectivas de abordaje, pero no han logrado delimitar una concepción teórica o metodológica precisa. ¿Qué se entiende por la acción de caminar? ¿Cuál es la relación generada entre el ir a pie y la gestión del espacio público? ¿Cuál es el espacio específico en el cual se puede promover o consolidar la acción de caminar? ¿Cómo es el espacio público concebido para este tipo de desplazamiento? ¿Qué parámetros del espacio público influyen en la experiencia de caminar en la ciudad? ¿Cómo se debe estudiar la percepción del peatón en la ciudad? o ¿Cuál es el rol del desplazamiento peatonal en el esquema de movilidad urbana, la sostenibilidad y la intermodalidad? Estos son algunos de los múltiples interrogantes que motivan los programas de investigación, cuyo objetivo ha sido el de aportar a este campo del conocimiento urbano.

Este texto expone diferentes estudios interdisciplinarios que exploran la construcción de métodos de análisis de la articulación de los principales elementos de gestión y ordenación del espacio público y los mecanismos de promoción de la movilidad peatonal.

En este orden de ideas, el texto recopila trabajos de revisión teórica y de reflexión e investigación derivados de proyectos desarrollados en el marco de programas de formación posgradual -maestría y doctorado-, estancias postdoctorales y grupos de investigación de Colombia, México, Brasil, España y Francia. Este libro es la materialización de la iniciativa que comenzó en el año 2016 con el VI Seminario Internacional de Investigación en Gestión de la Infraestructura: Movilidad Urbana y Espacio Público. El seminario convocó a la comunidad académica en torno a la reflexión y la discusión de los problemas de la movilidad urbana en la ciudad contemporánea, para generar aportes a la formulación de herramientas que permitan proponer soluciones pertinentes en esta área.

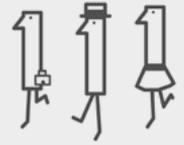
El libro *Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y contextos* se estructura en tres apartados acordes con la construcción teórica. En la primera parte se explora el concepto de *caminar* y sus implicaciones en el contexto urbano. Las reflexiones teóricas intentan

sobrepasar su definición tácita como acción o desplazamiento, para proponer una concepción compleja relacionada dialécticamente con el contexto donde se desarrolla. De esta manera, se abordan cualidades del espacio caminable, de las actividades que pueden coexistir con un régimen utilitario del caminar y se expone una reflexión del espacio público que, al ser gestionado en armonía con la promoción de la movilidad peatonal, se convierte en moderador de identidad y transformador de la ciudad.

En la segunda parte, el texto expone algunos ejercicios orientados a la configuración de metodologías para el análisis del caminar, desde estándares derivados de la gestión del espacio público y la movilidad urbana. Se inicia con el estudio de la noción de confort en el peatón, con miras a discernir cuáles son los elementos compositivos del espacio público que constituyen una percepción positiva o negativa del caminar en un contexto urbano determinado. Posteriormente, se abordan estructuras metodológicas que articulan aspectos urbanísticos con parámetros de la ingeniería de tráfico y la obtención de indicadores, para comprender aspectos de integración, intermodalidad, accesibilidad y cobertura. Se termina con un estudio que propone el análisis de las condiciones de movilidad urbana a partir del uso de herramientas de investigación e innovación social.

Para finalizar, la tercera parte del texto pone en escena el estudio de diferentes contextos urbanos en los que el caminar y la gestión del espacio público se involucran en la planificación de la movilidad urbana y en las condiciones de operación del sistema de transporte público motorizado. La intermodalidad y la agregación tipológica resultan ser los ejes centrales de estas reflexiones. Además, el texto se cierra con un cuestionamiento importante que aborda un debate emergente en el campo de la planificación urbano-regional, a saber ¿Cómo la formulación de políticas públicas se articula con los sistemas de movilidad urbana y regional?

De esta forma, los trabajos presentados en este libro llegan a resultados de investigación que no sólo pueden y deben ser sometidos a importantes cuestionamientos, sino que también han de crear nichos de estudio para futuros proyectos que generen aportes al estudio de la movilidad urbana, el desplazamiento peatonal y el espacio público.



PARTE I

TEORÍAS Y REFLEXIONES PARA EL
ABORDAJE DEL CAMINAR



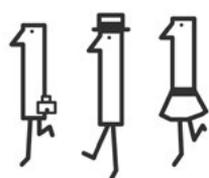


EL ESPACIO DE LA CIUDAD CAMINABLE

UNA APROXIMACIÓN CONCEPTUAL EN EL
CASO DE BOGOTÁ

HERNÁN ALBERTO ORTIZ RAMÍREZ

01.



Este texto hace parte de una investigación realizada en la Maestría en Arquitectura de la Universidad de los Andes titulada *Caminar: objeto y método. El espacio de la ciudad caminable en Bogotá D.C.* El propósito es introducir y describir el concepto de caminabilidad en la ciudad contemporánea y su rol asociado a los procesos de planeación del espacio público y la movilidad. Para esto, se desarrollan tres partes en las que se presentan un cuestionamiento a la pertinencia del tema, una aproximación conceptual y, finalmente, una perspectiva sobre la aplicación de los conceptos revisados a la planeación urbana.

1. ¿Por qué hablar del peatón, la movilidad peatonal y otros modos no motorizados en una ciudad como Bogotá?

El modelo de ciudad construida en torno al vehículo privado es un desarrollo de naturaleza común en las ciudades contemporáneas (Herce y Magrinyà, 2013, p. 14). En este modelo, los límites de la ciudad se extienden motivados por las distancias que pueden cubrir los automóviles, mientras que los centros tradicionales sufren presiones en términos de densidad y ocupación de la infraestructura vial disminuyendo notablemente la eficiencia de los sistemas de transporte en las centralidades consolidadas de las urbes. Esta extensión de los límites de la ciudad influye en la aparición formal de procesos de zonificación en los que el suelo empieza a fragmentarse en correspondencia con sus usos específicos, de naturaleza residencial, comercial, industrial, etc., y que van desagregando los componentes funcionales de la ciudad. En consecuencia, aumenta la cantidad de recorridos, así como la distancia entre éstos, alejando a los barrios de las características de compactación y diversidad (Jacobs, 1967, p. 160).

Este cambio fundamental en la naturaleza de los barrios influye en la vida pública entre los edificios, pues un barrio que no brinda soporte a una mezcla de diversos usos en primeras plantas favorece la desaparición del lugar social de encuentro, en la medida en que imposibilita el estar presente (Gehl, 2006, p. 147) en el espacio público a diferentes horas del día. El soporte de la vida pública se relaciona con la composición formal del espacio de la ciudad y cuando éste no favorece las actividades opcionales¹, por condiciones que privilegian la privatización del espacio para proveer “recintos seguros”, se castiga la permanencia de las personas en la calle, se reduce considerablemente el contacto² y desaparecen las actividades colectivas que consolidan la función social de la calle.

❶ Según Gehl (2006, p.19), las actividades en la calle o actividades exteriores se dividen en tres: actividades necesarias, opcionales y sociales.

❷ Gehl (2006) establece también que “la única manera de generar oportunidades significativas de contacto social en el espacio público es haciéndose presente a pie” (p. 82).

La planeación del espacio público en la ciudad construida en torno al automóvil también aporta a la modificación de la escala urbana, ya que responde a las necesidades de movilidad y ocupación del espacio propias del tránsito motorizado y somete a las personas a sistemas de ordenamiento que no consideran las necesidades humanas ni de espacio colectivo. Bogotá es una ciudad en la que ocurren estos fenómenos.

La capital colombiana obedece a principios de ordenamiento que satisfacen las necesidades de los vehículos antes que las necesidades de las personas. Con esto se tiende al incremento de la suburbanización y se reduce la eficiencia de los modos públicos de desplazamiento. Este argumento es corroborado por Castro (2007, p. 210), quien afirma que Bogotá ha sido pensada en términos progresistas buscando garantizar un desarrollo de infraestructura vial en el que prima un modelo que favorece al vehículo particular. Con esto, se han castigado los modos colectivos y no motorizados de viaje, en contraste con la gestión de un sistema vial que no responde a las necesidades de los modos más autónomos de desplazamiento.

Además de las consecuencias en términos de movilidad, los impactos negativos en la construcción social del espacio público se hacen evidentes en Bogotá. En esta ciudad la calle se ha degradado y desconectado, entre otros motivos, debido a una cultura temerosa en la que se elimina casi cualquier vínculo directo entre el espacio público y el privado. Además, se implanta una arquitectura que aísla a las personas y les impide relacionarse directamente con el espacio de la ciudad y hacerse presentes en éste. Así, se redonda en la desolación del espacio entre edificios, la reducción de las actividades exteriores opcionales y, por ende, en la progresiva desaparición de la función social de la calle. Sobre este argumento, Castro (2007) comenta:

La manifestación arquitectónica de la búsqueda de la seguridad se materializa a través de diferentes elementos que en nuestro medio no tardaron en hacerse familiares. Se pueden mencionar, entre otros, parapetos de sólidos muros; control y vigilancia inevitable en cada acceso; cerramientos de antejardines, tanto en vivienda como en edificios institucionales, equipamientos comunales, calles, parques y espacios que por

naturaleza son públicos; aditamentos de todo tipo, como alarmas, rejas, serpentines, circuitos cerrados de televisión; escoltas en las calles; vigilancia armada, casi sin excepción, en los conjuntos de vivienda. La ciudadanía, en búsqueda de seguridad, ha propiciado la construcción de una cultura temerosa y afincada en una serie de costumbres que difícilmente dan su brazo a torcer (p. 210).

Sumado a esto, el DADEP³ (2012, p. 4) sugiere que el espacio público en la ciudad es de carácter residual, como consecuencia de la promoción privada del entorno construido y de la organización de los sectores, y centrado en la implantación y ampliación de la infraestructura vial. En esencia, se han sacrificado las áreas de circulación peatonal, de encuentro, de articulación urbana (articulación social y recreación) y de conservación cultural y arquitectónica (interés general)⁴ a causa de la reducción de sus dimensiones y la modificación de la prioridad de inversión pública. Lo anterior se evidencia en el indicador de espacio público efectivo en Bogotá, el cual cumple tan sólo con el 26% de la cifra óptima (DADEP, 2013). Desde esta perspectiva y según el índice de movilidad (SDP, 2013), se plantea que, frente al impacto negativo generado por la extensión de límites de la ciudad y la planeación centrada en el automóvil, se hace necesario promover los modos alternativos de transporte en la ciudad.

Uno de estos modos alternativos es el peatonal. La teoría general de la caminabilidad propuesta por Speck (2012, p. 11), que será discutida más adelante, plantea principios de caminabilidad que mejoran las condiciones sociales, económicas, de movilidad y medio ambientales en las ciudades. Ésta plantea soluciones sencillas que buscan dotar de una naturaleza más humana a las ciudades contemporáneas. La implantación de principios de ordenamiento urbano que respondan a las necesidades de las personas para la movilidad y la ocupación del espacio público consigue, entre otros beneficios, la reducción de kilómetros conducidos

³ Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público de Bogotá.

⁴ Categorías tomadas de Dirección de Sistema Habitacional (2005). Mecanismos de recuperación del espacio público.

(Gotschi y Mills, 2008, p.12). En efecto, la promoción del desplazamiento a pie y en bicicleta, favorece la reducción de un alto porcentaje de viajes cortos en automóvil particular, con lo que se puede mitigar la congestión (siempre y cuando se implementen itinerarios igual de convenientes a los motorizados) y optimizar las condiciones de movilidad en la ciudad.

Por otra parte, Herce y Magrinyà (2013, p. 35) sugieren que los *itinerarios peatonales* en la ciudad garantizan la consolidación de un sistema intermodal de movilidad realmente significativo, en el que se favorece la articulación de la red peatonal con plazas, plazoletas y parques. De forma paralela, su existencia supone la mejora de la economía en cuanto que se incrementan las zonas comerciales en las centralidades de la ciudad y se disminuye el uso de zonas comerciales en la periferia. El sistema multimodal al que se hace referencia permitiría “un uso óptimo de recursos limitados, como combustible, suelo, tiempo y dinero, en primera instancia, y mejora la salud pública y el medio ambiente” (Gotschi y Mills, 2008, p. 17).

Speck (2012) verifica esto y determina que los beneficios de implantar itinerarios peatonales, o de incrementar la caminabilidad en un sector de la ciudad, son de naturaleza económica, de salud pública, y relativos a la sostenibilidad ambiental. En primer lugar, respecto a los beneficios económicos de la gestión y diseño de ciudades caminables, ocurre un fenómeno de atracción de ciudadanos más jóvenes (generaciones más creativas y emprendedoras) a las ciudades o sectores cuya vida en la calle es más evidente⁵. La concentración de los jóvenes en ciertas zonas de la urbe, principalmente en las centralidades, impacta positivamente la economía local con base en el incremento de habitantes con altos índices de formación superior que, a su vez, son más emprendedores y creativos (Florida, 2009, p. 40).

En segundo lugar, en cuanto a los beneficios relacionados con la salud de los habitantes, se pueden destacar aquellos vinculados con

⁵ “Surveys show how creative-class citizens (...) vastly favor communities with street life, the pedestrian culture that can only come from walkability” (Speck, 2012, p. 17).

la descontaminación del aire y la disminución de las afecciones respiratorias de los ciudadanos. Otros beneficios son: la reducción en los accidentes de tránsito, el aumento en la seguridad de las calles a raíz de una mayor presencia de personas (Jacobs, 1967, p. 38) y, por último, la disminución de la presión arterial y los niveles de estrés relacionados con la cantidad de tiempo de conducción de un vehículo.

En tercer lugar, en cuanto a los beneficios para la sostenibilidad medioambiental de las ciudades, la reducción en el uso de vehículos privados en comunidades caminables genera dos tipos de impacto. El primero, y más evidente, es la reducción de emisiones de gases invernadero que, entre otras cosas, incide en el confort climático en las primeras plantas de las edificaciones. El segundo impacto es la reducción del crecimiento de las zonas de influencia de las ciudades y la consecuente disminución de densidades de la zona compacta urbana.

Por su parte, en Bogotá se han evidenciado algunos beneficios en términos de movilidad para los modos no motorizados. Los modos alternativos de transporte en Bogotá y la inversión en infraestructura apropiada y su promoción tienen un impacto directo sobre el mejoramiento de la calidad de la movilidad, aun existiendo otros frentes de acción como el incremento del costo de conducir un vehículo particular y la integración poco eficiente del sistema de transporte público. Un ejemplo de la inversión en infraestructura favorecedora de los modos no motorizados de transporte en Bogotá son las Alamedas⁶. Éstas surgieron en el marco del plan de desarrollo Formar Ciudad del año 1995. Su concepción se remite a entenderlas como elementos estructurantes de la ciudad y promotoras de la integración ciudadana y del uso de modos no motorizados

⁶ Según el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, la alameda se define como una franja de circulación exclusivamente peatonal de 8m de ancho mínimo, en donde se pueden ubicar al menos dos franjas de arborización paralela, dotada de mobiliario urbano necesario para el disfrute de su recorrido y la recreación.

de transporte. Su finalidad, es complementar el sistema de transporte público de la capital, propiciar el mantenimiento y la recuperación del espacio público, y desincentivar el uso del automóvil particular (Avenida *et al.*, 2012, p. 3).

Los objetivos del sistema de alamedas se orientan en su funcionamiento como red que envuelve a la ciudad conformando un límite físico urbano sobre las franjas de protección ambiental como los parques y el espacio público. El sistema de alamedas incentiva el desarrollo organizado de áreas de expansión y organiza los sectores consolidados que se han desarrollado sin ninguna planeación (IDU, 2009, p. 52). Esto muestra que los itinerarios peatonales son articuladores del espacio público efectivo y no efectivo de la ciudad. Su vocación es la de ser elementos de organización del espacio urbano, tanto a nivel arquitectónico como en términos del sistema de movilidad.

Considerando este aspecto del sistema de alamedas en la estructuración del espacio público y de movilidad en la ciudad, habrá que desarrollar una aproximación conceptual a la *caminata* en relación con el espacio de la ciudad, su incidencia en los procesos sociales asociados al territorio de lo público y sus características como modo no motorizado de desplazamiento.

2. Una aproximación conceptual al caminar en la ciudad. La relación de la caminata con el territorio

2.1. El gesto del caminar

La posibilidad de caminar hace feliz y libre al ser humano. Es un gesto que crea y recrea la vida social de las personas, un gesto de quienes consiguen articular en un espacio simbólico su propia identidad y la de los miembros de la comunidad en la que cohabitan. La creación de este paisaje simbólico, favorecido por los recorridos a pie, tiene sus orígenes, según Careri (2002), en la escisión de la humanidad temprana, entre nomadismo y sedentarismo, cuyo resultado es la arquitectura misma.

El nomadismo, o errabundeo⁷ de los primeros seres humanos⁸ establece un sistema de recorridos que modifica la manera de habitar el espacio y determina referentes simbólicos en los sitios donde ocurre la vida en comunidad, todo esto a través del acto de andar, que “si bien no constituye una construcción física del espacio, implica una transformación del lugar y de sus significados” (Careri 2002, p. 51). La creación de dichos referentes simbólicos ocurre cuando los sucesos que componen la vida en comunidad son contemplados, comprendidos e inventariados por el caminante que es quien convierte en hitos los lugares en los que ocurren dichos sucesos y, al conectarlos por recorridos, configuran los propios paisajes simbólicos.

Los paisajes simbólicos, sus hitos y recorridos resultan ser elementos de naturaleza inmaterial, pero es en la ciudad sedentaria donde se solidifican los principios y signos que ha intuido el *homo ludens*, nómada a partir de sus caminatas por el territorio. Entonces los caminos son los componentes tangibles que materializan, en primera instancia, la identidad simbólica del espacio y son el primer gesto arquitectónico de la ciudad. Esto demuestra que la construcción del espacio recorrido precede a la construcción del espacio arquitectónico y que este último es el espacio de la consolidación material de los significados inventariados por el caminante errabundo. El gesto de caminar resulta ser, por tanto, la herramienta de la que el hombre crea los primeros principios de ordenamiento de las ciudades.

Los errabundeos del *homo ludens* fueron replicados desde principios del siglo XX por los dadaístas, quienes también recorrieron el espacio con propósitos específicos. Estas ocupaciones consiguen entonces, elevar lo banal de la ciudad al plano glorificado del arte o, si se quiere, desmitificar el

⑦ Este concepto aparece nuevamente en los procesos creativos a pie de dadaístas, surrealistas y situacionistas.

⑧ Según Careri (2002), el *homo ludens* está dedicado más a la contemplación del espacio recorrido y a la construcción simbólica del espacio que al trabajo de la tierra, tarea que es asignada a su hermano, el *homo faber*.

arte movilizándolo el hecho estético hacia un espacio de la cotidianidad por medio de la caminata, evidenciando la importancia del gesto inmaterial sobre el espacio de la ciudad como reinención simbólica de la calle.

El grupo de surrealistas que mutan los principios de Dadá mientras corre el siglo XX, también se anima a recorrer la ciudad a pie. Aunque responde al gesto Dadá con la ocupación deambulatoria, en esta nueva operación, los artistas buscan perderse en el espacio (Careri, 2002, p. 92). Esta actividad se ejecuta en los bordes urbanos donde se presenta el espacio de la inconsciencia de la ciudad. El hecho de recorrer y atravesar esos límites para encontrarse en lugares más o menos agradables, permitió iniciar mapeos de zonas de atracción y de repulsión, construyendo con esto un lenguaje de la ciudad. En síntesis, la ocupación deambulatoria promociona la consolidación de una imagen de sendas y bordes que, en términos prácticos, hacen parte de los elementos que constituyen una imagen de ciudad.

En la segunda mitad del siglo XX el movimiento de la internacional situacionista⁹, que buscaba situarse fuera del arte, se apropió del concepto dadaísta de errabundeo y del de ocupación deambulatoria del surrealismo, para proponer en 1957 el término *deriva*. En este proceso, un grupo de personas recorre la ciudad, particularmente en barrios informales¹⁰, en una operación que “no sólo apunta hacia la definición de las zonas inconscientes de la ciudad, sino que también se propone investigar, apoyándose en el concepto de psicogeografía, los efectos psíquicos que el contexto urbano produce en los individuos” (Careri, 2002, p.92).

⁹ Según Andreotti (1996) este movimiento era llamado letrista.

¹⁰ Andreotti (1996, p. 19) establece que la naturaleza del derivar incluía hacerlo por barrios obreros donde el caminante puede “saborear el ambiente de ciertas zonas desoladas, tan inapropiadas para vivir como apropiadas para derivar, y donde el régimen acoge ahora a las masas obreras... (Debord)” (Andreotti, 1996, p. 21), con el fin de exaltar la belleza de lo marginal, el nomadismo (que previamente se ha definido como el tipo de recorrido que instituye la imagen de territorio simbólico) y la simultaneidad de estados psíquicos en la ciudad.

Entendido lo anterior, las partes de la ciudad se encuentran disgregadas en un *collage*¹¹ que invita a perderse en el espacio público, donde el andar se convierte en el medio para leer la urbe bajo un nuevo discurso y construir colectivamente una nueva ciudad. Cada uno de estos lugares será, desde la teoría letrista, un nuevo espacio de libertad, donde se construyen situaciones de manera colectiva para aprehender más lúdicamente el espacio de la ciudad.

El caminar, en estos cuatro momentos, se muestra como un gesto que trasciende la tarea de desplazarse y que se convierte en una operación que vincula al ser humano con un contexto susceptible de ser reorganizado, inventariado, comprendido y modificado, tanto en términos simbólicos como materiales, a partir de ocupaciones y recorridos a pie que estructuran la imagen de una ciudad. En estos términos, se puede concluir que el gesto arquitectónico de construcción del espacio de la ciudad debería dar respuesta a las expectativas creadas en los procesos de errabundeo, caminata, deriva, etc., que lleva a cabo el caminante en el territorio urbano.

2.2. La teoría general de la caminabilidad

Peters (1977) plantea que el caminante, además de ser un productor de paisajes simbólicos, es quien a partir del acto de caminar determina las reglas de dimensionamiento que deberían regir la construcción de la ciudad peatonal¹². De manera ejemplificante, el autor establece cómo el peatón determina el espacio de la ciudad:

Comenzamos por las distancias que el hombre puede recorrer sin cansarse física ni psíquicamente, y acabamos con nuevas formas de espacios y edificios públicos que ya no son el simple resultado de la aritmética de

¹¹ Este *collage* es un mapa psicogeográfico.

¹² Sobre la ciudad peatonal, Peters (1977) determina que "su principio de ordenación se orienta por el hombre actual, sus necesidades habituales, desprovistas de ideología [...] La ciudad para peatones convierte el duelo 'ruedas contra pies' en una coexistencia de peatones y conductores" (p. 7).

las distancias o de la producción de piezas prefabricadas, sino que tienen por objeto una mejor calidad de vida (p. 7).

Gehl (2006, p. 147) soporta esta afirmación estableciendo que la caminata determina ciertas exigencias y límites del espacio, teniendo en cuenta que el hecho de caminar no es solamente una actividad de desplazamiento necesario, sino que involucra también la posibilidad informal y sin complicaciones de estar en el espacio público donde, según Jacobs (1967, p. 33), se formaliza la vida pública. Apegándose a esta línea de pensamiento, Speck (2012, p. 11) establece que el caminante es el actor que mide la calidad del espacio urbano en la medida en que se convierte en el eje hacia donde deberían estar orientados los esfuerzos en la planeación del espacio público.

A partir de esta noción, Speck (2012) afirma que la construcción de espacios caminables en la ciudad involucra la satisfacción de cuatro condiciones que denomina como: i) caminata útil, ii) caminata segura, iii) caminata cómoda y iv) caminata interesante. La teoría general de la caminabilidad es como Speck (2012) llama al conjunto de estrategias para satisfacer estas cuatro condiciones. Esta teoría se entiende como el conjunto de principios prácticos de diseño de las ciudades que brinda soluciones sencillas a problemas complejos empleando diez tácticas puntuales. A continuación, se desarrollan desde diversos autores cinco de estas estrategias.

1. Poner los vehículos en su sitio. El fenómeno de demanda inducida en el que la congestión vehicular motiva el incremento de la infraestructura vial de manera cíclica y constante, no ocurre únicamente en grandes vías, sino también en vías más menudas de penetración directa en los barrios, reemplazando el espacio arquitectónico del sector con vías vehiculares. Como resultado, algunos sectores urbanos empiezan a descomponerse por la ruptura generada a partir de las nuevas redes motorizadas. Para poner los vehículos en su sitio se sugiere una estrategia de demanda reducida en la que se plantea la reducción de la inversión en infraestructura vial, implicando menores índices de demanda de vías por la disminución del uso de vehículos particulares y el diseño vial asociado a itinerarios peatonales coherentes con las densidades y velocidades propias del sector.

Por otra parte, además del cobro por congestión, Monheim (1977) propone una atenuación del tráfico que es una disminución de automóviles que “no debe hacerse por medio de prohibiciones, sino a través de una reducción de la velocidad del tráfico en determinadas zonas, y fomentando el poder de atracción y el rendimiento de otras modalidades de transporte” (p. 54). Esta actividad pretende, por tanto, mezclar los usos de la calzada en términos de tipos de transporte (motorizado y no motorizado) y de actividades en el espacio público, con el fin de favorecer y priorizar los modos no motorizados y forzar al tráfico motorizado a adaptar su velocidad en relación a dichas actividades. La aplicación de este concepto, aunque busca disminuir la densidad de vehículos en las calles de los barrios, no intenta eliminar por completo la presencia de estos en las calzadas, sino que más bien plantea la coexistencia del automóvil adaptándolo a nuevas circunstancias urbanas, mientras se promueve el uso y acceso a otros tipos de transporte en la ciudad.

2. Mezclar los usos. El llamado *zoning* es un fenómeno propio de las ciudades en el que las áreas funcionales de la urbe se individualizan y separan con base en los usos característicos de cada una y en la posibilidad de conectarlas con tráfico rodado, siendo el automóvil un elemento imprescindible al momento de hacer uso de la ciudad. En paralelo, el espacio público deja de ser utilizado ya que no hay una estructura de polifuncionalidad que se articule por recorridos peatonales en el espacio de la ciudad, o simplemente, no hay espacio público efectivo que brinde servicios para conectar con itinerarios peatonales. Es, por tanto, un fenómeno que hace difícil la vida entre los edificios, pues elimina la diversidad de usos en primer piso de las edificaciones, se reducen las actividades exteriores y se empiezan a desaparecer las posibilidades de usar la ciudad y garantizar su vitalidad (Gehl, 2006, p. 37).

En este paso, se sugiere que los códigos urbanísticos y de usos de suelos deben reformularse con el propósito de aumentar la diversidad de usos en cada sector de la ciudad. Aquí el centro se presenta como ámbito que explica lo que debería ocurrir en la mayor parte de los barrios: polifuncionalidad y diversidad de usos en los edificios y espacios de la ciudad. Según

Jacobs (1967, p. 165), un barrio diverso ofrece más de una función primaria para garantizar la presencia de personas caminando en el espacio público, la mayor cantidad de tiempo posible, brindando un soporte vital a las actividades culturales, comerciales y sociales en el espacio público.

3. Ubicar correctamente los parqueaderos. La sobreoferta o la implantación arbitraria de estacionamientos en las ciudades tiene consecuencias sobre el espacio urbano relacionadas con la destrucción de la arquitectura histórica, la invasión de vías poco robustas y sus sistemas peatonales, la afectación de los tipos más eficientes de tránsito, la discontinuidad en los frentes de edificios que genera un recorrido a pie contiguo al lote con bordes poco interesantes y la ausencia de sentido de contención proporcionado por la fachada. Según Gehl (2006), la contención es un requisito para garantizar el tránsito y permanencia de personas en el espacio público motivadas por la presencia de un borde establecido que ofrece, no solo actividades, sino una altura mínima que genera sombra, umbrales o posibilidades de sentarse y encierra el espacio para hacer visiblemente menor la distancia de los tramos a abarcar en una caminata.

Para hacer frente a esto, Monheim (1977, p. 54) propone relocalizar los estacionamientos en la periferia de la zona central de la ciudad. Esto con el objetivo de generar un sistema *park and ride* en el que los automóviles particulares no accedan al centro, sino que deban estacionarse a las afueras del mismo para que los conductores continúen sus viajes a pie o empleando otro tipo de transporte. Speck (2012, p. 126), entre otras, también plantea esta estrategia para sectores de naturaleza predominantemente residencial proponiendo localizar estacionamientos comunales y mixtos¹³

¹³ Speck (2012, p. 126) propone que además de ser comunales los estacionamientos, estos pueden definirse por los diversos usos como mixtos. Los estacionamientos pueden emplearse no sólo para estacionar, sino para ofrecer soporte a actividades no motorizadas teniendo en cuenta la amplitud de los espacios. Para esto, menciona que los planes de ordenamiento y usos del suelo deben ser flexibles en términos de la posibilidad de usar el espacio bajo diferentes normas de organización.

en los bordes del barrio y así descongestionar sus vías internas. De esta manera, también se incrementa la percepción de seguridad frente a los accidentes de tránsito y motiva recorridos a pie garantizando la presencia de personas en la calle.

En cuanto a las tarifas de estacionamientos, Bocarejo (2009, p. 102) propone un incremento en las políticas de costos de parquear en el centro de las ciudades haciendo menos atractivo el uso del vehículo particular. Speck (2012, p. 135), asegura que los ingresos generados con el incremento en las tarifas de parqueo pueden ayudar a costear mejoras en el espacio público y la movilidad, teniendo en cuenta que dichos ingresos deben dirigirse directamente a la inversión pública enfocada en la implantación de la ciudad peatonal.

4. Permitir el funcionamiento del transporte público. Cuando no existe un sistema de tránsito público eficiente en las ciudades y las personas no logran acceder de manera democrática a la mayoría de los servicios que ofrece la urbe, empieza a ser necesario y hasta indispensable el uso del vehículo particular para llegar a las diferentes zonas de la ciudad. Sin embargo, esta tendencia garantiza también que los límites de la ciudad se extiendan. De acuerdo con esto, Speck (2012, p. 139) sugiere que el transporte público no sólo favorece la conexión entre diferentes sectores de la ciudad, sino que además funciona como regulador de crecimiento de la ciudad en la medida en que establece su alcance en relación a criterios de eficiencia.

La relación existente de la infraestructura del servicio de transporte público con las condiciones de caminabilidad establece que en las ciudades donde existe un mayor número de viajes en servicio público se genera un mayor número de viajes a pie y en general, de viajes en modos alternativos de transporte. Esta relación es bidireccional, es decir, si se diseña una infraestructura peatonal que sirva al sistema de paradas y estaciones del transporte público, se podría garantizar que las personas lo usen. Pero si los ciudadanos utilizan el sistema de transporte público se garantizaría que, al salir del mismo, se encuentren con espacios públicos diseñados para articular recorridos peatonales, no motorizados y

motorizados, en focos donde se consolida la imagen de la ciudad, desfragmentándola a partir de la aparición de nodos de conexión sencilla a lo largo de una gran parte de la trama urbana (Lynch, 1970, p. 93).

Los recorridos peatonales que permiten a las personas acceder al servicio de transporte público, lo que, en condiciones ideales, supone dar continuidad a la red peatonal propia del barrio, cuyo carácter es compacto, heterogéneo y diverso, tal como se mencionó previamente. En efecto, se establece que la planeación de un sistema de transporte público debe realizarse considerando la implementación de una red peatonal, que permee en los barrios y se articule con el itinerario peatonal de estos para evitar el aislamiento del sistema frente a la estructura barrial.

5. Proteger al peatón. El peatón, según Speck (2012, p. 10) y Peñalosa (2000, p. 4), es el protagonista e indicador más importante de la calidad de la vida en la calle y por este motivo, debe ser el actor sobre el que se ejerzan todos los esfuerzos relativos a asegurar su presencia en el espacio público. En los cruces con vías vehiculares, por ejemplo, Speck (2012) considera la estrategia de dieta de carriles según la cual, una vía de cuatro carriles, dos por sentido, puede convertirse, por ejemplo, en una vía de tres, un carril en cada sentido y otro central para giros a la izquierda.

Este tipo de soluciones generaría una reducción en las velocidades debido al aumento de la percepción del riesgo por el roce con vehículos en sentido opuesto. Con esto se disminuye la cantidad de accidentes, aumenta la seguridad de los peatones, se conserva la capacidad de carga, se obtienen entre tres y cuatro metros para estacionamientos paralelos, bicicarriles o ampliación de andenes. De la misma manera, el adelgazamiento de carriles puede favorecer la consolidación de una estructura vial donde tome lugar una relación de jerarquías que permita articular recorridos peatonales y motorizados y vincular el sistema de transporte público con las vías más menudas del barrio.

La percepción de seguridad, sin embargo, no tiene connotaciones exclusivamente relacionadas con los accidentes de tráfico. Jacobs (1967, p. 35) plantea que la percepción de seguridad está vinculada con la manera en que se puede garantizar la paz en las calles de la ciudad y establece que el

conjunto de aceras, lugares donde ocurre la vida pública, es un instrumento que tiene el potencial de garantizar dicha paz. El primer concepto que sustenta esta aseveración es el de la diversidad. En un sector de usos diferentes en los primeros pisos se logra garantizar la presencia de personas, no sólo en la calle, sino de vigilantes desde el interior de los edificios que, según Gehl, Pozueta y Valcarce (2006, p. 31), observan la actividad humana que es atrayente de la atención de los pares. Según esto, los sectores donde las actividades son de naturaleza única, es decir, donde no se mezclan las funciones como en los suburbios de naturaleza casi completamente residencial, se presentan largos períodos de tiempo en los que no hay presencia de personas en la calle, con lo que no se podría garantizar la seguridad, pues “una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura. Una calle poco concurrida es probablemente una calle insegura” (Jacobs, 1967, p. 38).

La seguridad en lo público también se asocia con los “ojos en la calle”. Este concepto, propuesto por Jacobs (1967, p. 45) se refiere a la presencia de personas en los edificios, mirando a la calle. Estos observadores ejercen un control pasivo sobre las personas en la esfera pública. Sin embargo, para que este proceso ocurra, la calle debe ser interesante, esto se consigue cuando en las aceras hay una cantidad alta de sucesos ocurriendo simultáneamente, y una de las maneras de fomentar la presencia de dichas actividades es, como se menciona previamente, favorecer la mezcla de usos en el primer piso, tarea que según Jacobs (1967, p. 104), cumplen satisfactoriamente las tiendas de escala barrial.

De acuerdo con lo anterior, la seguridad de los peatones sólo ocurre cuando se reduce el riesgo de sufrir un accidente de tránsito (se reduce también la percepción de peligro por parte del viandante) y cuando se garantiza la paz en las aceras mediante la presencia de personas, propias y extrañas, realizando actividades diversas la mayor parte del tiempo, pero también a partir del diseño de espacios de escala humana que sirvan a las calles como umbrales de contención y con edificios que se dirijan al espacio público.

La teoría general de la caminabilidad, de acuerdo con los ejemplos presentados, está compuesta por principios de ordenación y configuración

del territorio urbano, relativos al caminante: dimensiones, necesidades, conductas y costumbres; por principios de consolidación de la ciudad que no solo vinculan el espacio público con el espacio de la movilidad, sino que también articulan el espacio público efectivo y no efectivo.

2.3. Espacio público: espacio humano

El espacio público es el lugar de la colectividad donde ocurre el contacto social y democrático entre personas de todos los estratos de la sociedad: “es por excelencia el elemento que estructura la ciudad y articula los espacios privados [...] lugar de encuentro de los ciudadanos y factor determinante en la calidad de vida” (Castro, 2003, p. 77). Por tanto, la calidad de su estructura física y su cobertura son aspectos fundamentales en la consolidación de la vida pública y en la creación y fortalecimiento de una relación de afecto con el territorio asociada a la identidad simbólica colectiva.

Entonces, la forma del espacio público se relaciona directamente con el papel que los ciudadanos pueden jugar en la ciudad. Gehl (2013, p. 35) afirma que la manera en que se diseña el espacio público y sus elementos incide en la democratización del territorio favoreciendo el tránsito a pie y la permanencia de las personas en la calle. Esto último se verifica cuando las personas realizan diferentes actividades en el espacio de la ciudad.

Según el autor, existen tres tipos de actividades exteriores: las necesarias, las opcionales y las resultantes (que pueden entenderse como actividades sociales). Las actividades necesarias son de carácter cotidiano, los participantes no pueden elegir si las realizan o no y por ello, se realizan bajo casi cualquier condición sin tomar en cuenta el entorno construido. En otras palabras, las actividades necesarias son independientes de la configuración y la calidad del espacio. Las actividades opcionales están motivadas por el deseo. Una persona sólo realizará una actividad exterior opcional en caso de así quererlo y en la medida en que las condiciones del entorno construido sean idóneas. Las actividades resultantes o sociales toman lugar cuando se incrementa el tiempo de permanencia y surgen contactos espontáneos entre personas que intervienen en actividades necesarias u opcionales. Entonces, las condiciones del espacio

construido inciden en la cantidad, calidad y duración de los encuentros, en la diversidad de las actividades y en la consolidación de un sistema de relaciones sociales más completo.

De este modo, se demuestra el papel del espacio público construido como elemento que, según su calidad, fomenta la aparición y consolidación de actividades colectivas¹⁴, dotando a la ciudad de lugares de encuentro en los cuales se da la función social de la calle a partir de la animación y el uso del territorio. Por esta razón, para soportar la vida en la calle no es suficiente con diseñar espacios que respondan únicamente a la necesidad de ir y venir, se requiere de un diseño susceptible de dar lugar a los viajes peatonales mientras se motiva la permanencia de pie, sentado o deambulando.

La relación de las personas con la ciudad se da de la misma manera en que el espacio público tenga un carácter acogedor que responda a unas necesidades propias del ser humano en términos de tamaños y velocidades. Por ejemplo, calles estrechas, cruces cortos y detalles que faciliten el goce de un entorno más próximo. Con base en dicho planteamiento, el espacio de la ciudad debería ser considerado desde una perspectiva peatonal, en la que el diseño, tanto del espacio como de los elementos que organizan la calle, sea perceptible al caminante con dos propósitos principales: i) generar un ambiente diverso en el que sea interesante deambular y ii) contribuir a la aprehensión del espacio como uno de naturaleza humana y cálida, apto para permanecer e involucrarse en diferentes actividades.

Como conclusión, se establece que la importancia del diseño formal del espacio público se hace evidente cuando la composición de la calle y

¹⁴ "En un estudio que registró todas las actividades desarrolladas en el centro de Copenhague durante la primavera y el verano de 1986, se encontró que el número de calles y plazas peatonales del centro se había triplicado entre 1968 y 1986. En paralelo a esta mejora de las condiciones físicas, se constató que el número de personas de pie y sentadas se había triplicado. Un estudio complementario terminado en 1995 registró aún más aumentos de actividad en las zonas reservadas para la vida pública" (Gehl, 2006, p. 41).

la organización de los elementos del entorno construido brindan soporte a las necesidades del caminante y le otorgan la posibilidad de permanecer. Así, se motiva la transformación de las actividades necesarias, en opcionales y resultantes, con lo que aparecen espacios beneficiosos para la consolidación del carácter social del territorio y la creación o el fortalecimiento del paisaje simbólico colectivo.

2.4. El espacio público de la movilidad

La consolidación del paisaje simbólico y de la imagen de un sector de la ciudad ocurre en la medida en que éste se hace significativo para la colectividad a partir de las relaciones que se establecen entre personas y espacio. Los elementos que hacen significativo a un lugar son los sitios en los que pasa algo, es decir, donde la concentración de actividades humanas y los flujos próximos que permiten a más personas unirse a éstas convierten dichos espacios en nodos que brindan soporte físico a las experiencias colectivas¹⁵.

Sin embargo, en un sector en el que prime la presencia del vehículo privado, los nodos tienden a dejar de ser evidentes y pueden desaparecer en el paisaje homogéneo del tránsito motorizado, pues este último requiere de espacios pensados en una escala que se distancia, necesariamente, de la escala humana. Como resultado, se afecta la posibilidad de hacerse presente a pie en el espacio de la ciudad y se sacrifican las señales que hacen del barrio un ámbito espacial atractivo. Aquí se reconoce una desvinculación entre la persona y la esfera de lo público, lo que redundará en la imposibilidad del peatón de convertirse en ciudadano ya que se empieza a desvanecer el hecho colectivo y el mismo soporte físico de la experiencia.

Las personas “liberan su tendencia al contacto social cuando se les ofrece espacio para ello” (Wiedenhoeft, 1979, p. 137), pero cuando el entorno construido no ofrece lugar para el encuentro de diferentes clases sociales, por la irrupción del tráfico motorizado, se hace necesario replantear la relación del espacio construido para el transporte y del

¹⁵ Ver: Wiedenhoeft, 1979.

espacio construido para la vida pública de las personas considerando la planeación conjunta de estos territorios.

La planeación de la movilidad urbana debe conciliarse así, con la organización del espacio público en esquemas de ciudad que garanticen que la calle “admita a todos los usuarios de forma clara” (Herce y Magrinyà, 2013, p. 26), bajo principios de compactación, densificación y diversificación que contrasten con la desintegración social producida por el uso indiscriminado del vehículo particular. Un modelo sostenible de planeación de la movilidad urbana incluye, según Herce y Magrinyà (2013, p. 35), la adecuación del espacio de la ciudad a otras formas de movilidad y la distribución de la infraestructura y de la inversión pública de manera más equitativa, favoreciendo la coexistencia y el acceso a diversos modos de transporte por grupos sociales.

La caminata es un modo alternativo de movilidad urbana que concilia todos los aspectos de la planeación, ya que funciona como modo de desplazamiento sobre el espacio público-colectivo de la ciudad¹⁶ donde ocurre una pluralidad de funciones en el lugar de lo público. Por este motivo, los autores proponen que la atención a la adecuación del espacio para los recorridos a pie debe ser fundamental en la resolución de los sistemas de movilidad urbana sostenible.

3. A manera de conclusión: hacia una perspectiva del espacio de la ciudad caminable

3.1. El peatón y el espacio de la ciudad

El espacio organizado en torno a las necesidades humanas y colectivas configura, a lo largo de la historia, las calles, las plazas y los parques en las

¹⁶ Como se ha visto previamente, la caminata, además de funcionar como medio de desplazamiento, funciona como manera de hacerse presente, de gozar la ciudad y formalizar actividades de segundo y tercer orden (opcionales y resultantes, respectivamente) en la calle. Esto denota la importancia del espacio público como espacio de la movilidad y de encuentro social (Gehl, 2006).

ciudades. El caminante encuentra en estos elementos sitios de contemplación, haciéndose un ser público por naturaleza mientras interactúa con el entorno construido de la ciudad y con otras personas. De esta forma, genera vínculos y una participación activa que lo convierte en ciudadano (Wiedenhoef, 1979, p. 141). En concordancia, el espacio de la ciudad tiene una vocación social cuyo objetivo es brindar soporte a las actividades humanas que toman lugar cuando los ciudadanos se encuentran.

En los lugares donde se intensifican los encuentros sociales entre ciudadanos y elementos del entorno construido, los territorios se hacen más significativos y la identidad cultural se instaura. También se consolida el hecho colectivo en la medida en que los intereses comunes facilitan la identificación propia y del otro como miembros de un mismo grupo social con principios, creencias y prácticas comunes. A manera de conclusión, se puede establecer que caminar la ciudad, con cualquier intención, da lugar a contactos directos entre ciudadanos, favoreciendo la aparición fortuita de espacios públicos de encuentro y relaciones sociales cuya formalización y prevalencia dependen de la materialización de un paisaje simbólico¹⁷.

La materialización del paisaje simbólico resulta ser una tarea que le corresponde a ciudadanos encargados de planear la ciudad, fundamentalmente su espacio público. Esta planeación se realiza de acuerdo con lineamientos humanos en los que las necesidades de las personas se satisfacen de manera prioritaria. Sin embargo, con la aparición del automóvil, los lineamientos de la planeación han mutado hacia la atención de los requerimientos técnicos para la optimización del tránsito motorizado, disminuyendo las zonas de encuentro, sectorizando y separando los distritos de la ciudad y ampliando los límites de la misma.

¹⁷ El paisaje simbólico corresponde al conjunto de significados que un lugar de la ciudad representa para amplios grupos sociales, sea por motivos históricos, sociales, económicos, entre otros.

3.2. Caminar como modo de transporte

Los impactos negativos, a nivel social y urbano, del incremento no controlado de viajes en vehículos particulares pueden mitigarse desde la planeación de una movilidad sostenible, en la que se prioricen los modos más eficientes de transporte, se garantice el acceso equitativo de la mayor parte de la población a los sistemas de transporte público y se articule la proyección del plan de movilidad con la del plan de espacio público. Entre los modos de transporte más eficientes se cuentan el transporte público y los modos no motorizados como la bicicleta y la caminata. Estos últimos son los modos en torno a los que se debería organizar el espacio público de la movilidad en ciudades donde se pretenden principios de sostenibilidad al tránsito (Herce y Magrinyà, 2013, p. 16).

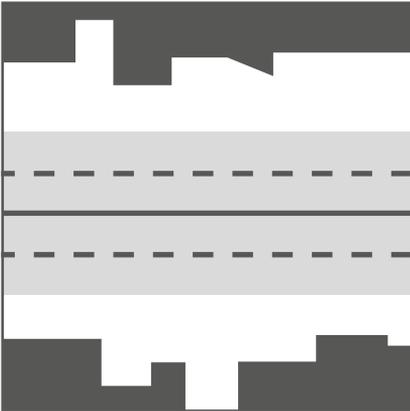
Así, la forma en que se configure el espacio público de la ciudad es de vital importancia para motivar los diferentes tipos de viaje, es decir, el entorno construido de la ciudad puede favorecer los viajes en modos de mayor eficiencia a partir de la toma de decisiones estratégicas en las que se cualifique el espacio público. En el caso de la caminata, como modo de transporte, se debe determinar que ésta, a diferencia de otros modos, ofrece la posibilidad de interactuar de forma directa con otros paseantes de la ciudad y de iniciar actividades sociales tan sutiles como observar al otro, o más complejas como entablar una conversación o un juego (Gehl, Pozueta y Valcarce, 2006, p. 19). Esta aclaración es pertinente porque soporta la afirmación que establece que el espacio público de la movilidad debe planearse de manera que se articule con el espacio del encuentro y las relaciones sociales (espacio público no efectivo y espacio público efectivo para el caso Bogotá).

Más allá de articular el espacio público de la movilidad y del encuentro social, puede concluirse, para la movilidad peatonal, que la escisión funcional del territorio público separa las zonas del tránsito de las zonas de la consolidación social y cultural, con lo cual persevera el modelo de ciudad desarticulada. Por este motivo, el espacio público en un sector de la ciudad en el que la movilidad peatonal es prioritaria, debe organizarse de manera que las aceras (o corredores peatonales)

brinden lugar suficiente al caminante que se dirige a un sitio directamente sin desviarse, a aquel que divaga y a aquel que se detiene e inicia actividades opcionales y resultantes. En la figura 1 se muestra que cuando se priorizan los itinerarios peatonales, no sólo hay lugar para el tránsito de diversos modos, sino también para la permanencia y el encuentro social en espacios humanos entre edificios. De igual manera, el espacio debe proveer redes que se conecten con otros modos eficientes de transporte, con plazas, parques y equipamientos, sitios de alta importancia o significación colectiva y con otras redes peatonales más menudas al interior de los barrios.

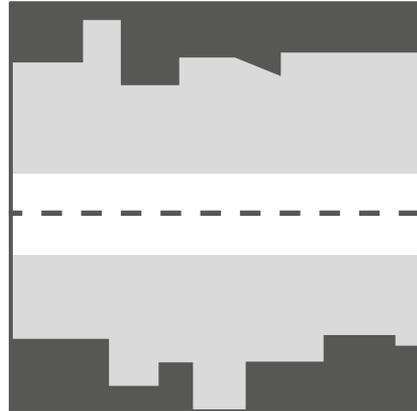
Lugar de tránsito

La calle diseñada para el recorrido



Lugar de permanencia

La calle diseñada como destino



- Usuarios priorizados
- Usuarios secundarios
- Desarrollo privado

Figura 1. La Prioridad en la Calle. Cuando la calle se planea para la movilidad y el tránsito, no hay lugar para el encuentro social. Cuando la calle se entiende como lugar de encuentro social y permanencia, también hay espacio para el tránsito. Extraído de *Better Cities*. Recuperado de <http://bettercities.net/news-opinion/blogs/scott-doyon/21544/better-streets-whats-priority>

De acuerdo con lo anterior, se puede establecer que, si el objetivo es revitalizar la calle y motivar los modos alternativos y más eficientes de transporte, el espacio de la movilidad peatonal no puede diseñarse únicamente considerando la conexión entre dos puntos. Para lograr este propósito, es primordial brindar el soporte necesario a las actividades opcionales y resultantes, diseñando en detalle el entorno construido con el fin de garantizar la permanencia de las personas en la calle. Cuando se consigue que las personas permanezcan realizando actividades diversas a diferentes horas del día, aumenta la percepción de seguridad (Gehl, 2006, p. 161; Jacobs, 1967, p. 38) y la de un ambiente cómodo para caminar. En consecuencia, no solo se logra incrementar la posibilidad de realizar actividades de segundo y tercer orden, sino también dar inicio nuevamente al ciclo (figura 2).

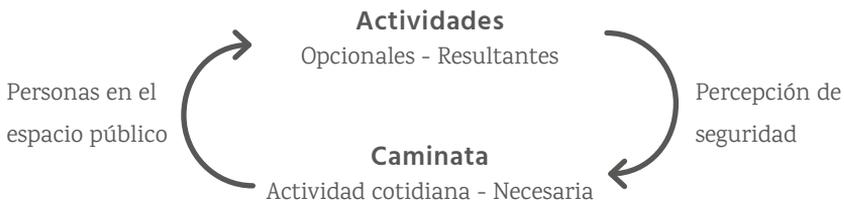


Figura 2. Ciclo de las actividades. Elaboración propia.

El diseño del entorno construido es un aspecto de primordial relevancia para la consolidación de la vocación peatonal prioritaria en un sector de la ciudad. El marco físico de la ciudad es el soporte de las actividades de cualquier naturaleza y es el lugar en el que se regulan las relaciones del grupo con un sector de la ciudad, instaurando y definiendo símbolos que construyen la identidad colectiva y facilitan el reconocimiento del territorio desde el contacto directo en ausencia de barreras como la ventanilla de un automóvil.

3.3. El diseño del espacio público para caminar

El diseño del espacio público en sectores donde el peatón es prioridad no puede fundamentarse en la implementación de soluciones formales tipificadas, sino en el soporte a la coexistencia de actividades humanas en el territorio. La escala humana debería ser el principio organizador de las relaciones entre personas y elementos que conforman el entorno construido. En este punto, es importante mencionar que la atención a las necesidades humanas en el sector caminable debe ser aplicada en el marco de lo público y, en lo posible, en el de lo privado.

La necesidad de sectores compactos¹⁸ en zonas caminables es un aspecto que debe solucionarse a partir del acuerdo entre la gestión pública y la privada. Esto debido a que la oferta de los diversos usos en los primeros pisos de la ciudad (residencial, comercial, cultural) deben gestionarse desde la implantación de normas de utilización del suelo en la planeación administrativa del territorio. Su consolidación ocurre cuando el actor privado se involucra en el plan de desarrollo territorial, sea como promotor de vivienda, comercio, etc.

El carácter diverso del sector caminable viene dado por la heterogeneidad de usos en el primer piso, en el espacio privado, en el público y en las fases de transición entre uno y otro. En términos de movilidad, el carácter diverso se define desde la intermodalidad, desde la susceptibilidad de los itinerarios no motorizados y desde la capacidad de articularse con modos de transporte diferentes que permitan cubrir mayores distancias. El espacio colectivo de la ciudad es en su naturaleza diverso por las diferentes

¹⁸ Los sectores compactos son necesariamente diversos. Sectores compactos y diversidad son características que satisfacen necesidades de escala humana debido a que los servicios que puede ofertar la ciudad se encuentran a distancias que se pueden cubrir caminando o en medios alternativos de transporte. Todo esto en el marco de un desarrollo sostenible en el que el vehículo particular deja de ser imprescindible para acceder a los lugares de significación colectiva, a los comercios de suministros, lugares de trabajo, etc.

actividades y relaciones que ocurren en la calle. Estas actividades la dotan de identidad colectiva, pero la forma y el nivel de detalle del espacio público construido pueden incrementar la complejidad, la cantidad y la calidad de dichas relaciones. Con esto, la vida en la calle se hace más completa, democrática y significativa. Se retoma y fortalece así su vocación de lugar social.

Como resultado de esta revisión conceptual, se logra inferir que un sector caminable puede caracterizarse por los siguientes ocho aspectos:

- (1) Dar lugar a recorridos peatonales que permiten a los ciudadanos hacerse presentes en la esfera de lo público e involucrarse en actividades sociales que se hacen más completas y complejas, a medida que se diversifican los usos y servicios en primer piso, tanto en el ámbito de lo privado como de lo público.
- (2) Integrar los modos de transporte, priorizando los más eficientes, y configurar el espacio para la permanencia de las personas en la calle.
- (3) Allí toman lugar las tres clases de actividades exteriores y se verifican diversas dimensiones del espacio público. Esto significa que, además de dar espacio para la caminata, también se facilitan los lugares para la permanencia y la interacción social por períodos largos de tiempo y para amplios grupos sociales.
- (4) Ser comprendido por una gran cantidad de habitantes de la ciudad, ya que esto facilita la cristalización del hecho colectivo y, por tanto, el fortalecimiento de la identidad cultural de un grupo social.
- (5) Organizarse en torno a las necesidades y a la escala humana, es decir, las soluciones de espacio público están determinadas por los valores culturales y la manera en que los caminantes de una ciudad la apprehenden. Esto implica que un sector caminable debe ofrecer un paisaje simbólico comprensible y soportar las dinámicas cotidianas de la colectividad, además de articular los espacios de mayor significación colectiva.
- (6) Un sector caminable no es una red de itinerarios que reemplaza los viajes motorizados en la ciudad; es un sistema que incrementa la eficiencia de los viajes en transporte público a partir de la complementación y la articulación de los corredores peatonales con esta-

ciones y focos de intercambio modal. Por este motivo, la planeación del espacio público no puede separarse de la planeación del espacio de la movilidad sostenible.

- (7) Un sector caminable tampoco es una zona sin tráfico de automóviles particulares; es un lugar de la ciudad en la que los vehículos motorizados se someten a principios de organización y uso del espacio público, priorizando los modos no motorizados de desplazamiento. Por esta razón, los estacionamientos resultan ser espacios importantes que sirven a los corredores peatonales.
- (8) Los sistemas de redes peatonales se consolidan por sí mismos a medida que se van implantando y fortaleciendo los nodos de actividades en el espacio público. Así pues, la comprensión de las dinámicas sociales en el sector ofrece información vital para estructurar los ejes peatonales, considerando que el sistema se organiza en torno a nodos de actividades diversas que incluyen puntos de intercambio modal conectados por itinerarios peatonales exclusivos y prioritarios.

Bibliografía

- Acevedo, J.; Bocarejo, J.; Echeverry, J.; Ospina, G. y Rodríguez, A. (2009). *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia: una visión al 2040*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- Andreotti, L. (1996). *Situacionistas - arte, política, urbanismo*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani.
- Avendaño, D.; Cubides, D.; Gómez, C. y Ojeda, S. (2012). Evaluación de la operación de alamedas en Bogotá D.C., Estudio de caso Alameda El Porvenir. *CISEV*, 1(21). Recuperado de http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/intervenciones_infraestructura/Diego_Avendano.pdf
- Bocarejo, J. (2009). Desafíos en torno a la calle, la ciudad-región y la movilidad en Bogotá. En: *La calle es nuestra... de todos* (pp. 99-105). Bogotá: Universidad de los Andes.
- Careri, F. (2002). Anti-walk. En: *Walkscapes. El andar como práctica estética* (pp. 68-119). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Careri, F. (2002). Errare humanum est... En: *Walkscapes. El andar como práctica estética* (pp. 29-67). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Careri, F. (2002). Land Walk. En: *Walkscapes. El andar como práctica estética*, 1st ed., pp. 119-68. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Castro, L. (2007). Bogotá, ciudad apropiada. En: *Bogotá: el renacer de una ciudad* (pp. 208-220). Bogotá: Planeta.

- Departamento Administrativo de Planeación Distrital. (1995). *Formar Ciudad: Plan de desarrollo económico, social y de obras públicas para Santa Fe de Bogotá D.C. 1995-1998*. Recuperado de http://institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Cultura_Ciudadana/Plan_Desarrollo_Bogota_1995-1998-Mockus_Antanas.pdf
- Departamento de la Administración del Espacio Público. (2013). *Diagnóstico del espacio público en Bogotá. 1. Sentido Urbano*. Bogotá D.C.: Departamento de la Administración del Espacio Público.
- Dirección de Sistema Habitacional. (2005). *Mecanismos de Recuperación del Espacio Público. 5. Espacio Público*. Bogotá: Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.
- Florida, R. (2009). *Las ciudades creativas: por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida*. Barcelona: Paidós.
- Gehl, J. (2006). *New City Life*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Island Press.
- Gehl, J.; Pozueta, J. y Valcarce, M. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Gotschi, T., Mills, K. (2008). *The Case for Increased Federal Investment in Bicycling and Walking. Active Transportation for America*. Washington: Rails to trails conservancy. Recuperado de <http://www.railstotrails.org/resourcehandler.ashx?id=2948>
- Herce, M. y Magrinyà, F. (2013). *El espacio de la movilidad urbana*. 1ra ed. Colección Movilidad. Buenos Aires: Café de las Ciudades.

- Instituto de Desarrollo Urbano. (2009). *Guía práctica de la movilidad peatonal urbana*. Bogotá D.C.: Alcaldía de Bogotá D.C.
- Jacobs, J. (1967). Condiciones previas de diversidad urbana. En: *Muerte y vida de las grandes ciudades* (pp. 155–258). Madrid: Ediciones Península.
- Jacobs, J. (1967). Erosión de las ciudades o sacrificio de los automóviles. En: *Muerte y vida de las grandes ciudades* (pp. 359–392). Madrid: Ediciones Península.
- Jacobs, J. (1967). La peculiar naturaleza de las ciudades. En: *Muerte y vida de las grandes ciudades* (pp. 33–154). Madrid: Ediciones Península.
- Lynch, K., (1970). *La imagen de la ciudad*. Argentina: Ediciones Infinito.
- Peters, P. (1977). *La Ciudad Peatonal. (Arquitectura/Perspectivas)*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Monheim, H. (1979). Atenuación del tráfico, comienzo de un cambio en las tendencias de la planificación urbana y del tráfico. En: *La ciudad peatonal*, (pp. 50–57). Barcelona: Gustavo Gili.
- Monheim, R. (1979). De la calle a la ciudad para peatones. En: *La ciudad peatonal*, (pp. 11–32). Barcelona: Gustavo Gili.
- Peñalosa, E. (2000). *La ciudad peatonal*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación, Departamento Administrativo del Espacio Público y Taller del Espacio Público.

- (2007). *Cartilla de mobiliario urbano*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Secretaría Distrital de Planeación y Taller del Espacio Público. (2007). *Cartilla de andenes*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Speck, J. (2012). A General Theory of Walkability. En: *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 7-13). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.
- Speck, J. (2012). The Ten Steps of Walkability. En *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 65-262). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.
- Speck, J. (2012). Why Walkability? En: *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* (pp. 14-50). Nueva York: Farrar, Straus and Giroux.
- Wiedenhoeft, R. (1979). El hombre y la ciudad para peatones: cuestiones sobre espacios ciudadanos agradables para el hombre. En: *La ciudad peatonal* (pp. 135-142). Barcelona: Gustavo Gili.

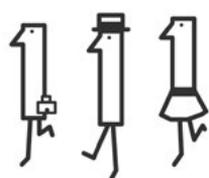




LAS DIMENSIONES SOCIOANTROPOLÓGICAS, POLÍTICAS Y URBANÍSTICAS DEL NOCTAMBULISMO EN PARÍS Y MADRID

FLORIAN GUÉRIN

02.



El desarrollo del noctambulismo en el seno de los centros históricos densos permite reexaminar las movilidades urbanas contemporáneas. El noctambulismo es una ocupación lúdica, nocturna y festiva de los espacios urbanos que da la posibilidad de ver la coexistencia de un régimen utilitario (desplazamiento) y un régimen lúdico (deambulación) del caminar en un medio sociourbano. Frente a dicha coexistencia, el sistema público de gestión de las movilidades nocturnas parece centrarse en el régimen utilitario. Sin embargo, es importante comprender las condiciones de activación de un régimen del caminar respecto a otro, a fin de aportar elementos críticos sobre la gestión de las movilidades nocturnas.

Estas líneas están basadas en un programa de investigación doctoral que aborda los aspectos sociourbanos del noctambulismo en París y Madrid a comienzos del siglo XXI. Su objetivo es experimentar las noches para comprender las relaciones entre un medio sociocultural, una actividad social y un medio urbano en situación espacio-temporal. Esto supone analizar la manera en que la relación con los otros y con el espacio modifica, no solo la manera de ser, sentir y actuar, sino también las intenciones y la participación en una actividad a partir de las propias experiencias sociales y aspiraciones. Paralelamente, la idea es desarrollar el noctambulismo como objeto de estudio en construcción, desde la sociología, en la que las relaciones con el espacio urbano son poco tenidas en cuenta y, desde el urbanismo, que se basa sobre todo en el estudio de los fenómenos diurnos.

La elección de estas dos ciudades está ligada a consideraciones prácticas en términos de accesibilidad geográfica y lingüística, así como a consideraciones científicas. En efecto, las vidas nocturnas londinenses y berlinesas han sido objeto de numerosos discursos incluso en relación con las noches parisinas; en cambio las noches madrileñas han sido menos tenidas en cuenta. Ahora bien, estas dos ciudades son comparables en cuanto a su estado de derecho, su proyección política, económica y cultural y sus interconexiones históricas. No obstante, la ciudad de París se distingue por su densidad de población residente y la ciudad de Madrid por su historia política marcada por la dictadura de Franco, la cual favoreció el desarrollo cultural y festivo de la *movida*¹. Llevar a cabo un enfoque comparativo antes que un enfoque exclusivamente monográfico es la elección metodológica asumida. Para que la comparación rinda frutos, se hace necesario comprender detalladamente los aspectos locales. Esta comprensión se lleva a cabo de forma paralela entre los

● La *movida* madrileña fue un movimiento contracultural que surgió en los primeros años de la España posfranquista. Se caracterizó, como otras manifestaciones de la contracultura, por un tono innovador y liberalizador que buscaba romper con el tradicionalismo de la sociedad.

dos territorios, de manera dinámica, lo que conduce a redefinir cada vez las hipótesis y la manera de abordar los contextos citados. Así pues, se reexaminó la percepción de una singularidad (como la idea de una cultura festiva en Madrid o de la “ciudad luz” parisina y su gastronomía amigable) en cuanto a manifestación particular de un fenómeno similar, como el botellón (o beber en exceso) y sus problemáticas vecinales. No se buscó, por tanto, estudiar las causas del noctambulismo, sino su desarrollo en una configuración.

El noctambulismo no es un fenómeno nuevo, pero se ha banalizado frente al mito de las noches transgresivas. Ya en 1861 este fenómeno fue descrito por J. Lemer así:

Hay en París una parte considerable de la población que prolonga su día mucho más allá de la medianoche. Ocurre esto desde hace mucho tiempo, pues veo en las memorias y crónicas de los siglos XVI y XVII que a menudo grupos de clérigos o de muchachos ruines se daban el placer de golpear algunas puertas para perturbar el sueño de los buenos burgueses de París, de cantar coplas licenciosas o satíricas, de mover los letreros de las tiendas de una manera más o menos burlona y, finalmente, de golpear a los guardias*

Se aborda este fenómeno entonces, desde los caminantes que aman la noche en sí. Este interés proviene de la intensificación de éste fenómeno desde los años noventa y que lo ha llevado a su banalización. Para examinar las relaciones entre un medio sociocultural y los sujetos, se analizó mediante un *corpus* de prensa española y francesa las representaciones sociales externas sobre el noctambulismo y luego, a través de un cuestionario y entrevistas con habitantes de la Isla de Francia², la manera en que estas son incorporadas. Igualmente, se tomaron en cuenta los aspectos legislativos y reglamentarios que resultan de estas representaciones sobre las noches urbanas y que condicionan los usos,

* La Isla de Francia (*Île-de-France*) es una de las dieciocho regiones de la República Francesa. Su territorio rodea a la capital y por tal motivo, es conocida también como región parisina (*Région parisienne*).

por ejemplo, la regulación de bebidas alcohólicas ofrecidas por los establecimientos comerciales, sus horarios, niveles de decibeles, consumo de tabaco o el consumo de alcohol en lugares públicos.

El noctambulismo como espacio-tiempo seduce hoy en día a las ciudades a pesar de que anteriormente era reprimido y restringido por la implantación del toque de queda. Ocuparse de las noches urbanas se ha vuelto legítimo debido a la importancia del tiempo de ocio, a la calidad de los desarrollos urbanos y a la expansión de servicios, comercios y equipamientos. Ésta ha sido una colonización progresiva de la noche por parte de los elementos del día.³

La economía del turismo nocturno se desarrolla en el marco de la competición de las metrópolis. Eventos urbanos festivos y fiestas oficiales son creados en diversas escalas y permiten enmarcar los comportamientos. Sin embargo, estos eventos excepcionales que acompañan los ciclos festivos de las ciudades responden a una inversión ordinaria para un perfil de noctámbulos en París y Madrid que se diferencian según la edad (entre 19 y 28 años), la ocupación profesional (ejecutivo, empleado o estudiante), el hecho de no tener hijos y de residir en una zona urbana densa. Estas personas huyen del público que asiste a los eventos institucionales pues “no saben festejar” debido a la densidad de individuos que tienen una relación no controlada con el alcohol. Esto produce conflictos simbólicos: frecuentar lugares que están acondicionados para este propósito (como los clubes nocturnos o eventos oficiales) produce una percepción más positiva de la práctica que los lugares menos formales (como las propiedades ocupadas o los espacios verdes cerrados), y al mismo tiempo, hace que una misma práctica sea más o menos legítima dependiendo de si es organizada o no, por instituciones públicas. Así, las *free party* están sujetas a procesos de autorización prefectoral (pudiendo ser anuladas a último minuto), a diferencia de los conciertos organizados por el Ayuntamiento de París legitimados por ley. Así mismo, en

España la manera de vivir estos momentos es reconsiderada a través del *botellón*. Se pone el acento en los consumidores, aquellos jóvenes que son responsables, y a veces en las industrias de alcohol. Este consumo es percibido negativamente por quienes no salen debido a consecuencias visibles como desechos, ruido, alcoholismo, etc. Por lo tanto, estas prácticas y practicantes son percibidos como atractivos y simultáneamente, rechazados por ir a contracorriente de la cultura dominante.

Estas representaciones derivan de una construcción sociohistórica, especialmente de los mitos que satanizan las noches. Estar fuera de casa es percibido como un acto transgresivo. En efecto, el carácter nocturno oscurece los rasgos de los individuos, negando la posibilidad de que los jóvenes puedan salir de su hogar y de los lugares comerciales, para deambular y participar de un espacio urbano. El consumo de alcohol, la disponibilidad de tiempo y la baja densidad de usuarios en las calles, hacen que esta apropiación tenga lugar fuera del control social institucional o pertinente del mundo adulto. Así, los jóvenes pueden efectuar actos que, en referencia al comportamiento diurno adecuado, se consideran transgresores como cantar en la calle, orinar entre dos automóviles o beber sentados en el suelo. Sin embargo, aquellos que experimentan las noches urbanas tienen de ellas una percepción más bien positiva en torno a la fiesta, los encuentros y la diversión. Estos momentos festivos se construyen y organizan colectivamente para encontrarse con otras personas cercanas. Louise, una chica joven de 22 años, estudiante de ciencias sociales, muestra esta tensión entre los caminantes de día y los caminantes nocturnos, norma y transgresión:

“De entrada, es cierto que el espacio público para mí es realmente de dos tipos diferentes: la noche y el día [...] y esto es divertido: de día, disfrazados, y al día siguiente volvemos vestidos, serios, solos, nos reimaginamos en este espacio para hacer cualquier cosa. Entonces, para mí, son dos tiempos diferentes y dos espacios diferente”.

El corazón de la noche es objeto de conflictos que se cristalizan. El noctambulismo es calificado como *yonqui*, aun cuando quienes salen no son “personas desviadas” en el sentido sociológico clásico. La convivencia es objeto de debate con residentes que tienen un perfil sociológico

desfasado respecto a los noctámbulos jóvenes. Se originan conflictos de legitimidad debido al alborozo durante el tiempo de sueño o entre las festividades gratuitas y las formas de convivencia mercantil. Por lo tanto, habitar los espacios urbanos nocturnos cuestiona la transformación de un medio en un lugar de vida y experiencias, así como las desigualdades en el acceso a los lugares. Estas formas de apropiación difuminan los límites entre lo privado y lo público y de la búsqueda de una apropiación, entre lo cotidiano y la extrañeza del acontecimiento, es decir, de las dos caras del *alter* (lo mismo y lo diferente).

1. El lugar del caminar en el noctambulismo frente a otras formas de movilidad

1.1. De las trayectorias diurnas a las trayectorias en el seno del noctambulismo

Durante sus trayectorias noctámbulas, los caminantes utilizan ante todo el metro y la red ferroviaria exprés regional (*réseau express régional*) como referentes para explicitar el marco espacial y temporal de sus salidas. Este referente es, sobre todo, objeto de negociaciones del umbral que marca el fin de los momentos festivos. En efecto, los últimos servicios de estos transportes colectivos establecen el final de las noches de la semana⁴, pero en los fines de semana los primeros servicios son los que cuentan.

En cuanto a este último ámbito temporal, los horarios de servicio de las redes de transportes colectivos férreos influyen en parte sobre la trayectoria festiva, que puede involucrar el uso de los últimos metros para ir a los clubes nocturnos. Se trata, por lo tanto, de un momento de reconfiguración del grupo en el que aquellos que no desean pasar toda la noche en el club, volverán a sus casas. Así mismo, la ausencia de la red de metros durante la noche contrae el territorio festivo. Al utilizar el

⁴ Resulta fácil observar la importancia de estos umbrales al visitar una estación de metro concurrida, donde los noctámbulos se mueven a un ritmo veloz (corren, incluso) para asegurarse de que puedan tomar el metro.

referente diurno del funcionamiento de esta red, los noctámbulos notan un constreñimiento en su libertad de desplazamiento. Por ejemplo, aquellos que van a las puertas de París con el fin de participar en una fiesta electrónica, asumen que deberán permanecer allí durante toda la noche por las restricciones de movilidad. El territorio de salida de los parisinos se encuentra enmarcado entonces, por la posibilidad de volver caminando al hogar debido a que el servicio de metros termina antes que la hora de cierre de los bares viéndose en la obligación de aceptar pasar toda la noche en un lugar predefinido. Este fenómeno tiende a acentuar la polarización festiva alrededor de los barrios de residencia de los noctámbulos.

En lo que respecta a los habitantes de la Isla de Francia, la centralización de los lugares de salida parece vinculada a la centralización del sistema de movilidad y a la posibilidad para cada miembro del grupo de volver a casa en la *réseau express régional*. El bus nocturno (el *noctilien*) aparece como una alternativa posible. Sin embargo, los habitantes que residen en la gran corona⁵ tienen de él una opinión más bien mixta debido a la lejanía entre la parada del *noctilien* en París y los polos festivos y a la información poco clara. Así mismo, la baja frecuencia impone tiempos de espera que pueden ser bastante largos, además de que la duración del trayecto es mayor que en la red ferroviaria exprés regional. Ahora bien, puesto que la espera del transporte se da en la calle, los noctámbulos más alcoholizados yacen en el suelo o apoyados en un muro ante la falta de espacios de prevención o de asistencia. Ellos se mezclan con los trabajadores nocturnos que residen en la gran corona.

Los *noctiliens* que prestan el servicio en la ciudad de París tienen una frecuencia mayor. No obstante, su uso frecuente parece estar reservado para los fiesteros, quienes tienen comportamientos más relajados en comparación

⁵ París está rodeada por varios departamentos dispuestos en dos cinturones concéntricos: la *petite couronne* (pequeña corona) que incluye los departamentos de Hauts-de-Seine, la *Seine-Saint-Denis* y el *Val-de-Marne*, y la *grande couronne* (gran corona), la más alejada de París y conformada por el Val-d'Oise, Yvelines, Essonne y Seine-et-Marne.

a cuando es de día. Así, algunos continúan bebiendo alcohol en el *noctilien*, incluso fumando, y las risas se escuchan en un ambiente generalmente animado, sobre todo al final de la noche. De hecho, el *noctilien* se toma colectivamente, lo que permite gestionar la espera mientras se realiza una sesión informativa (*debriefing*) de la noche.

El hecho de volver solo se relaciona más con el desplazamiento a pie o en bicicleta. Sin embargo, el tiempo de espera de larga duración parece empañar el recuerdo de la noche. Los noctámbulos pueden encontrarse en lugares que les son poco conocidos, lugares cuyos habitantes tienen una identificación sociocultural que les es ajena generando en ellos un sentimiento de inseguridad. Estas condiciones hacen que se pongan en práctica tácticas para evitar tomar el *noctilien* como esperar los primeros transportes colectivos o utilizar la aplicación de la Compañía Arrendataria Autónoma de los Transportes Parisinos RATP (*Régie Autonome des Transports Parisiens*) para llegar a tiempo.

Finalmente, se señala la cuestión de la falta de información. La cartografía de los *noctiliens* es difícilmente legible y está escasamente interconectada con los lugares de salida. De hecho, existen pocos dispositivos de información sobre las posibilidades de movilidad urbana nocturna en París. Igualmente, no parece haber ninguna señalización que permita orientarse en un barrio específico. Como resultado, ante la modificación del sistema de transporte colectivo respecto al funcionamiento diurno, desplazarse de noche requiere de un aprendizaje que se da a largo plazo.

Frente a estas diversas problemáticas planteadas por el sistema institucional de movilidad nocturna, los usuarios utilizan modos alternativos de desplazamiento. Es el caso del uso de vehículos de turismo con conductor (VTC), que reemplazan el automóvil individual cuando hay un nivel de alcohol muy elevado para conducir. De esta manera, según la evaluación efectuada por la empresa Heetch (2016)⁶, el servicio parece estar reservado para los residentes de la pequeña corona (la mitad de los

⁶ Sondeo de opinión realizado por la empresa consultora 6T entre el 9 y el 24 de julio de 2015 con una muestra de 4.839 usuarios de Heetch en la Isla de Francia.

usuarios, respecto a un tercio que son parisinos) más bien jóvenes (90% de los usuarios tienen entre 18 y 29 años) y de un alto nivel social (un cuarto de los usuarios viven en Hauts-de-Seine). La mitad de los usuarios utiliza el servicio principalmente los fines de semana, entre las dos y las seis de la madrugada. No se trata de reemplazar el taxi, sino el automóvil individual. En efecto, el taxi es considerado como un medio de transporte costoso y la oferta está polarizada a nivel de las zonas festivas. Los VTC no son utilizados simplemente para los trayectos entre el lugar de salida y el hogar, sino también para ir a clubes nocturnos.

Otra alternativa destinada a las distancias más cortas es el uso de la bicicleta. Ésta se experimenta como algo cómodo debido a una cantidad mucho menor de automóviles en las carreteras. Pero el uso de la bicicleta de autoservicio (*vélib*) es restringido, pues se debe pagar un depósito de 150 euros (para los que no tienen suscripción anual). Además, existe el problema de no poder encontrar un *vélib* en funcionamiento cerca de una zona festiva cuando la demanda es más grande o, por el contrario, el problema de no poder regresar la *vélib* en una estación cercana al hogar cuando el número de plazas es más escaso (debido a la similitud de las trayectorias de las personas que salen en la noche). Entonces, hay una falta de rotación del número de bicicletas que se pone en circulación en función de las zonas festivas.

1.2. El caminar como alternativa frente al sistema de movi- dades nocturnas

Frente al sistema institucional de moviidades nocturnas, los informes de las visitas de campo en la Isla de Francia señalan una doble forma de segregación. En primer lugar, se señala una forma de segregación socioespacial relativa al lugar de residencia y su lejanía de las zonas festivas, acentuada para aquellos que residen en la gran corona. En segundo lugar, se señala una forma de segregación sociotemporal relativa a la temporalidad de uso de la ciudad, acentuada para aquellos que tienen una experiencia nocturna del espacio urbano. Esta segregación puede ser visibilizada a través de la escasez o la falta de servicios urbanos en medio de la noche. Para ilustrar, tomar los últimos metros puede conducir a situaciones

incongruentes tales como corredores de metro sin operación, puertas de acceso cerradas (incluso cortinas de hierro que han sido bajadas a pesar de que el servicio no se ha acabado), una presencia menor de agentes de autoridades competentes, escaleras eléctricas que ya no funcionan, etc. Así, un representante de los usuarios nocturnos, Clément Léon R. (el alcalde extraoficial de la noche parisina), declara en una entrevista que:

“La accesibilidad en la noche no es muy atractiva en París, es complicada porque no hay transporte para todo el mundo, para los que trabajan de noche, para los que disfrutan de la misma; es complicada porque no hay voluntad, me parece que hubo una buena intención política en París con la nueva alcaldesa [evocando la elección de Anne Hidalgo], pero resultó ser una bella humareda”.

La voluntad de desarrollar un sentimiento de libertad nocturna, de fluidez espacial y temporal, se ve socavada por los horarios restrictivos de los transportes públicos colectivos. Los noctámbulos reivindican principalmente un cierre posterior de los establecimientos de bebidas con el fin de dar fluidez a la presencia de noctámbulos en la calle y de hacer una mejor gestión de los tiempos vacíos de los transportes en la noche como la ampliación de los horarios del metro⁷. No obstante, los parisinos, que se enfrentan

⑦ Un estudio llevado a cabo por el Institut Français d'Opinion Publique (2010), con motivo de los *états généraux de la nuit* (estados generales de la noche) en París, permite confirmar los resultados de la presente investigación. El sondeo de opinión se dio entre el 20 y el 29 de septiembre de 2010 entre una muestra de 700 habitantes de la Isla de Francia con edades de entre 18 y 40 años. La consolidación muestra que los transportes colectivos son utilizados por los habitantes de la Isla de Francia principalmente para ir y volver de una fiesta (una media de 78% y 68% respectivamente), mientras que un tercio declaró utilizar el automóvil (sobre todo entre los 25 y 34 años) y un quinto el desplazamiento a pie (sobre todo entre los 18 y los 24 años). Los taxis solo son utilizados por el 6% y el 18% respectivamente (sobre todo entre los 35 y 40 años). En cuanto a los ejes de mejora, el 61% de los encuestados citan la ampliación de los horarios de transportes colectivos (23% están a favor de más estacionamientos) y el 28% citan la autorización para abrir los establecimientos hasta más tarde en la noche.

a otras experiencias de movilidad nocturna en un contexto diferente, notan la diversidad de posibilidades en cuanto a la elección de salidas que permitan evitar largas distancias, y en relación a los modos de desplazamiento.

El caminar constituye una alternativa debido a la extrema flexibilidad de las trayectorias; sin embargo, esta acción no es evocada espontáneamente por los encuestados ya que no corresponde a un medio de transporte que requiera de un proceso para acceder a él y se relaciona con la cotidianidad banalizada. Para regresar al hogar, la caminata se realiza individualmente a un ritmo rápido, donde el cuerpo se cierra sobre sí para evitar mirar al otro y se experimenta seguridad cuando se pasa por lugares donde los almacenes están abiertos. Desde recuerdos ligados a este tipo de trayectorias de regreso a pie, los usuarios hablan de viajes difíciles por su duración y por la fatiga ligada a la actividad intensa de la noche precedente. También se hace énfasis en la espera y en el tiempo anormalmente extensos, es decir, largas horas debido a una ausencia o a un problema en los transportes colectivos, así como a una ausencia de *vélib'* en la estación o por el cierre del metro.

Contrario a lo anterior, en el paso de un lugar festivo a otro, el desplazamiento a pie es sobre todo colectivo, a un ritmo lento, donde el cuerpo se encuentra abierto a las diversas capturas que ofrece el medio urbano en el que se participa. Estos recuerdos son más bien positivos cuando se experimentan en grupo y negativos para los regresos individuales. Este tipo de actividades sociales resultan ser, el centro de la presente investigación.

2. Del régimen utilitario al régimen lúdico del caminar nocturno

2.1. Las condiciones de activación entre los regímenes lúdicos y utilitarios en el caminar urbano nocturno

El desplazamiento a pie permite proponer una alternativa al sistema de transporte urbano, especialmente en el marco del trayecto de regreso a casa. Sin embargo, este no es un simple medio de transporte dentro

de las prácticas festivas en zonas urbanas densas. En efecto, el régimen utilitario coexiste con el régimen lúdico⁸ en el marco de una caminata urbana ligada a una actividad festiva y de convivencia. El régimen lúdico parece, en ciertas pulsaciones de los ritmos festivos, anteponerse al régimen utilitario. La presente investigación busca comprender las condiciones de activación de un régimen respecto al otro, en el marco del noctambulismo.

El régimen lúdico de la caminata urbana nocturna debe diferenciarse del régimen utilitario del desplazamiento a pie. Este corresponde a un campo de referencias teóricas ligado a los transportes, es decir, a la comprensión del caminar como medio de transporte que está al mismo nivel del automóvil individual. Esto implica una reflexión sobre la manera de agilizar el desplazamiento, de acrecentar su velocidad y de seguir una ruta trazada por ese modo de desplazamiento, evitando colisiones y minimizando los obstáculos. Se considera la calle y la acera como soportes para el desplazamiento, del mismo modo en que las redes férreas lo son para los trenes o los canales para las barcas.⁹

Además, el caminante nunca es exclusivamente un peatón. Esto hay que analizarlo en cuatro planos a escala micro:¹⁰

- (1) El *recep-tón*: escala de recepción visual y cognitiva que le permite crear representaciones sociales que son el origen de futuros comportamientos y tomas de decisión en la orientación, la dirección, etc.
- (2) El *mani-tón*: escala en el plano de la mano y del intercambio.
- (3) El *sen-tón*: escala en el plano del asiento y del reposo.
- (4) El *pea-tón*: escala en el plano de los pies y del desplazamiento.

⁸ El régimen lúdico es un modo de activación del caminar vinculado al tiempo libre ocupado por una actividad de ocio. En este régimen la actividad principal de la marcha a pie no es el desplazamiento sino la convivencia y la fiesta.

⁹ Ver: Monnet, 2016.

¹⁰ Ver: Chardonnet Darmaillacq, 2012.

De esta manera, el vehículo del caminante se debe analizar en su corporalidad global, para comprender la actividad del caminar que incluye el desplazamiento, el reposo, las interacciones sociales, etc.¹¹ El caminar nocturno nunca funciona exclusivamente bajo el régimen del desplazamiento o bajo el régimen lúdico, sino que mezcla diversos modos de ser. Este fenómeno puede observarse en otros medios de transporte, como cuando el metro adquiere un ambiente festivo con las *subparties*¹², en las que el objeto de la inversión y la utilización del metro tiene que ver con un momento festivo grupal, más que con un desplazamiento. No obstante, la coexistencia de regímenes del caminar implica también la coexistencia en un espacio urbano densamente ocupado por diversos caminantes diferenciados. En consecuencia, en un mismo espacio y al mismo tiempo, el paseo puede coexistir con la pausa, la carrera a pie, las deambulaciones festivas o la disposición de la acera como terraza.

El caminante debe situarse en medio de la “relación de una sociedad con el espacio y la naturaleza, -la cual- es a la vez física y fenoménica”.¹³ La sociedad y el individuo social, por extensión, interactúa con el espacio físico y el espacio sensible, con el ambiente y el paisaje. Por tanto, existe una articulación ambivalente entre las dimensiones sensibles y factuales, subjetivas y objetivas. De esta manera, los recursos del medio se vuelven capturas potenciales para el caminante.

¹¹ Ver: *Ibíd.*

¹² Estos eventos son organizados por un colectivo visible en la plataforma digital Facebook, a través de la que se transmite información relativa al lugar de reunión y al horario, a menudo en una plaza o en un parque, entre las seis y las nueve de la noche. Un grupo de noctámbulos inviste alegremente los trenes del metro y hacen de este espacio urbano un territorio festivo, respetando el reglamento interno. Se trata de una verdadera táctica que va en busca de un lugar de fiesta fijo y comercial (un bar, un club nocturno, etc.) y de un lugar de desplazamiento utilitario. Para mayor información consultar <https://www.facebook.com/SubParty/home>.

¹³ Ver: Berque, 2000.

Identificar un elemento del medio como una de estas capturas hace que el mismo se vuelva un recuerdo para el caminante. Tal es el caso de los peñascos que se vuelven capturas para el niño que los escala.¹⁴ Así pues, la captura solo existe en la relación del caminante con el medio (las propiedades del objeto se mantienen invariantes) y, por consiguiente, el caminante solo la genera sumergiéndose en un medio en el que transforma los elementos en capturas (según los cuatro planos de la corporeidad). En suma, el caminar puede convertirse en un recurso para el acceso a las capturas del medio.

En este orden de ideas, la acera no es el único elemento urbano que el caminante puede tomar prestado para moverse. Los peatones producen una acera al hacer funcionar un elemento de la calle como tal, por lo que ésta no es solamente el soporte del desplazamiento, sino que resulta ser, junto con los otros elementos del entorno, el medio de la actividad de caminar y de las actividades efectuadas durante la caminata.

El medio urbano es entonces resignificado por el caminante según sus formas de identificación con el medio y la actividad. Al respecto, Goffman (1973) muestra que el individuo tiene una apuesta, una intención principal que corresponde a su compromiso principal. El caminar, si domina el régimen utilitario o el ocio durante la marcha, sí domina el régimen lúdico. No obstante, este compromiso es compartido con compromisos secundarios, entendidos como actividades ejecutadas distraídamente, subordinadas y derivadas del compromiso dominante, por ejemplo, cantar cuando el trabajo es el compromiso principal.

Ahora bien, esta relación de dominación y subordinación no es sistemática. El desplazamiento para caminar de un lado a otro puede llevarse a cabo de manera automática cuando el individuo está enfocado en otras actividades efectuadas durante la caminata. Estas últimas actividades en las que se ocupa el sujeto mientras camina pueden devenir dominantes al momento de redireccionar el desplazamiento. La legitimidad de seguir ciertos compromisos en lugar de otros, y la tolerancia

¹⁴ Ver: *Ibíd.*

del otro respecto a la manera que alguien tiene de implicarse como individuo social, es un cuestionamiento que se relaciona con otras dimensiones como la identidad de género, las relaciones socioculturales, etc. Por tanto, el caminar tiene lugar en un medio urbano que puede estar caracterizado por cuatro dimensiones (ver figura 1), a saber, el ambiente físico (disposición urbana fija y móvil) y su gestión, los usos y tipos de usuarios (la [in]hospitalidad urbana), las regulaciones y normas relativas al contexto (el [des]orden urbano) y el paisaje o espacio sensible (que corresponde a las atmósferas). Se trata del prisma de análisis utilizado en esta investigación para diagnosticar un espacio urbano.

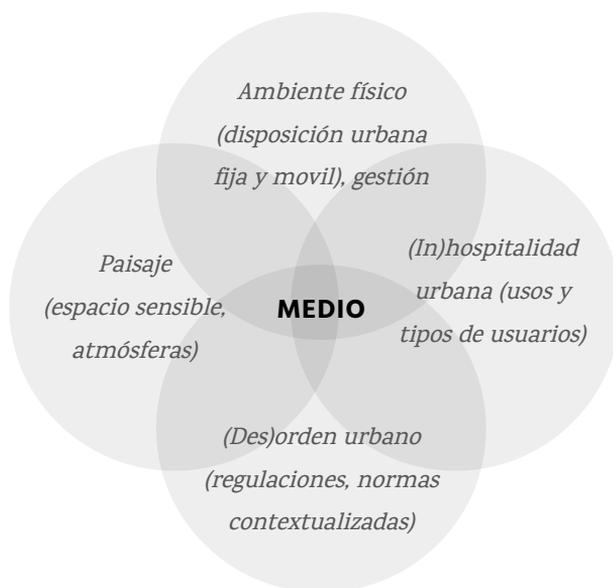


Figura 1. Las cuatro dimensiones del análisis del medio urbano.
Elaboración propia.

Las dimensiones del medio urbano son: i) el ambiente, que define potenciales actividades y usuarios en espacios-tiempos restringidos (la disposición urbana, los servicios públicos y comerciales, etc.), ii) la hospitalidad, que define la percepción de seguridad en los espacios-tiempos

con base en la identificación social con el otro (la relación con el otro, las formas de interacción interindividuales, los marcos de socialización, etc.), iii) el paisaje nocturno, que define el sentimiento de comodidad en los espacios-tiempos (atmósferas urbanas, la dimensión sensible), iv) el orden urbano, que define el marco de desarrollo de las actividades para garantizar su legitimidad (las normas, las regulaciones, etc.) Y v) las movibilidades urbanas, que corresponden a la manera de negociar los cambios de actividades, lugares, tiempos y grupos sociales.¹⁵

2.2. El paso de un régimen a otro, un modelo de análisis para una actividad social

El análisis del caminar urbano es multiforme, depende del punto de referencia que se tome y del campo teórico articulado a este. En el mundo de la ingeniería, el caminar es analizado como un medio de transporte, es decir, en cuanto a flujo con una duración, una velocidad, una longitud, un motivo, un origen y un destino, que puede entrar en colisión con otros flujos (automóviles principalmente). En su mayoría, los análisis se centran en los cruces por la calle y en la manera de hacerlos más seguros, especialmente para los grupos vulnerables (niños y ancianos). Este es el caso del grupo de investigación *Géri-Copie*, del *Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux* (Instituto Francés de Ciencias y Tecnologías de Transporte, Planificación y Redes), que tiene como punto de anclaje la forma en que se toma la decisión de cruzar o no en función de las capacidades cognitivas y fisiológicas del peatón, es decir, en función del aprendizaje en la manera de gestionar las interacciones con otros usuarios (motorizados o no). La metodología utilizada se relaciona con una modelación del comportamiento peatonal, incesantemente complejizada cuando se tiene en cuenta la diversidad de tipos de usuarios (peatones, ciclistas, automovilistas, etc.), de situaciones (iluminación, reflexión, etc.) y de características sociodemográficas de los usuarios. Consiste, por tanto, en abordar la articulación entre el rol social del cruce y el deseo de cruzar (una dimensión axiológica).

¹⁵ Ver: Berque, 2000.

Por su parte, el mundo médico analiza el caminar como movimiento del cuerpo, es decir, como un gesto más o menos exitoso en función de la actividad muscular. Se tiene como punto de partida la manera en que se efectúa dicho movimiento, esto es, el análisis de las fuerzas que lo originan. La metodología se basa en la comparación entre las características físicas y la organización del movimiento, vía análisis fractal. No obstante, los investigadores del mundo de la salud analizan el caminar más bien como medio para mejorar la salud física, dicho de otra manera, como herramienta para la pérdida de peso, un mejor funcionamiento cardiovascular, etc. Su metodología es mucho más socio-médico-geográfica asociada a la articulación entre el estado de salud de un paciente, sus características sociodemográficas y su territorio de vida. Estos aspectos pueden alentar al paciente a caminar. Si bien se tiene en cuenta la situación contextualizada del paciente y el medio en el que se desarrolla, lo que se mide en últimas, a partir de determinantes ambientales, son los efectos técnicos sobre su salud.

Del lado de las humanidades y las ciencias sociales se deben tener en cuenta varias corrientes o enfoques. Asumiendo que estas se pueden categorizar, la primera se refiere a los vínculos entre el caminante y la situación en la que camina (su medio), ya sea en términos de *confort* urbano (desde la psicología socioambiental¹⁶ y la arquitectura¹⁷) o de adecuación entre la disposición concebida y los usos (lo que permite la filosofía urbana¹⁸ y el urbanismo¹⁹). Aquí la mirada se enfoca en la interacción entre los comportamientos condicionados por una disposición y por la producción social del territorio urbano y entre un producto edificado y las expectativas sociales e individuales²⁰. Los análisis de

¹⁶ Es el caso del enfoque de Roussel (2016).

¹⁷ Es el caso del enfoque de Chardonnet Darmaillacq (2012).

¹⁸ Es el caso de los trabajos de Augoyard (1979) o de Michel de Certeau (1990).

¹⁹ Es el caso de los trabajos mexicanos que se materializan en el marco del proyecto *Trottoirs* (Coordinado por G. Capron y R. Pérez en la Universidad Autónoma Metropolitana), en el que se analizan las maneras en que la disposición condiciona el comportamiento peatonal, asegurando su sentimiento de seguridad y de *confort*.

²⁰ Aspectos que los trabajos de Cresson permiten observar (Thomas, 2010).

algunos trabajos se orientan a una visión determinista de la disposición espacial frente a los comportamientos humanos. La metodología se relaciona con diagnósticos urbanos y con un análisis de los usos, especialmente a través de la observación. Consiste en abordar la manera en que se efectúa el recorrido y en las condiciones urbanas del mismo que puede leerse como una gramática o incluso como una retórica (la dimensión lógica, la capacidad de signo).

La segunda categoría tiene que ver con las representaciones sociales del caminar urbano y la manera en que condicionan el acto de caminar. Los trabajos que abordan esta cuestión son realizados en su mayoría por historiadores²¹, sociólogos o geógrafos²² permitiendo redefinir la noción misma de caminar y las representaciones sociales históricamente construidas alrededor de ella. Consiste, por tanto, en abordar lo que significa (dimensión lógica) el caminar y la manera en que se desarrollan las relaciones entre caminantes²³. Esto permite aportar una comprensión compleja de los fenómenos sociales en la actualidad, es decir, una articulación entre la socialización en el caminar (el rol social) y el deseo de caminar (una dimensión axiológica) teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas y culturales de un contexto determinado.

Una última categoría estaría relacionada con el acto de caminar en sí mismo y lo que éste produce. Se consideran los efectos del caminar urbano, especialmente en términos políticos (como las manifestaciones a pie examinadas por los politólogos), filosóficos (como los procesos intelectuales relacionados con el arte de la contemplación) o estéticos (como los paseos en que se elogia la escucha del medio y de sí mismo²⁴, o las caminatas propuestas por artistas). El análisis se centra en el proceso en

²¹ Es el caso de Baecque (2016).

²² Es el caso de los trabajos de Monnet (2015) y Salze (2016).

²³ Los trabajos de Goffman (1973) permiten evidenciar estas dinámicas, especialmente respecto a los códigos de conducta en público y al desarrollo ritual de los intercambios, aun cuando él no se refiere explícitamente a la marcha como tal.

²⁴ Es el caso de los trabajos de Sansot (1998).

acto, lo que éste permite y lo que produce para sí y para la sociedad en la voluntad de comprender el mundo.

Este panorama de trabajos sobre el caminar urbano no pretende ser exclusivo y las categorías utilizadas no son homogéneas ni herméticas. Por el contrario, permite señalar algunos elementos esenciales para comprender el caminar como actividad social que articula cuatro dimensiones (ver figura 2).



Figura 2. Las cuatro dimensiones de análisis del caminar. Elaboración propia.

Estas dimensiones se articulan con atributos del caminar o con especificidades que modifican su desarrollo tales como el caminar solo o en grupo, el motivo (compromiso principal) o la experiencia. Así, el noctambulismo se debe a la interacción entre un régimen utilitario de desplazamiento o de consumo del espacio urbano y un régimen lúdico de deambulación o de producción del espacio urbano. En este contexto,

el régimen utilitario se caracteriza por la manifestación de cuerpos cerrados sobre sí, direcciones dadas e instrumentos que agilizan el desplazamiento, el rol social del vehículo sin interacción focalizada, el deseo de fluidez y el conocimiento de las trayectorias directas. El régimen lúdico se caracteriza por la manifestación de cuerpos que capturan el territorio sin objetivo, el rol social de la apertura al otro (alteridad y hospitalidad urbana), la identificación con aquellos que tienen el mismo estado de ánimo, el deseo de sorpresa y el saber en construcción.

3. La disposición urbana: entre exploración y restricciones del medio

El desarrollo del noctambulismo no se da en una unidad temporal o espacial. En su mayoría, las salidas tienen lugar durante la temporada de calor, los sábados y los jueves y viernes en la noche; comúnmente entre las 9:00 p.m. y las 3:00 a.m. Pero estas configuraciones temporales varían según los perfiles de los noctámbulos, por ejemplo, los hombres, las personas de entre 19 y 26 años y los estudiantes presentan las configuraciones más borrosas y difusas. También, las vacaciones escolares de los estudiantes pueden constituir una serie de noches festivas que se prolongan hasta la madrugada.

Por su parte, los lugares de salida se transforman durante la noche para convertirse en polos con actividades homogéneas. El comienzo de la noche (5:00 p.m. a 8:00 p.m. o 9:00 p.m. a 11:00 p.m.) es el momento en que las actividades urbanas son plurales y los usuarios son mixtos. Luego, los noctámbulos pueden cambiar de lugar hasta las 12:00 a.m. o 2:00 a.m. La repartición de los bares es homogénea, con una preeminencia del centro y norte de París y Madrid. Después de las 2:00 a.m., los noctámbulos calculan la proporción de costo-beneficio para continuar en la discoteca hasta las 5:00 a.m. o 6:00 a.m. Lo que buscan es evitar un desplazamiento sin acontecimientos y con formas de violencia o el gasto innecesario de dinero en una noche que no valía la pena. Se reconoce, además, que los establecimientos están ubicados en un sector festivo o turístico específico, luego, los noctámbulos deben escoger volver a casa o irse de *after*: Es

importante notar aquí la relevancia de los espacios no comerciales, pues la frecuencia y el volumen de ventas de los establecimientos comerciales disminuyen de manera general.

Situar el noctambulismo en un medio permite examinar un espacio dispuesto, es decir, un paisaje ordenado y hospitalario según regulaciones. A través de una exploración amplia y flotante, la mirada se centra entonces en los lugares con el fin de categorizarlos con diagnósticos urbanos. Se recurre a caminatas urbanas exploratorias nocturnas para comprender la constitución de redes entre los polos festivos y una calle comercial parisina, objeto de estudio en esta investigación. Se busca señalar los elementos del medio que se convierten en recursos para los noctámbulos, es decir, en mecanismos potenciales para su actuar que también se desvían y transforman el medio no humano.

A gran escala, los polos de salida han evolucionado históricamente según las transformaciones urbanas del barrio. Tal es el caso del barrio de Chueca en Madrid que estaba degradado en términos de edificaciones y agrupaba a toxicómanos. El reconocimiento social, político y simbólico de la homosexualidad y la implantación de establecimientos destinados a los homosexuales, debido a los precios accesibles de las propiedades, alentaron el cambio del barrio.²⁵ Con los años, los dueños de establecimientos se agruparon y constituyeron un entorno gay, convirtiendo a los homosexuales en uno de los grupos de residentes que están cambiando el rostro socioeconómico del barrio. Como resultado, Chueca se ha vuelto próspero económicamente y atractivo para el turismo y las salidas festivas.

Para los noctámbulos, la elección de un lugar adecuado es importante, pues permitirá encontrar el evento que constituirá el recuerdo de la noche. La elección de espacios frecuentados obedece a varios criterios, a saber: i) su accesibilidad para el grupo de noctámbulos (proximidad geográfica al lugar de residencia o de trabajo, a las paradas de metro o de

²⁵ Ver: Boivin, 2013.

RER), ii) la atmósfera del sector (iluminación, sonido y decoro, hospitalidad, etc.), iii) la interconexión con las zonas festivas y iv) la identificación con las personas presentes, ya sea en términos socioeconómicos o relación a los gustos relativos a un grupo.

Por ejemplo, en París se frecuentan las orillas del Sena o los parques ya que en esos lugares no hay prohibiciones de edad mínima. Allí, los grupos grandes de noctámbulos pueden encontrar espacio sin ningún inconveniente, la formación en círculo puede reconfigurarse rápidamente y los desplazamientos son fáciles. La presencia de elementos naturales, de una arquitectura de calidad y la peatonalización formal, hacen que este grupo de personas se sientan cómodos. Se crea una pertenencia entre los grupos al identificarse unos con otros y al descartar las predefiniciones indeseables. Estos son signos de una fuerte urbanidad (como los automóviles o los ruidos de la ciudad), de la presencia de turistas o de potenciales residentes-reclamantes. Esto permite expresar una libertad comportamental.

Pero estos espacios también pueden ser vividos como lugares autorizados y normalizados. Un estudiante de ciencias sociales de 23 años cuenta su experiencia así:

«Si tú quieres salir, tienes dos opciones: estar solo en un lugar o ir al único lugar donde tienes derecho a divertirte, pero allá te enfrentarás a muchísima gente y a posibles conflictos [...] en un momento en el que te dices: “La noche me va a brindar un espacio de libertad” [...] encuentro que hay todavía una frustración más grande en la noche, cuando finalmente te bloqueas [...]. Porque en el día tú te lo esperas, mientras que en la noche te dices: “vamos a ambientarnos”».

Para superar este condicionamiento se ponen en práctica algunas tácticas. Así, los que quedan rezagados de los establecimientos se apropian de los espacios circundantes; hacen de un scooter, de un banco o de cualquier otro recurso del entorno, un bar improvisado. Algunos amplían el abanico de posibilidades de lugares de salida a través del turismo urbano nocturno y festivo de corta duración, por ejemplo, ir de París a Berlín para vivir las fiestas *underground* y tecno

en los clubes.²⁶ No obstante, este tipo de apropiación genera diversos problemas de gestión.

4. Las interacciones sociales: el noctambulismo permite la expresión de un contraorden social en situación

En el seno de estos espacios-tiempos y siguiendo un enfoque socioantropológico centrado en el sujeto, la investigación se ha interesado por la manera en que se vive el noctambulismo. Esto consiste en comprender el sentido que los noctámbulos dan a sus acciones, un sentido que se construye a través de sus interacciones cara a cara o virtuales. Este enfoque da acceso a la manera en que ellos se comunican para justificar sus acciones y sus formas de identificación. Se han examinado estas experiencias por medio de la aplicación de cuestionarios y entrevistas semiestructuradas, así como de la observación de grupos de noctámbulos en sus peregrinaciones; vinculando de ese modo la práctica y el relato.

4.1. Las apuestas de interacción de una actividad social colectiva

Si bien el noctambulismo es un momento de regocijo colectivo, el comportamiento y la presentación de una persona dependen de la familiaridad con los otros (entre vínculos fuertes y vínculos débiles). La participación debe corresponder adecuadamente con el lugar y las interacciones con los demás, los encuentros, incluyen la mezcla y los intercambios breves, a partir de bromas, información o el mismo espíritu festivo, entre diversos grupos de noctámbulos a los que pertenece un individuo. Podría decirse que los códigos de interacciones diurnas (desatención civil y derecho a la tranquilidad) son transformados en la noche por el estado compartido de un espíritu festivo. De este modo se expresa un verdadero gusto por las salidas que de hecho requiere de un aprendizaje. Pero las angustias de los noctámbulos pueden resurgir con base en los comportamientos que se juzgan como excesivos, por ejemplo, la relación

²⁶ Guérin, 2015.

triste con el alcohol que se entiende como inapropiada o mala por las otras personas que disfrutan de la dinámica nocturna, pues corresponde a un “exceso” que no lleva al gozo. Esto último solo es aceptado al principio de la carrera en el noctambulismo, cuando la norma es alcanzar la ebriedad. No obstante, la integración en un grupo y la continuidad en él dependen de la actuación en el escenario, que es evaluada por el público del grupo y otros presentes. Esto no quiere decir, sin embargo, que haya una comunidad de noctámbulos.

Esta ambivalencia entre la pertenencia y la alteridad puede leerse a través de uno de los objetivos implícitos de las salidas, ligar. Entre seducción sentimental y búsqueda sexual, el arte del ligue reconfigura las relaciones sociales. El ligue permite comprender las relaciones entre lo masculino y lo femenino, entre los juegos sobre la apariencia corporal y la pertenencia social en apariencia. Béatrice, una estudiante de Literatura de 20 años, relata de la siguiente manera la fatiga sufrida ante las interpelaciones:

«En Aubervilliers, a las tres de la madrugada, incluso en el bulevar, a veces hay personas que molestan. Después en general todo va muy bien. Pero bueno, solo creo que hay que saber cómo manejarlo [...] Tú caminas y luego ya está, no van a correr detrás de ti. Pero, ya ves, después hay chicas que van a responderte: “Pero, ¿cómo hablas tú?”, y todo es un fastidio. Eso toma tres horas cada vez».

Estas mujeres ponen en práctica algunas tácticas para jugar con aquellos códigos, incluso para desviarlos cuando participan de una interacción con un hombre. Además, otros tipos de relaciones sociales entran en juego como la generación o las relaciones sociales racializadas.²⁷ En éstas, los individuos que tienen una trayectoria de inmigración son hipersexualizados, pero rechazados para relaciones sentimentales. Aparece así, la problemática de sentir que su lugar social es la calle y la noche.

²⁷ Ver: Daoust, 2005.

4.2. El modelo de análisis de noctambulismo aplicado en situación de interacción

La aplicación del modelo de análisis de la actividad social del caminar permite desarrollar las cuatro dimensiones vinculadas al noctambulismo en situación de interacción:

- (a) Caminar es un conjunto de gestos corporales técnicos adquiridos por el aprendizaje (a través de la educación o la imitación) en un ambiente social. Marcel Mauss (1950) define las técnicas como “las formas en que los hombres, en cada sociedad, saben servirse de su cuerpo de una manera tradicional” (p. 366). En general, en la noche el enfoque lúdico se relaciona con una deambulación en forma de pisoteos, lo que facilita el giro del cuerpo y de la mirada para entregarse a diversas solicitudes. Cuando el ritmo se acelera al nivel de un espacio que presenta pocos o nulos estímulos posibles, los caminantes carecen de tiempo para aprehender el entorno urbano y sus atmósferas. Se opera en el grupo una contracción alrededor de un objetivo común de desplazamiento hacia un cierto punto, así como un estrechamiento de las miradas hacia el otro y sus discusiones. Estar en grupo alienta la homogenización del ritmo, pero las digresiones del mismo y de la trayectoria son mucho más notables en caso de ausencia de intercambios verbales. Estos últimos necesitan de la orientación del cuerpo, o al menos de la cabeza, y una distancia lo suficientemente cercana para ser entendidos y no perturbar las demás interacciones posibles en el lugar. No obstante, a lo largo de la caminata y con el frescor del clima, el ritmo disminuye y hay una tendencia a formar subgrupos de caminantes entre aquellos conocidos cercanos. En la temporada fría el caminar es más rápido y el cuerpo está más cerrado sobre sí a fin de señalar una necesidad de calor. Más allá de la preparación de algunos para vivir esta experiencia como un paseo (con los zapatos adecuados, un gorro, una chaqueta, una mochila, etc.), lo que juega un papel importante es el hábito de caminar y la formación en paciencia.

- (b) Caminar también expresa un cierto ser-en-el-mundo y una relación con el otro y consigo mismo; todo esto expresado bajo la forma de un rol social. El rol del noctámbulo se define como el rol que él cree que debe desempeñar y el rol que le es asignado. Así, el rol esperado por los otros miembros del grupo es que siga el ritmo sin imponer demasiadas pausas por la alcoholización (lo que impide un caminar al ritmo del grupo) o por las capturas urbanas que conducen a lo lúdico. Se espera que sea una persona agradable al interactuar (no utilizar siempre el teléfono celular, ser gracioso, etc.) y que permita llegar a un evento. Sin embargo, esta expectativa puede entrar en contradicción con el rol que los miembros del grupo creen que deben desempeñar en función de un rasgo característico. Así, este rol social esperado remite a un conjunto de reglas informales apropiadas para determinar aquello que se admite o excluye en el grupo, en función de lo que produce un desvío en el grado de tolerancia.
- (c) El caminar remite a cierto número de normas caracterizadas por el dominio del deseo, la ética y el querer. En caso de una larga deambulación fatigante, sin objetivo alguno, se pueden entrever gestos de irritación y de lasitud, aunque no sean necesariamente expresados. Es un verdadero trabajo sobre sí el control de los deseos inmediatos, es decir, probar que se es capaz de superarse a sí mismo y permitir la realización de una empresa colectiva. Se puede observar una distensión de sangre fría que conduce a un fuerte dominio en la calle, permitido por la baja densidad de otros caminantes, de negocios, de automóviles, etc. El control del cuerpo al nivel de su rectitud y de la presentación de una imagen que está a su favor tiene tendencia a aminorarse en beneficio de la aparición de movimientos desordenados. Esto es relativo a la emoción provocada por la desestructuración progresiva de la imagen presentable (cabello despeinado, olor a sudor, mejillas rojas, etc.) como forma de resistencia (incluso de resignación) al deseo de escapar para vivir una noche festiva o confortable.

- (d) Finalmente, el acto de caminar conduce a una capacidad de signo y lenguaje. El caminar colectivo conduce a un discurso sobre las experiencias compartidas y a la necesidad de verbalizar la experiencia propia. La puesta en co-presencia de actores diferenciados bajo un rol social común, al seguir la misma técnica y compartir los mismos deseos, conduce a un diálogo con el otro y a abrirse a su universo de significaciones. De esta manera, el lenguaje versa y se manifiesta en y el caminar, versa sobre la fatiga y el dolor, el ritmo y la manera de efectuarlo, se manifiesta durante la marcha y las solicitudes urbanas y a través del caminar que en experimentación compartida es creadora de una cohesión social.

Al articular las cuatro dimensiones de análisis del medio urbano y del caminar es posible analizar el desarrollo del noctambulismo. El medio influye, desde la configuración espacio-tiempo, sobre el comportamiento y las representaciones del noctambulismo y, en situación, éste produce el medio. Así, el sistema de análisis global puede corresponder a los aspectos contemplados en la figura 3.



Figura 3. El sistema global de análisis del noctambulismo en situación. Elaboración propia.

5. Una política pública de la vida nocturna desconectada de la ciudadanía de los noctámbulos

Para comprender los desafíos del noctambulismo en el ámbito político se intentó articular una perspectiva macrosociológica y microsociológica en la que una escala influencia a la otra. Así, se logró analizar la participación de los actores que se encuentran en el origen de las regulaciones del noctambulismo. Se entrevistaron a aquellas personas que elaboran políticas de la vida nocturna en París, discursos puestos en perspectiva con la observación de reuniones temáticas organizadas por el ayuntamiento y de encuentros relacionados con cada grupo de actores. Igualmente se realizó un seguimiento informal a los actores clave en París y Madrid. Se observó la puesta en práctica de dispositivos tales como *Les Pierrots de la Nuit* y *Fêtez Clairs*²⁸, y el detrás de bambalinas del funcionamiento institucional en la realización de los balances relacionados con el noctambulismo.

A primera vista parece que las consecuencias de las actividades festivas resultan problemáticas en París y Madrid, pero el gobierno madrileño se centra poco en su gestión salvo por el establecimiento de una zona de protección acústica especial en el distrito del centro. Por su parte, en París se realizaron talleres de movilidad nocturna cuyos objetivos fueron los siguientes: i) valorizar la oferta de transporte en la noche, ii) mejorar la conexión París-Región parisina y iii) tener en cuenta los usos y los desplazamientos simplificados.²⁹ No obstante, respecto a la ampliación

²⁸ Les Pierrots de la Nuit es una asociación que lleva a cabo “acciones de mediación y de consejo para prevenir las molestias sonoras relacionadas con los lugares de vida nocturna. Sensibilizan igualmente a los noctámbulos a través de intervenciones artísticas en las calles animadas” (Establecer la cita). Fêtez Claires, por su parte, es un proyecto que busca “responder a las prácticas de riesgo vinculadas a la fiesta. Tiene como objetivo integrar la promoción de la salud y la gestión de las conductas riesgosas en las culturas festivas parisinas” (Establecer la cita).

²⁹ Ver: EGN, 2010.

de los horarios del metro en París, el ayuntamiento, la RATP y la *Île-de-France Mobilités* (antiguamente STIF) están negociando el asunto desde hace quince años y cada uno se remite a los argumentos sobre las competencias y el financiamiento. Los funcionarios locales encargados de la noche están a favor de una extensión de los horarios de los transportes, pero señalan problemas técnicos para abrir el metro toda la noche (ausencia de doble tramo en París y tiempo de mantenimiento más largo que en Londres) y problemas financieros (líneas automatizadas requieren de gestión). De hecho, el desafío para las autoridades urbanas consiste en desarrollar el turismo nocturno y festivo en París y mejorar su atractivo cultural con el fin de posicionarse en la competencia económica y de imagen pública de las grandes metrópolis.

El reciente reporte presentado ante el Ministerio de Asuntos Extranjeros (Barillet y Steinbach, 2015) plantea que el turismo nocturno es uno de los polos de excelencia para renovar la imagen turística de Francia y propone una mejor información y ampliación de los horarios y frecuencias de los transportes durante la noche y una mayor seguridad en los polos de movilidad. No obstante, el conjunto de actores que hacen parte de las autoridades públicas no desean una ciudad que funcione las veinticuatro horas, pues señalan que no tiene sentido para los ciudadanos. En vez de copiar el funcionamiento diurno (así los usuarios de la ciudad nocturna sean menos numerosos que en el día), ellos desean conservar una especificidad nocturna. Pese a ello, el gran ausente en estos debates es el caminar. Solo una interviniente durante el EGN (2010) hizo un llamado para que se tenga en cuenta, pero fue rápidamente olvidado:

«Sería interesante reflexionar sobre el desarrollo del caminar como una verdadera red. Y en lo que respecta al caminar de noche, expreso mi deseo de que el caminar nocturno, que genera miedo en cierto número de personas, sea desarrollado, se vuelva amigable y ameno. Imaginamos un sistema de senderos urbanos acondicionados que serían visibles y claros, y esto no es solamente una gestión del transporte, se trata verdaderamente de un trabajo sobre la ciudad».

Indicar que la gestión del noctambulismo resulta difícil es fundamentalmente incierto. Esto ha permitido a los actores interesados plantear la necesidad de una gestión colectiva de la fiesta, así como de una agenda política de las problemáticas vinculadas. Los ribereños han expresado su molestia individual ante el ruido vecinal (que proviene de las terrazas formales de los establecimientos y de las reuniones informales en los andenes) interpelando a los propietarios y luego presentando quejas. Más que la cantidad de decibeles, se trata de expresar un malestar respecto a las rupturas con el medio sonoro habitual y deseado. Ello se debe a que las calles festivas multifuncionales (residenciales y comerciales) son estrechas y están en el corazón de los perjuicios sonoros.

Los residentes parecen considerar el espacio público vecino como un territorio familiar pues ellos redefinen un en-casa fuera de la vivienda. Por su parte, los propietarios de los establecimientos han interpelado a los poderes públicos a través de cartas abiertas con el objetivo de luchar contra los cierres administrativos. Ellos pretenden que se reconozca la importancia de la economía nocturna, poniendo de relieve los estreñimientos reglamentarios. De hecho, las autoridades urbanas se han posicionado como mediadoras, pero han traducido estas reivindicaciones según sus propios intereses pues la noche deviene una cuestión electoral. Con el fin de legitimar su posición se hace hincapié en el vivir juntos, por lo que los *États généraux de la nuit* se convierten en un dispositivo de cooperación que ofrece orientaciones futuras.

En términos generales, los recursos materiales son utilizados para legislar y promulgar la cooperación (mapas, planes, leyes), pero su implementación concreta consiste en dispositivos de asociación y colaboración administrados conjuntamente. Ahora bien, en la medida en que las representaciones sobre el noctambulismo sean sesgadas, estas soluciones favorecen a los actores en negociación y olvidan a los noctámbulos quienes no aparecen en los debates. Los dispositivos demuestran tener una eficacia menor y un alcance de corto plazo, su financiación plantea preguntas y no son evaluados de manera independiente. Por ello, esta experiencia permite que las políticas públicas se dirijan hacia la elaboración de acciones pertinentes.

En este ámbito interviene la transversalidad entre las políticas públicas, las direcciones y territorios administrativos y los actores. El *Conseil de la Nuit* (Consejo de la Noche) de París tiene como objetivo reflejar esta visión, pero resulta ser una ilusión de participación pública. En efecto, la cuestión de la limpieza es administrada por la dirección afiliada, las confusiones entre las consecuencias de una actividad festiva y una actividad económica no son resueltas, los actores alrededor de la mesa son invitados a las instalaciones del ayuntamiento para definir el orden del día, pero la palabra es monopolizada y la tranquilidad pública se transforma en prevención de las conductas riesgosas y en sanciones a la incivilidad. En consecuencia, el debate es desigual en términos de las posiciones sociales de los actores y el acceso que tienen a él. Pese a esto, los socios invitados a los debates públicos van reconociendo progresivamente las luchas de los actores involucrados.

6. A manera de conclusión

En la noche la ciudad está habitada por diversas formas de movilidad. Las movilidades nocturnas se diferencian de las movilidades diurnas por el encuadre temporal y territorial del sistema institucional de movilidades, pero también por la experiencia del tiempo libre bajo una modalidad festiva. El paso se ralentiza como una suspensión en el tiempo, es más zigzagueante y amigable, pero poco confortable. El caminar es una actividad en sí misma y puede convertirse en el centro de la actividad del noctambulismo durante la búsqueda de un evento. Sin embargo, el regreso a casa solo resulta problemático porque plantea interrogantes sobre el sentimiento de seguridad. En este sentido ¿es preciso abrir el metro toda la noche y proponer una ciudad que funcione sin descanso las veinticuatro horas? La cuestión es comprender más bien lo que permite este tipo de umbral donde el control social se atenúa y evaluar si conviene conservar los intersticios, los rituales, con el fin de conservar una forma de ser en sí y en el mundo que pueda reinventarse sin cesar.

El noctambulismo es, por tanto, un fenómeno social total en el sentido en que permite tensionar los hilos de una comprensión más global

de la sociedad. Debe estar situado en las transformaciones sociales que hoy en día se expresan en términos de tercera modernidad, es decir, como radicalización de procesos relativos a la modernidad analizados por Giddens (1994) y Ascher (1995, 2000): la radicalización de la individualización, de la diferenciación social y de la reflexividad inscrita en el mundo urbano a través de las metápolis, donde los individuos se mueven de un campo al otro. En este marco, la aceleración parece ser una clave de análisis pertinente para autores como Urry (1990), para quien el tráfico y la accesibilidad hacen posible el vínculo. Se trata, de hecho, de tomar en consideración la aceleración de la información a través de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación.

Tendría lugar entonces una fluidificación que se traduce en el individuo flexible, hipermoderno, consumidor y que produciría incertidumbre o fatiga psicológica. Ahora bien, esto no corresponde más que a un tipo ideal del noctambulismo estudiado. Corresponde al noctambulismo turístico en el que diversos territorios son frecuentados de acuerdo con un régimen utilitario, en una configuración temporal contraída que lleva a diversificar las experiencias en lugares y grupos poco conocidos.

En contraste, el estudio permite matizar la idea de fluidificación al señalar que los noctámbulos (vinculados al noctambulismo de deambulación) tienen otra relación con el tiempo y el espacio. Así, los individuos organizan sus propias configuraciones espacio-temporales.³⁰ Al interesarse en la experiencia, esta idea de fluidificación (de tiempo acelerado) se replantea a una escala micro, especialmente en la noche (que puede durar al menos 48 horas), cuando la disponibilidad temporal es una condición para deambular. No obstante, esta disponibilidad y la banalización del acceso a las noches solo puede explicarse a través de una comprensión más amplia, especialmente sobre la importancia del tiempo libre, de la evolución de las instalaciones y los servicios urbanos, etc. Así, por ejemplo, el teléfono celular ya no es un facilitador, sino más bien un recurso para ponerse citas y para conservar un recuerdo de la noche, el

³⁰ Ver: De Connick y Guillot, 2007.

cual se constituye como un evento a través de las fotografías tomadas.³¹ Facebook y las aplicaciones móviles permiten compartir estos eventos a múltiples grupos de pertenencia. Por consiguiente, la ubicuidad está parcialmente presente de este modo.

Igualmente, Internet facilita el conocimiento de las noches, pero no la aceleración de las salidas, especialmente a través de las restricciones de movilidad y el deseo de aprovechar entre los suyos o de sustraerse de los constreñimientos diurnos. En este sentido, articular territorio y temporalidad y desarrollar una comprensión del tiempo más allá de una métrica, permite crear condicionamientos que llevan a vivir de otra manera la relación con el medio urbano. En este caso, el consumo de alcohol y de drogas no permite una aceleración de la festividad, sino un acceso a ella bajo una relación afectiva diferente para experimentar colectivamente, para alcanzar el placer (que es progresivamente entrenado). El noctambulismo, por tanto, hace parte de un mundo global del que recibe las influencias de sus transformaciones, pero se posiciona también de forma incómoda como modelo social alternativo.

³¹ Ver: Boullier, 2010.

Bibliografía

- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. París: Odile Jacob.
- Ascher, F. (2000). *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*. La Tour-d'Aigues: L'Aube.
- Augoyard, J-F. (2010). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Bernin: À la croisée.
- Barillet, R. y Steinbach, F. (2015). *Pôles d'excellence touristique. 22 mesures pour faire de la vie nocturne un facteur d'attractivité touristique à l'international*. París: Ministère des Affaires étrangères.
- Beck, U. (2001). *La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité*. París: Aubier.
- Berque, A. (2000). *Médiance. De milieux en paysages*. París: Belin.
- Boivin, R. (2013). Rehabilitación urbana y gentrificación en el barrio de Chueca: la contribución gay. *Revista Latino-americana de Geografía e Género*, 4(1), pp. 114-124.
- Boullier, D. (2010). *La ville événement. Foules et publics incertains*. París: Presses Universitaires de France.
- Capron, G., Connolly, P., González, S. y Pérez, R. (2016). Razones por las que la gente deja de usar el automóvil. Presentación

- en el Seminario Bilateral «*Automovilidades en la ciudad de México y en otros lugares*». México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad París-Este.
- Chardonnet Darmaillacq, S. (2012). La marche, du chemin faisant au faire chemin. En J.-P. Thibaud y D. Siret (Eds) *Ambiances in action / Ambiances en acte(s). Actes du 2nd Congrès International sur les Ambiances* (pp. 435-440). Montreal: International Ambiances Network.
- Daoust, V. (2005). *De la sexualité en démocratie. L'individu libre et ses espaces identitaires*. París: Presses Universitaires de France.
- De Baecque, A. (2016). *Une histoire de la marche*. París: Perrin.
- De Certeau, M. (1990). *L'invention du quotidien. Arts de faire*. París: Gallimard.
- De Coninck, F. y Guillot, C. (2007). *L'individualisation du rapport au temps. Marqueur d'une évolution sociale? ¿Interrogations?*, 5, [versión online].
- Giddens, A. (1994). *Les conséquences de la modernité*. París: L'Harmattan.
- Goffman, E. (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne. La présentation de soi*. París: Les éditions de minuit.
- Guérin, F. (2015). *L'easyjet-setting de Paris à Berlin*. *Téoros*, 34(1-2) [versión online].
- Guérin, F. y Hernandez, E. (2017). Les marches urbaines exploratoires de nuit : une critique socio-urbaine en situation. *Sciences du design*, 2(6), novembre, varia, pp. 105-127.

- Guérin, F., Hernandez, E. y Montandon, A. (dir.). (2018). *Co-habiter les nuits urbaines. Des significations de l'ombre aux régulations de l'investissement ordinaire des nuits*. Paris: L'Harmattan - Questions contemporaines
- Gwiazdzinski, L. (2005). *La nuit, dernière frontière de la ville*. La Tour-d'Aigues: Aube.
- Institut Français D'opinion Publique. (2010). Pratiques et perceptions des nuits parisiennes par les Franciliens de 18 à 40 ans. En *Annexes des Actes des États généraux de la nuit de Paris*. Paris: Ville de Paris.
- Lemer, J. (1861). *Paris au gaz*. Paris: Charles Noblet.
- Mairie De Paris. (2010). *Actes des États généraux de la nuit à Paris*. Paris: Direction des usagers, des citoyens et des territoires.
- Mauss, M. (1950). *Les techniques du corps. En Sociologie et anthropologie* (pp. 366-386). Paris: Presses Universitaires de France.
- Monnet, J. (2016). ¿El fin del dualismo vialidad vehicular/ banqueta peatonal? Nuevos vehículos y nuevos usos peatonales de la calle. Presentación en el Seminario Bilateral *Automovilidad en la ciudad de México y en otros lugares*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad París-Este.
- Roussel, J. (2016). *Marche, déplacements pédestres et confort : le cas des espaces publics parisiens* (Tesis doctoral). Paris: Universidad París-Este.

- Salze, P. (2016). Las relaciones entre prácticas y representaciones del caminar: ¿una cuestión de (dis)posiciones? Presentación en el Seminario Bilateral *Los espacios del caminar en la ciudad*. México D.F.: Universidad Autónoma Metropolitana, Universidad París-Este.
- Sansot, P. (1998). *Du bon usage de la lenteur*. París: Payot.
- Thomas, R. (Dir.). (2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*. París: Les archives contemporaines.
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze*. Londres: Sage.

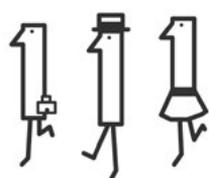




EL ESPACIO PÚBLICO COMO MODELADOR DE IDENTIDAD Y TRANSFORMADOR DE LA CIUDAD

DANIEL ESCOTTO

03.



“[...] es un lugar con mucha gente que interactúa cara a cara, una concentración de puntos de encuentro, donde lo primero son las calles y las plazas y solo después vendrán los edificios”.

Julio Cortázar¹

Cada ciudad se construye y se transforma mediante procesos dinámicos íntimamente relacionados con la sociedad que la produce. Es así como los sistemas económicos, políticos, étnicos y culturales determinan las formas de hacer ciudad y a su vez, determinan a sus habitantes. Así pues, en la ciudad se encuentra representada la identidad de sus ciudadanos, siendo el espacio público el reflejo de esa identidad; allí se manifiestan su forma de ser, sus tradiciones culturales, la calidad de vida, su progreso y su desarrollo.

¹ Citado por Ferran Ventura, 2012, p. 27.

Con el acelerado uso del automóvil particular en las ciudades latinoamericanas, los patrones de ocupación dispersa del suelo se han visto favorecidos pese a los elevados consumos de recursos que estos implican y al detrimento de la calidad de vida de los habitantes más vulnerables. En estos casos, el deterioro del espacio público es más notorio, incluso llegando a desaparecer por completo en algunas zonas urbanas. Desde esta lógica es fácil percibir cómo las calles y plazas en muchas ciudades han cedido paso a espacios privatizados diseñados para el automóvil y para usuarios exclusivos, casi con la misma rapidez en que las caminatas y el transporte en modos no motorizados son sustituidos por largos trayectos de desplazamiento en vehículos motorizados en los que los ciudadanos dedican gran parte de su tiempo.

El crecimiento acelerado de las ciudades medias y la recuperación de los centros antiguos de las ciudades consolidadas a nivel nacional, demandan hoy acciones para la reconfiguración de los espacios públicos para la promoción de modos de transporte más sustentables. Esto con el fin de construir ciudades más humanas y con mejores índices de calidad de vida para la población menos favorecida. Es suficiente con mostrar las acciones de recuperación y rehabilitación de espacios públicos en distintas zonas urbanas de la Ciudad de México (CDMX). En México se ha demostrado en la última decena la posibilidad de volver a tener un espacio público donde la identidad, la calidad de vida y la cultura cívica sean el eje de la transformación y el desarrollo urbano en beneficio directo de sus habitantes.

1. Orígenes y Definiciones

La fundación de la ciudad es una de las condiciones más inherentes del hombre que manifiestan su capacidad de generar eventos civilizatorios y de construir cultura. Cada región del planeta es antropológicamente distinta y así mismo lo es la noción de ciudad y de *civitas*². Sin embargo, el

² Concepto entendido y considerado como ciudadanía con derechos civiles y políticos.

entendimiento de lo colectivo y de lo público es casi siempre un invariante, pues la vida pública es un requerimiento para el desarrollo integral del ser humano. Una definición más exacta y sintética es la del filósofo español José Ortega y Gasset (s.f.) quien afirma que “la ciudad es ante todo plaza, ágora, discusión, elocuencia [...] La gente construye la casa para vivir en ella y la gente funda la ciudad para salir de la casa y encontrarse con otros que también han salido [...]”. Con base en esta premisa se puede decir que “encontrarse con otros que también han salido” es un principio para fundar la ciudad, fundar lo colectivo y cultivar lo que hoy se entiende como espacio público.

El origen del espacio público es la plaza y la calle. Desde la noche de los tiempos, el espacio público está claramente definido en el imaginario urbano y se hace evidente en las representaciones que todavía se conservan hoy, por ejemplo, los trozos de piedra tallada que datan de más de cinco mil años a.C. y que fueron encontrados en las cercanías de Jericó. En este asentamiento, la calle se presenta como el eje principal; en ellas se observan espacios accesorios a estas primeras vialidades que, al ser de acceso público, permitieron pensar en comercios o servicios y solamente detrás de estos aparecen los espacios privados. En aquella época los jardines, las plazas y otros grandes espacios abiertos no eran de acceso público. Esto último no cambió sino hasta la aparición del concepto de ágora en la cultura griega.

Como dichos gravados en piedra, las representaciones de ciudad en el imaginario antiguo pasaban siempre por formas circunscritas o circulares, pero siempre denotando aquellas definiciones de *polis* (πόλις), una palabra que proviene de *poleo* y que hace referencia a una acción propia de circundar. Ésta era una costumbre propia de la antigüedad con la agri-mensura que delimitaba y definía el espacio para el hábitat fuera de la oscuridad; así se relata en mitos y ritos de fundación de ciudades coloniales o autóctonas como Tebas y Atenas. Las primeras de estas representaciones eran asociadas al laberinto, posiblemente porque las calles servían como vías de intercomunicación en forma de red. Pero estas representaciones también hacían entender que la ciudad tenía un alto componente lúdico.

que se refuerza con versiones más contemporáneas como la de los situacionistas franceses de la segunda mitad del siglo XX, quienes proponen el juego como una actividad propia del espacio público³.

El ágora griega se puede considerar el origen de la plaza tal como hoy se conoce. Su aparición es generalmente asociada a la creación del concepto de democracia. Nació originalmente como *heroon* (ἡρώων) o *heroum*, una palabra que se atribuye en el mundo griego al lugar del aposento de los restos del héroe de la fundación de la ciudad. De esta manera, aparecen descritos en las crónicas de Heródoto, la tumba del héroe y el espacio de congregación y dedicación.



Figura 1. Grabado de Giovanni Battista Piranesi (1748) titulado *The British Library Image - Cloaca Máxima Roma*. Extraído de https://commons.wikimedia.org/wiki/File:The_British_Library_Image_-_Cloaca_Maxima_Roma.jpg

- ③ La asociación de la idea de juego en la ciudad como laberinto, ha sido utilizada por muchos autores como Johan Huizinga en su obra *Homo ludens* (1938), o Stanley Kubrick en el texto *The Shining* (1980), en los cuales se denota claramente que el juego es un acto natural asociado a la cultura.

Tal vez sea en Roma donde se pueda ver de manera integral la materialización del concepto *civitas*. Este concepto se refiere a la condición de tener una administración urbana, una procuración de justicia, un orden comercial y unos derechos de vida pública, cultural y religiosa. Todo lo anterior reflejado, por ejemplo, en el *foro* que es un complejo y caótico espacio urbano donde se articulan perfectamente el espacio abierto y las construcciones; donde la *basílica-templo* es el elemento regulador. Así, por primera vez en la historia de los asentamientos humanos la infraestructura es tomada en cuenta como base para el desarrollo de la vida; un ejemplo de esto es la Cloaca Máxima (figuras 1 y 2).

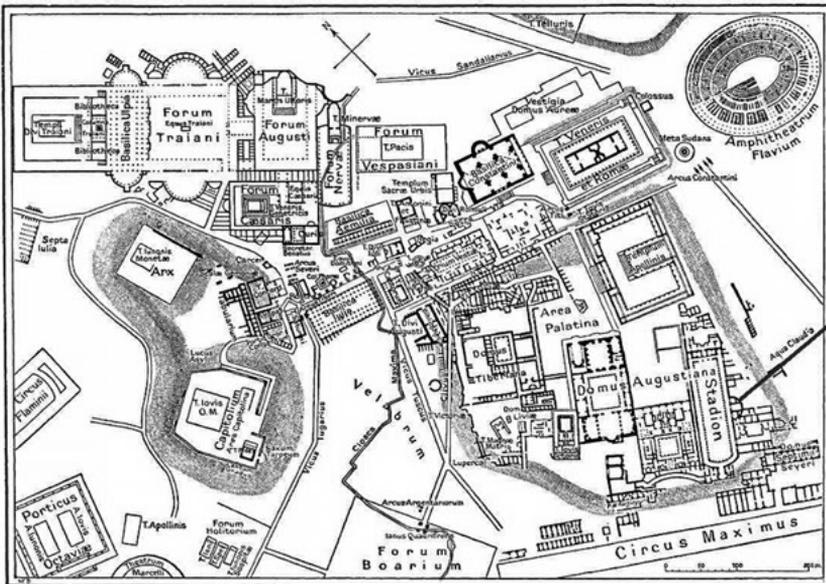


Figura 2. Planta de la Cloaca Máxima (*map of downtown Rome during the Roman Empire large-annotated*). Extraído de https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Map_of_downtown_Rome_during_the_Roman_Empire_large-annotated.jpg

Se puede decir que, desde la edad media, y hasta entrado el siglo XIX, las ciudades son una renovación de la *civitas romae*. No obstante, han tenido adiciones importantes como la del jardín público que es un ele-

mento que explota los usos del jardín y el huerto propios de los castillos y las abadías anteriores a la época románica (figura 3). Así, la nueva plaza de San Pedro de Roma diseñada por Lorenzo Bernini, llegó a ser tal vez la quintaesencia del diseño urbano y el espacio público hasta antes de la transformación urbana de París durante el segundo imperio (figura 4).

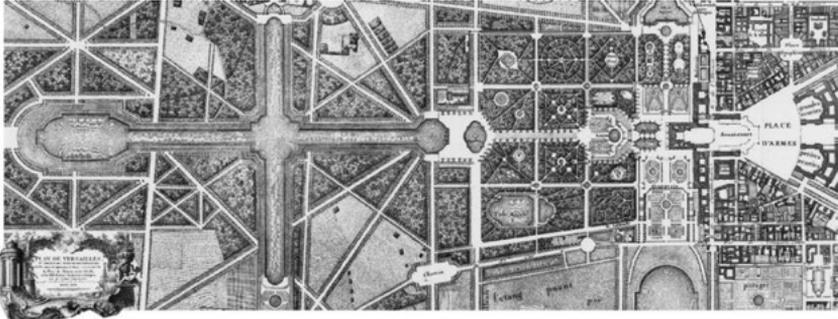


Figura 3. Plano de los Jardines de Versailles (*plan de Versailles, du petit parc, et de ses dependances où sont marqués les emplacements de chaque maison de cette ville, les plans du Château, et des hôtels, et les distributions des jardins et bosquets*). Por Abbé Delagrive (1746). Extraído de la Biblioteca Nacional de Francia en [https://es.m.wikipedia.org/wiki/ Archivo:Versailles_Plan_Jean_Delagrive.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Versailles_Plan_Jean_Delagrive.jpg)



Figura 4. Piazza San Pietro en Roma según el proyecto de Bernini (progetto Piazza S.Pietro (Bernini)). Extraído de [https://commons.wikimedia.org/ wiki/File:Progetto_Piazza_S.Pietro_\(Bernini\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Progetto_Piazza_S.Pietro_(Bernini).jpg)

Pensar en París evoca imágenes que se relacionan con amplios bulevares arbolados, actividades comerciales en planta y una vida pública intensa sobre las aceras y las plazas. También, se piensa en la uniformidad arquitectónica y en las imágenes de la historia plasmadas en sus monumentos. Esta ciudad que iluminó el mundo y que fue la provocadora de la revolución urbana basada en la colectividad, no es más que el resultado de una rápida, dolorosa y muy conocida transformación iniciada por Napoleón III en la segunda mitad del Siglo XIX (figura 5).

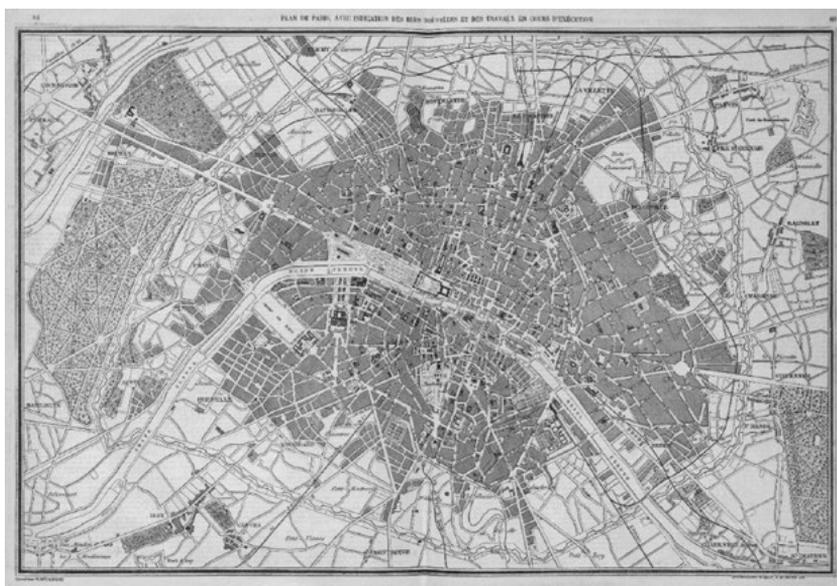


Figura 5. Mapa de París con las intervenciones del Barón Haussmann (*plan de Paris, avec indication des rues nouvelles et des travaux en cours d'exécution*). Extraído de la Brown University en https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Plan_de_Paris_avec_indication_des_rues_nouvelles_et_des_travaux_en_cours_d%27ex%C3%A9cution.jpg

Como resultado, la imagen y la vida de la ciudad cambiaron por completo. Ya no se reconoce aquella ciudad medieval con traza de plato roto y con arquitectura tan heterogénea. Se abrieron lugares que antes eran privados, se conectaron espacios que eran inaccesibles y se homologaron las alturas de los edificios. En este proceso de transformación urbana y arquitectónica

hubo materialmente un gran cambio, pero un resultado más productivo fue el de la creación de un ser nuevo: el *flaneur* o *dandy*. Este es un paseante deslumbrado por los intensos estímulos de la nueva ciudad, que reacciona de manera excéntrica y *hipster* y provoca una intensa vida en franca oposición al enclaustramiento de la vida decimonónica que poetas como Charles Baudelaire retrataron en obras como *El Pintor de la vida moderna*.⁴

Además, la cirugía urbana dirigida por el barón Haussmann, en cierto modo alcalde de la ciudad, fue planeada con el fin de controlar las constantes subversiones de la comuna de París. Así, las acciones de ensanchamiento de los principales ejes urbanos de la ciudad como *Los Campos Elíseos* o el de la *Opera*, respondieron al ancho de un batallón de infantería sin romper filas. Hoy en día no sorprende que la tecnología utilizada por los militares en las guerras cambie y mejore la vida; sin embargo, no quedan claras las acciones de este tipo que alcancen la escala urbana y mucho menos que puedan ser aplaudidas al final. Irónicamente, la transformación haussmanniana de la ciudad de París fue basada en ello y marcó sin duda la pauta fundamental para continuar hablando del espacio público colectivo y democrático.

2. La importancia del espacio público hoy

El espacio público es por definición, un espacio abierto. De la misma manera como el trazado en damero que la ciudad ideal renacentista planteó como base para el humanismo antropocéntrico, el espacio público, por su carácter colectivo, busca la igualdad social y es en sí mismo, un manifiesto del derecho a la ciudad.

Ortega y Gasset habla de “el lugar de los encuentros” como espacio público para el intercambio, la comunicación y la manifestación social. En efecto, el espacio público es donde se busca, se observa y se es encontrado por otros; aquellos que también pasean. A los seres humanos les agrada ver y ser vistos pues se consideran seres extrovertidos que buscan incansablemente salir.

Pese a esta noción, desde hace ya algunas décadas el espacio público ha sido redescubierto. A finales del siglo XX, en la ciudad de Barcelona,

④ Ver: Leach, 2001.

se redignificó y resignificó la plaza pública, el concepto de peatón, de paisaje urbano y de lo colectivo. Así, en la actualidad no hay ciudad que se considere capital moderna y que no haya iniciado un cambio al estilo del muy controvertido *modelo barcelonés*.

3. La transformación urbana contemporánea: la revolución peatonal

“El acto de caminar es al sistema urbano lo que el acto de hablar es para el idioma. [...] Los pasos tejen la estructura básica de los lugares. En este sentido el movimiento de los peatones se convierte en uno de los sistemas cuya existencia forma el corazón de la ciudad”

Michel de Certeau

Actualmente se vive la era de las metrópolis en permanente cambio, muchas de ellas convertidas ya en megalópolis (ciudades con más de diez millones de habitantes), es decir, en áreas urbanas tan extensas que han puesto en crisis todos los sistemas de movilidad que la revolución industrial había presentado como desarrollo. El automóvil particular es un objeto de deseo considerado en el mundo occidental como el eje del progreso, pero que está siendo juzgado hoy como uno de los factores principales de la pérdida de la calidad de vida. El problema del automóvil es que el desarrollo urbano durante los últimos 60 años está basado en él.

Desde hace dos décadas se ha visto el cambio del planeamiento urbano y de los sistemas de movilidad en los países con mayor calidad de vida, en su mayoría países ubicados en latitud norte como los escandinavos, algunos centroeuropeos y otros asiáticos. En sus ciudades se ha optado por cambiar el automóvil particular por la bicicleta y el transporte público, casi en la misma velocidad en que se amplían los kilómetros de calles comerciales totalmente peatonales.

Esta revolución fue iniciada por Jane Jacobs (1961), una mujer enamorada de la vida de su pequeño barrio neoyorquino, quien en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades norteamericanas* logró explicar de

manera contundente cómo la vida de escala barrial se extingue. La causa de esta extinción es el acelerado paso de la urbanización basada en el automóvil particular que elimina el pequeño comercio de la planta baja y diluye la interactividad de los vecinos. También Jan Gehl, activista y teórico del espacio público y la vida de ciudad, desarrolló herramientas para poder medir la vida pública. Él es responsable de muchas de las grandes transformaciones urbanas en la ciudad de Copenhague o el exitoso caso del Times Square en Nueva York (figuras 6 y 7).



Figura 6. Imágenes de Times Square, NYC antes de las intervenciones de Gehl Architects y el NACTO. Extraído de Hodan, G. en <https://www.publicdomainpictures.net>



Figura 7. Imágenes de Times Square, NYC después de las intervenciones de Gehl Architects y el NACTO. Extraído de Pxhere - Pixabay en <https://pixabay.com/es/times-square-manhattan-nueva-york-2390385/> y <https://pxhere.com/es/photo/867418>

El caso del río Cheonggyecheon en el centro de Seúl es también un caso emblemático de la reactivación urbana. Diez kilómetros de infraestructura vial elevada sobre el cauce del río, dedicada exclusivamente para el automóvil particular, fue demolida en el año 2003 para dar paso

a un proyecto urbano de rehabilitación. También se crearon corredores peatonales y miradores dentro de todo el recorrido en el corazón de la capital del país. Con esta reactivación se promovió una nueva forma de vida urbana que la sociedad coreana del sur que no había sido experimentada desde su renacimiento después de la Guerra de Corea a mediados del Siglo XX (figura 8).



Figura 8. Fotografía del río Cheonggyecheon después de su recuperación. Extraído de Wikimedia Commons en <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Seoul-Cheonggyecheon-03.jpg>

Pese a esto, la denominada revolución peatonal tiene uno de sus primeros antecedentes en el avant-gard del siglo XX:

La experiencia de la ciudad-recorrida se remonta desde las primeras formas dadaístas, la deambulación surrealista hasta la experiencia de la *dérive* situacionista [...] A lo largo del siglo XX la experiencia de caminar abandona la relación con el ámbito religioso para acabar convirtiéndose en una forma de arte autónoma (Careri, 2008).

La Internacional Situacionista, agrupación de tinte neodadaísta encabezada por Guy Debord, incendió a una generación de posguerra europea que comenzaba a hipnotizarse con el sistema de producción y el showbusiness que la sociedad norteamericana había exportado a todo el mundo. Con su provocadora obra titulada *La sociedad del espectáculo* (1968), Debord atacó el mercantilismo, la pasividad del sujeto y el trabajo alienado para proponer la acción y el arte como parte de la vida misma. La reacción no se hizo esperar y el conflicto en la Universidad Sorbona de París hizo que los estudiantes se movilizaran, alentando la gran huelga general de los sindicatos y el Partido Comunista, algo que el gobierno de Charles de Gaulle no había previsto y que llevó a elecciones anticipadas ese mismo año. Fue este movimiento estudiantil, alentado por la ideología subversiva de Debord, el que tuvo importantes repercusiones en el ámbito mundial. En el caso latinoamericano, el mayo parisino se repitió en México, Argentina y Uruguay.

La deriva situacionista, entendida como el modo de comportamiento experimental de las condiciones de la sociedad urbana, es el paso fugaz a través de ambientes diversos y se utiliza particularmente para designar la duración de un ejercicio continuo en la ciudad. En este sentido, la deriva es la herramienta utilizada por los situacionistas para entender y representar la llamada psicogeografía. Esta es definida como el estudio de los efectos precisos del medio geográfico, acondicionado o no, sobre el comportamiento efectivo de los individuos.⁵

Las representaciones gráficas producidas a partir de estas experiencias urbanas fueron presentadas mientras el movimiento duró e intentaron explicar el concepto de urbanismo unitario que quisieron propagar por el mundo. Igual que en el caso del movimiento Dadá, su impacto no fue inmediato, sino hasta muchas décadas después, tanto que apenas hoy se están conociendo estas teorías y propuestas de manera abierta y pública. Por este motivo, la carga intelectual de la Internacional Situacionista ha sido bien estudiada, sobretudo el componente del juego y la

⁵ Ver: Costa, et al., 1996.

ciudad como binomio indivisible. Precisamente, artistas como Constant, han propuesto que la evolución del hombre deberá ser hacia la aparición de uno nuevo, el *homo ludens*.

Dicho lo anterior, parece que el caminar esta relegado a un mero trámite, a ir de un lugar a otro, de forma puramente mecánica desde lo inconsciente. Pero ¿Por qué no caminar por placer? ¿Por qué no caminar como forma de arte autónomo? y ¿Por qué no caminar para descubrir esos paisajes invisibles⁶? Para responder a estos interrogantes habría que ser capaces de ver aquello que está ahí, a la vuelta de la esquina, en el trayecto al trabajo o por qué no, en todos los trayectos; tratando siempre de incorporar lo mismo que cuando se viaja: ganas de ver, de conocer y de andar.

4. El caso del corredor peatonal francisco I. Madero de la Ciudad de México

Con motivo de la celebración del bicentenario de la independencia de México, la Autoridad del Espacio Público⁷ de la capital propuso no hacer un nuevo monumento, sino rehabilitar un gran eje urbano olvidado y descuidado. Este fue desarrollado a la manera haussmanniana a comienzos del siglo XX. Dicho eje es un recorrido de dos kilómetros que inicia en la Plaza Central de la Ciudad de México, se extiende por la Alameda Central, considerada como el primer parque público de todo el continente americano, y termina en la Plaza de la República, donde se encuentra el Monumento a la Revolución Mexicana (figura 9).

⁶ Para este tema ver: Nubiola, Clara. Paisajes Invisibles. www.claranubiola.com

⁷ Autoridad del Espacio Público (AEP) es una novedosa entidad del gobierno de la Ciudad de México, fundada en 2008 por el arquitecto Felipe Leal, con la misión de mejorar el espacio público mediante la gestión integral y la implementación de proyectos públicos.



Figura 9. Plano del Centro Histórico de la Ciudad de México con las intervenciones de la Autoridad del Espacio Público. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

La calle de Francisco I. Madero fue convertida en un corredor peatonal no solamente por la celebración del bicentenario, sino por la celebración del peatón y la reconquista del espacio público del centro histórico de la Ciudad de México. Esta fue una acción significativa pues el centro de la ciudad se encuentra inscrito en la lista del patrimonio mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura UNESCO.

Este eje fue concebido durante el período del porfiriato (treinta años de gobierno antidemocrático con tintes de monarquía y con semejanzas al imperio de Napoleón III) como parte de los festejos del centenario de la independencia de México (1910). La calle de Francisco I. Madero ha sido históricamente la ruta de acceso al Zócalo desde el poniente, donde se encuentran las tierras altas, fértiles y con agua. Allí se desarrolló la parte

más rica de la ciudad. Así mismo, por esta calle han entrado múltiples personajes de la historia acompañando a los grandes movimientos sociales que han transformado al país (figura 10).



Figura 10. Fotografía Histórica de la calle de Madero en Ciudad de México. Extraído de la Autoridad del Centro Histórico de la Ciudad de México.

La calle de Francisco I. Madero fue incluida en el plan de mejoramiento del centro histórico realizado en la década pasada. Este importante trabajo que introdujo los sistemas de infraestructura en el subsuelo, generó una imagen más sólida de la calle que se complementó con la limpieza de las fachadas. No obstante, los criterios empleados han sido bastante criticados. Por ejemplo, los pavimentos fueron construidos con concretos estampados, con color agregado e imitando aparejos pétreos. Se introdujeron luminarias copiadas de las utilizadas en el Siglo XIX, pero con bajo rendimiento lumínico y de excesiva talla dándoles un protagonismo inadecuado frente a la plena visión de la arquitectura. Se trató de incrementar el flujo vehicular incluyendo un nuevo carril,

quitándole espacio a las aceras y condiciones de seguridad a peatones y automovilistas (figura 11).



Figura 11. Fotografía de la calle de Madero en Ciudad de México antes de las intervenciones de la Autoridad del Espacio Público. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

El carácter simbólico de este espacio, el valor patrimonial de sus edificios, entre los que se destacan varios de los palacios del centro histórico, su angosta dimensión que dificulta el tránsito vehicular y los pocos accesos o cocheras, hicieron ver muy conveniente su conversión a Paseo Peatonal.

Como resultado, en el año 2009 se formuló el anteproyecto urbano-arquitectónico y se buscaron los recursos para ejecutarlo. Esta fue una tarea nada fácil para un país que sigue creyendo que hacer viaductos elevados para autos particulares es la solución al problema. Sin embargo, para ese mismo año, proyectos tan emblemáticos como la *High Line* de Manhattan o la peatonalización del *Times Square* ya estaban en los reflectores mundiales, ayudando así a que las autoridades locales y

el gobierno de la ciudad en cabeza del Alcalde Marcelo Ebrard lograran entender la importancia de llevar a cabo este tipo de acciones.

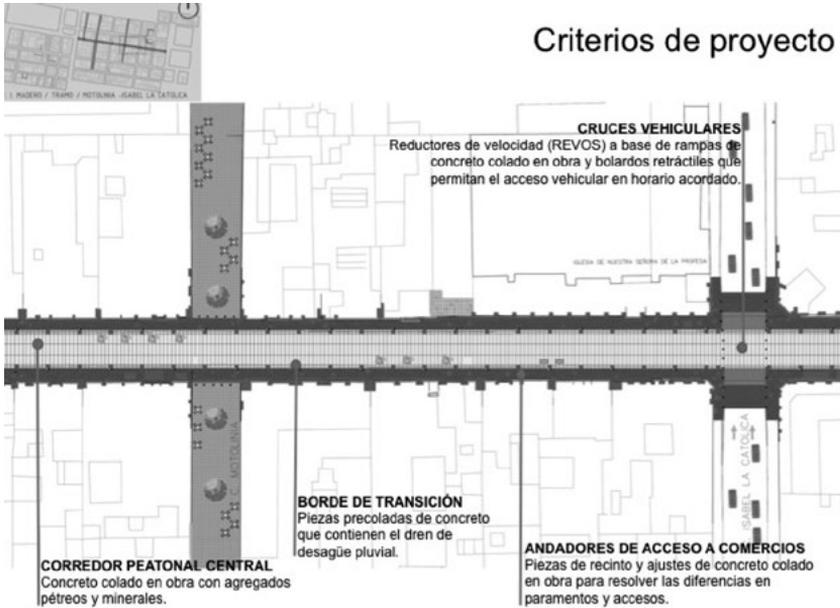


Figura 12. Planta del proyecto de peatonalización de la calle de Madero en Ciudad de México. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

Los criterios empleados para este proyecto partieron de independizar el área de circulación peatonal de las bandas de acceso a los edificios. En este caso, la zona central se convirtió en un tapete de circulación libre constituido por tableros de concreto pétreo, con características similares a los empleados en la rehabilitación del Paseo de la Reforma y la Plaza de la República y delimitada con un trazo continuo a lo largo de sus siete manzanas. Aquí, los ajustes necesarios fueron absorbidos en las bandas de borde y contenidos por dos piezas precoladas de cada lado, fabricadas del mismo material que hacen las veces de maestras al tiempo que contienen un dren pluvial continuo. De esta manera, el agua recorre la menor distancia posible en la superficie de la calle, evitando la formación de tirantes e

inundaciones en las propiedades que se encuentran por debajo del nivel actual de la calle. En esta lógica, las bandas de borde se convirtieron en piezas de recinto de forma natural, debido al uso de una materialidad similar a la empleada en la época de la colonia para cimentaciones, desplantes y rodapiés. Su uso constituyó el enlace con la arquitectura tradicional y posibilitó la unión con las calles transversales peatonales hechas con precolados de concreto que imitan al recinto (figura 12).

La sección transversal de la calle se mantuvo al mismo nivel, sin distinción entre las zonas de las antiguas aceras y el arroyo. Esto permitió una continuidad visual y un significativo cambio cualitativo en el aspecto de la calle. En los cruces vehiculares por su parte, se conservó el nivel de circulación peatonal y se obligó a los vehículos a cambiar de nivel por medio de rampas.

El proyecto incorporó una luminaria que facilita la racionalidad en el gasto energético, una mayor durabilidad y la eficiencia lumínica. Su diseño se concibió a partir de una pieza esbelta con altura de cinco metros, suficiente para responder sensiblemente a las cornisas de las edificaciones pues el poste integra reflectores para la iluminación de sus fachadas. Con este nuevo sistema se logró triplicar el nivel lumínico anterior, favoreciendo el uso nocturno (figura 13).

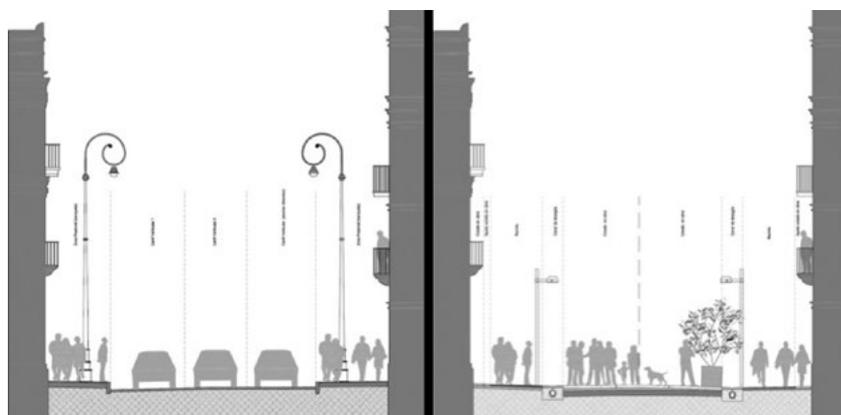


Figura 13. Secciones transversales del proyecto de peatonalización de la calle de Madero en Ciudad de México. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

En este corredor se colocaron doce (12) bancas escultóricas labradas en mármol y veintisiete (27) maceteros cúbicos trabajados en cantera gris de una sola pieza, en los que se sembraron arboles truenos o *ligustrum lucidum*, propicios para generar áreas de sombra en diferentes puntos de la calle.

El proceso de implementación del proyecto es un caso que también vale la pena describir brevemente, pues en este caso se llevó a cabo con los métodos de Jan Gehl y la aplicación de un toolbox diseñado para la situación específica del corredor. En principio, se realizó la socialización a la comunidad por medio del placemaking, en otras palabras, se buscó transparentar el proceso mediante acercamientos con los vecinos, los comerciantes y los visitantes, donde por más de seis semanas se obtuvieron datos y se realizaron encuestas de preferencia declarada y estudios de movilidad origen-destino. La reacción, sobre todo del gremio de los comerciantes, no fue del todo positiva. De todas formas, se propuso un proceso de implementación en varias fases para el cierre vehicular del corredor, cuestión que molestó a los propietarios de los comercios por no tener una certeza en el éxito de la intervención.

El cierre vehicular se realizó entre los meses de septiembre y diciembre del año 2009. El mecanismo de restricción fue por día y cada dos semanas se anexaba un día más de cierre. Se comenzaba el domingo, día que para entonces se consideraba de menor tráfico y cantidad de visitantes, hasta cerrar toda la semana. (figura 14).



Figura 14. Fotografía de la calle de Madero en Ciudad de México durante los cierres de las intervenciones de la Autoridad del Espacio Público. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

Un grupo de doce personas coordinadas por la Autoridad del Espacio Público hizo todas las mediciones para garantizar la correcta implementación del proyecto. La metodología en las publicaciones de Gehl y las interpretaciones de los diversos asesores dieron las coordenadas para continuar el camino hacia la materialización del caso más exitoso de peatonalización en México.

Los posteriores trabajos de obra duraron nueve meses sin interrumpir la actividad del corredor. Iniciaron en enero del año 2010 y se inauguró el 15 de septiembre del mismo año con las fiestas del bicentenario de la independencia. Hoy en día, los beneficios de la conversión del corredor son múltiples y se orientan a la reactivación de la economía de la zona. Por ejemplo, las plantas bajas comerciales pasaron de ser el 80% al 120%, se reactivaron los niveles superiores de los edificios con viviendas y oficinas que se comenzaron a ofertar en lugares que anteriormente eran

puramente bodegas de comercios, la seguridad pública se incrementó y el valor del suelo y la renta aumentaron. El gobierno central de la ciudad cobró un impuesto predial más acorde con la situación y recuperó parte de la inversión total que fue de cuarenta millones de pesos.



Figura 15. Fotografías de la calle de Madero en Ciudad de México después de las intervenciones de la Autoridad del Espacio Público. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

Finalmente, el número de paseantes se incrementó sustancialmente desde la intervención. Se calcula que más de medio millón de personas recorren el corredor Francisco I. Madero en un día normal. Esto da guías para planificar futuras intervenciones de este tipo en el centro histórico de la Ciudad de México o en cualquier otra ciudad (figuras 15 y 16).



Figura 16. Fotografías de la calle de Madero en Ciudad de México después de las intervenciones de la Autoridad del Espacio Público. Extraído del Archivo Autoridad del Espacio Público (2009).

5. Reflexión Final

Paradigmáticamente, el espacio público es un espacio vacío. Es materia en tanto que hay suelo, árboles, bancas, monumentos, etc., pero es intangible en sí mismo. El espacio público es a la ciudad, lo que los silencios son a una sinfonía. De muchas formas, el espacio público es símbolo de la identidad de sus habitantes y de su cultura. Además, refleja el progreso que cada período de tiempo ha efectuado en busca de reconocerse a través de coincidencias o divergencias, tal y como una persona lo hace cada día frente al espejo. El espacio público, por tanto, es producto de factores de todo género, sociales, políticos, económicos, científicos, geográficos,

técnicos y hasta etnológicos. El espacio público de una ciudad, en palabras de Octavio Paz, es “[...] el testigo insobornable de quienes somos”.

Bibliografía

- Benevolo, L. (1999). *Historia de la Arquitectura Moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Careri, F. (2013). *El Andar como Práctica Estética*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Costa, X y Andreotti, L. (2006). *Teoría de la Deriva y otros Textos Situacionistas sobre la Ciudad*. Barcelona: Editorial Actar.
- Gehl, J. (2013). *How to Study Public Life*. Estados Unidos: Editorial Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Estados Unidos: Island Press.
- Giedion, S. (1977). *Space, Time and Architecture*. Estados Unidos: Harvard Press.
- Ivain, G. (2006). *Urbanismo Situacionista*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Madrid: Capitán Swing Libros.

- Kostof, S. (1998). *Historia de la Arquitectura*. Madrid: Alianza Editorial.
- Kostof, S. (1992). *The City Assembled*. Estados Unidos: Bulfinch Press.
- Leach, N. (2001). *La An-estética de la Arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Lynch, K. (1998). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.



PARTE II

HERRAMIENTAS Y MÉTODOS EN EL
ESTUDIO DE LA MOVILIDAD Y
EL ESPACIO PÚBLICO





LA NOCIÓN DE COMODIDAD AL CAMINAR EN EL ESPACIO PÚBLICO PARISINO

JULIE ROUSSEL

01.



El presente texto es producto de un programa de investigación doctoral¹ orientado al tema del *caminar en la ciudad* bajo el prisma de la comodidad en el espacio público parisino. Sus resultados se soportan en el cruce disciplinar y metodológico que solo la inscripción en la planificación del espacio público y el urbanismo podrían posibilitar. A su vez, se soporta en la movilización de conceptos teóricos y métodos que provienen de la psicología social y ambiental. El trabajo aquí presentado se inscribe directamente en un marco político que le permite interrogar la acción pública y el modo en que las políticas públicas abordan el *caminar*. Se trata, por tanto, de un estudio que se encuentra en el cruce de caminos de diferentes disciplinas y de dos mundos que se necesitan mutuamente: el mundo de la investigación y el mundo de lo operacional.

● Denominado La comodidad al caminar en el espacio público parisino. Representaciones, prácticas y desafíos. Se llevó en una convención industrial de formación en investigación con el Ayuntamiento de París en el seno de la Dirección de Red Vial y Desplazamientos.

Inicialmente, el texto introducirá el caminar como un hecho y un nuevo desafío urbano, para luego proponer una postura teórica sobre las nociones de comodidad, molestias urbanas y representaciones. Al final se expondrán algunos resultados que obedecen a diferentes terrenos de investigación empleados metodológicamente para la recolección de datos. La primera fase metodológica, exploratoria *in situ*, corresponde al estudio de la práctica del caminar; la segunda fase de comprobación de la hipótesis de investigación, ha sido llevada a cabo *ex situ* y corresponde al estudio de las representaciones del caminar en la ciudad. A manera de conclusión, se describirán sucintamente los cuestionamientos que surgen a partir de las condiciones particulares en que se realizó esta investigación, es decir, a partir de la inmersión en los servicios técnicos del Ayuntamiento de París.

1. El caminar, nuevo desafío urbano

Este trabajo de investigación examina el caminar en la ciudad, su práctica, sus representaciones y los comportamientos pedestres.² Aquí se identifica un cierto número de estrategias de desplazamiento puestas en práctica por los caminantes, en función de su identidad y de la situación del caminar en la que se inscriben. Igualmente, se analiza la manera en que las políticas públicas, durante los últimos años, han identificado el caminar en la ciudad como una herramienta y un soporte para dar inicio a un cambio en la construcción de espacios públicos más tranquilos y durables.

Se reflexiona sobre el caminar cotidiano en medios urbanos densos así como lo describe Isaac Joseph (1998) diciendo que “una actividad concertada, impregnada de interacciones tanto con otros peatones como con el paisaje”. Se pone en evidencia comportamientos del caminar que no tienen nada de sorprendentes, pero son rutinas cotidianas de los desplazamientos a pie. Así, a veces negado, el caminar se sistematiza e integra como un automatismo caracterizado por la ausencia de atención y de consciencia de los individuos que lo llevan a cabo.

② Ver: Roussel, 2016.

Este texto nace del postulado de que el caminar que se realiza en cualquier medio urbano muy denso presenta particularidades, provoca comportamientos y genera representaciones que le son muy propias. Por esto, se ha elegido el caminar como objeto de estudio en cuanto que es un modo de desplazamiento nuclear de la movilidad, es representativo de un modo de vida urbano actual y suscita juicios, opiniones y representaciones variadas.³

Si bien el caminar tiene un carácter universal al ser efectuado por todos los individuos que poseen la capacidad de hacerlo, éste se ha venido urbanizando en los últimos años. En efecto, el caminar es una actividad que está en boga, especialmente en el marco urbano y en los centros de las ciudades. Como lo afirma (Foret, 2011), “el caminar es tanto el resultado de la escala urbana como un productor de urbanidad”. Caminar es el modo de desplazamiento que más favorece las interacciones sociales y el encuentro.

El carácter innato y gratuito del caminar contribuyen en su práctica rústica y poco sofisticada. No obstante, el renovado interés por los modos suaves y activos, el caminar es una actividad ampliamente respaldada por la toma de consciencia ecológica y sanitaria y por los desafíos económicos que hacen del caminar en la ciudad el símbolo de una vida urbana de calidad. El renovado interés en el caminar y en el uso de la bicicleta se manifiesta en la multiplicación de políticas públicas que favorecen su práctica como como modos del desplazamiento en la mayoría de aglomeraciones y metrópolis de occidente.

Poder hacer todo a pie es uno de los argumentos cada vez más utilizados en relación con la calidad de vida en los barrios centrales. En primer lugar, la independencia del caminar respecto a los transportes motorizados y a los transportes en común, aparece en adelante como una cualidad buscada y alabada por los habitantes de los centros de la ciudad. Se asocia a la idea de proximidad o de movilidad de la vecindad.⁴

³ Ver: Amar, 2009 y Gehl, 2010.

⁴ Ver: Offner, 1998.

De tal modo, se refuerza la escisión entre los barrios centrales y aquellos más periféricos y se hace habitual el sentimiento de quedar aislado.⁵ En otras palabras, el caminar y la apropiación del entorno es menor en los habitantes de las periferias y de los lugares apartados que en los habitantes de los barrios más centrales.⁶

La promoción del caminar como práctica en el contexto urbano acompaña una manera de pensar y vivir la ciudad, al menos en la sociedad urbana occidental europea, la cual interesa particularmente. Pero como se mencionó, en cuanto que es innato y constituye el principal modo de desplazamiento de los humanos, el caminar se efectúa por doquier en los medios urbanos, pero también en medios más rurales. No obstante, en los contextos urbanos sus cualidades son más alabadas y su promoción política y social es más fuerte (Charbonneau, 2007; Lavadinho, 2011), siendo *“el caminar [...] la clave para una regeneración de la ciudad y la base de una respuesta al desarrollo sostenible”* (Marzloff y de Francqueville, 2010).

Los desafíos del caminar en la ciudad son múltiples, de orden económico, sanitario o incluso ecológico. Existen igualmente algunos desafíos relativos al tejido mismo de la sociabilidad y la urbanidad.⁷ En efecto, el anonimato creado y buscado (a veces desacreditado) en las grandes ciudades resulta minimizado por el encuentro con el otro que es favorecido por el caminar y por la proximidad de los cuerpos.⁸ El caminar hace de los individuos una unidad vehicular.⁹

No obstante, Offner (1988) hace un cuestionamiento sumamente importante,

¿Puede esta movilidad de los espacios heterogéneos, de la confrontación de las diferencias, de la apropiación compartida, extenderse por fuera de

⑤ Ver: Monnet, 2016.

⑥ Ver: Naturel, 1992.

⑦ Ver: Lussault y Levy, 2013.

⑧ Ver: Simmel, 1903.

⑨ Ver: Goffman, 1973.

los lugares de la centralidad urbana, si bien todo promueve, por lo demás, el reforzamiento de la homogeneidad en nombre de la identidad social? Irrefutable relación dialéctica entre el cosmopolitismo y el “entre sí”. Temible malentendido del *ghetto*.

Este encuentro y estos intercambios, en ocasiones incómodos con el otro a quien no se ha elegido encontrar, pueden constituirse como un freno al deseo y a la acción de caminar en la ciudad.¹⁰ El caminar está normalmente asociado a la búsqueda de la soledad y quietud en entornos naturales como bosques y montañas, al contrario, caminar en la ciudad se asocia a la idea de encuentro deseado o padecido. Justamente porque este encuentro se impone durante la caminata en la ciudad, los individuos raramente establecen un contacto diferente a la visual. Al contrario, los encuentros en una caminata fuera de la ciudad se acompañan a menudo de un saludo entre los individuos. Ese sentimiento de un encuentro impuesto se ve reforzado ampliamente por la utilización de los transportes en común que maximiza la exposición a los encuentros.¹¹

De esta manera, el caminar en la ciudad es un hecho que pone de relieve la realidad social de un momento o período dado. Así, por ejemplo, el caminar pone en escena, en el espacio público, fenómenos sociales positivos o negativos tales como el acoso sexual callejero. Este fenómeno, ampliamente extendido y padecido por las mujeres, refleja con bastante precisión las relaciones de dominación de los hombres sobre las mujeres típicas en las distintas sociedades.¹²

En las caminatas rutinarias también se ven otros comportamientos y formas de relaciones de dominación. Por ejemplo, un andén demasiado estrecho obliga a un caminante (el ajustador) a descender sobre la calzada para dejar pasar a otro caminante (el constante) que no manifiesta intención de descender aunque ello pueda desembocar en un conflicto.¹³

¹⁰ Ver: Bruckner y Finkielkraut, 1979.

¹¹ Ver: Fort-Jacques, 2010.

¹² Ver: Lieber, 2008.

¹³ Ver: Maxime, 2013.

El caminar como hecho urbano constituye una serie de códigos, actitudes y comportamientos. Así, en función del ritmo, de la temporalidad y el motivo de la acción de caminar, el caminante podrá adoptar determinado comportamiento o manera de ser. En la mañana, por ejemplo, acelerará el paso mirándose los pies, pero irá más lentamente en las noches, tomándose el tiempo de mirar lo que pasa a su alrededor. Esta adaptación permanente del caminante a su entorno (físico, temporal y social) es necesaria para el buen funcionamiento del caminar en la ciudad y constituye un código tácito cuya tentativa de traducción se encuentra en el Código de la calle. Éste propone una estructuración de las prácticas cotidianas de la calle según las normas sociales en vigor en el espacio público. El entorno de la caminata, por lo tanto, es el marco percibido dentro del cual se inscribe la acción de caminar efectuada por un individuo en un lugar dado, en un momento dado, y en interacción o no con otro u otros.

Así como con todas las acciones que realiza el individuo, éste experimenta necesidades específicas, haciendo posible que desee detenerse, sentarse, sostenerse o incluso ir al baño.¹⁴ De esta manera, las colectividades se esfuerzan en responder a las necesidades que requieren que el entorno se adapte al caminante (en su multiplicidad) y no solamente que al caminante sea exigido a adaptarse a su entorno.¹⁵

El caminante urbano tiene necesidades que pueden jerarquizarse según si son vitales (poder beber, ir al baño e incluso sentarse para algunas personas, por ejemplo) o relativas al bienestar físico y psicológico.¹⁶ Si bien atender a las necesidades fundamentales en el espacio público es relativamente sencillo (aunque rara vez es el caso, incluso si las autoridades locales tienden a responder cada vez más a esta categoría de necesidades), atender a las necesidades de orden secundario resulta mucho más complejo. En efecto, para el caminante (entendido como

¹⁴ Ver: Jole, 2003.

¹⁵ Ver: Chardonnet-Darmaillacq, 2012

¹⁶ Ver: Maslow, 1943.

unidad vehicular) las necesidades son sensibles (la necesidad de refrescarse caminando bajo la sombra debido al fuerte calor, o, al contrario, de caminar en un andén soleado cuando hace frío) mientras que las del automovilista y el ciclista están relacionadas con la posibilidad de circular o estacionarse en cualquier lugar.

Caminar remite a una acción, a un movimiento del cuerpo que se desplaza y avanza. Esta acción está asociada a una función simbólica, pero sobretudo a una función que las ciencias médicas denominan ambulatoria y que el urbanismo califica más bien como circulatoria. Esta acción del cuerpo que avanza requiere que el individuo sepa, o al menos se le permita saber, como orientarse y ubicarse en la ciudad. Aún hoy, en numerosas ciudades como París, las rutas de destino de los caminantes y peatones se inscriben en una lógica de los flujos desarrollada por la ingeniería; ella ignora muy a menudo las necesidades reales de los caminantes. Numerosas investigaciones han demostrado que los caminantes, y en general los usuarios de los espacios públicos, construyen por sí mismos los indicadores y puntos de referencia acorde con una lógica de nudos que les permite orientarse por sus propios medios.¹⁷

2. De la comodidad del caminar a sus representaciones

Este trabajo de investigación se basa en un cierto número de fundamentos teóricos que provienen de variadas disciplinas, principalmente de la psicología social y ambiental. De tal manera, su desarrollo se centra en comprender aquello que da comodidad en los espacios públicos parisinos durante las caminatas. Se investigan las sensaciones (las percepciones) *in situ* de los sujetos y las representaciones que ejercen una influencia sobre ellas.

2.1. La comodidad urbana, noción multicriterio y situacional

Al mismo tiempo que el progreso técnico y la aparición de nuevas tecnologías, la noción de comodidad ha experimentado muchos cambios en

¹⁷ Ver: Lynch, 1969.

su definición y en las necesidades generadas por sus representaciones. Hoy en día, la comodidad puede ser comúnmente definida como el “conjunto de comodidades y placeres que produce el bienestar material y la tranquilidad psicológica, intelectual y moral obtenida por el rechazo de toda preocupación” (Dictionnaire Larousse). Esta definición hace que la comodidad sea una noción egocéntrica relacionada con un sentimiento de abundancia experimentado por un individuo.¹⁸ Antiguamente la definición hacía referencia a la ayuda o el socorro ofrecidos a los demás.

La noción de comodidad se relaciona con el individuo, con su intimidad y sus necesidades propias. Inicialmente, esta noción estaba asociada con el entorno interior y con el espacio privado, teniendo un carácter singular, evolutivo y que no es susceptible de ser estandarizado.¹⁹ Por consiguiente, ¿resulta pertinente desarrollar esta función y aplicarla en el espacio público? ¿No sería antinómico hablar de comodidad urbana?

Pese al anterior cuestionamiento, esta investigación reposa esencialmente en la hipótesis de un vínculo teórico entre la comodidad de los espacios públicos y la implicación operacional que supone la práctica del caminar. Al hacer más cómodos los espacios públicos, los usuarios se encontrarán o se reencontrarán con el gusto y el deseo de caminar en la ciudad. La comodidad es uno de los componentes necesarios que hacen posible experimentar placer al caminar en la ciudad; actuaría entonces como motor del caminar. Esta hipótesis fue puesta a prueba con el fin de definir mejor la noción de comodidad en el espacio público exterior y para demostrar así su papel en la elección de caminar en la ciudad.

2.2. Percepción de las molestias urbanas

En la ciudad, las molestias son múltiples y se ven reforzadas por la proximidad entre unos y otros, por la falta de espacio y por la densidad poblacional. Pueden ser definidas a partir de dos niveles, el nivel ambiental y el nivel individual.²⁰ A nivel ambiental, las molestias urbanas son defini-

¹⁸ Ver: Tillous, 2009.

¹⁹ Ver: Chelkoff, 2004

²⁰ Ver: Bonnefoy, 2007.

das como factores de la vida urbana o industrial que constituyen una incomodidad, un prejuicio o un peligro para la salud y el ambiente. A nivel individual, se definen como una limitación al bienestar, a la presencia imaginaria o real de un riesgo y a la experiencia vivida de una incomodidad asociada a uno o más componentes urbanos o ambientales, física y químicamente identificables.

Esta investigación se inscribe en estos dos niveles, el individual y el ambiental. El nivel individual constituye el nivel de definición investigado considerando la emergencia del sentimiento de comodidad en el espacio público. En efecto, se plantea la hipótesis de que la emergencia de este sentimiento de comodidad urbana depende de factores individuales. Sin embargo, cuando se definen a nivel ambiental, las molestias representan un punto de vista indispensable respecto a las molestias que pueden resultar imperceptibles para el sujeto, pero que no obstante representan un riesgo real (como la contaminación del aire).

Barbara Bonnefoy (2007) ha demostrado que las molestias urbanas no son percibidas de la misma manera por todos los individuos que se ven sometidos a ellas. Ciertos procesos afectivo-cognitivos influyen directamente la percepción de las molestias, a saber, i) la identificación que hace posible que los individuos nieguen las molestias con el fin de restaurar su autoestima y ii) el apego que disminuye la percepción de las molestias.²¹

Diversas investigaciones, especialmente aquellas llevadas a cabo en el campo de la psicología ambiental, han demostrado que las molestias y la incomodidad ambiental están relacionadas con el estrés experimentado por los sujetos.²² En este sentido, el estrés contribuye al sentimiento de incomodidad, permitiendo afirmar que un ambiente estresante dificulta la emergencia del sentimiento de comodidad urbana. Una vez más, esto no significa que la ausencia de estrés baste para hacer emerger el sentimiento de comodidad urbana, sino que ella participa en este proceso.

²¹ Ver: Proshansky, 1978.

²² Ver: Moser, 1992.

2.3. Las representaciones individuales y sociales

Una representación es una reconstrucción individual de un objeto.²³

Una representación social es una representación característica de un grupo social. Si se cambia de grupo, se cambia de representación social. Esta última se define como “una manera de concebir un aspecto del mundo que es socialmente diferenciado y que se traduce en el juicio de la acción” (Moscovici, 1961). Aquí, “aspecto del mundo” es un objeto, concepto, noción, cosa, etc.

Según Rouquette (1997), la representación social es “una manera de ver local y momentáneamente compartida en el interior de una cultura, la cual garantiza la apropiación cognitiva de un aspecto del mundo y guía la acción sobre él” y existe en la medida en que:

- (a) El objeto en cuestión genera polémica.
- (b) El objeto es importante socialmente: gran objeto social (es decir, un objeto que representa un desafío colectivo importante) por el que se puede justificar la distinción entre al menos dos grupos.
- (c) El objeto es un objeto de comunicación, en otras palabras, si las personas hablan de él.²⁴
- (d) El objeto es traducido por una referencia concreta objetiva.²⁵

Roussieau y Bonardi (2001) definen la representación social como:

Una organización de opiniones socialmente construidas en relación con un objeto dado que resulta de un conjunto de comunicaciones sociales y que permite dominar el ambiente y apropiárselo en función de elementos simbólicos propios de su grupo o sus grupos de pertenencia.

En este orden de ideas, la representación social es una representación que varía según el grupo social de pertenencia. Acceder a las representaciones sociales de un objeto, en este caso el caminar, permite

²³ Ver: Jodelet, 1989.

²⁴ Ver: Markova, 2007.

²⁵ Ver: Moscovici, 1976.

obtener información de un orden diferente a la información obtenida por observación.

Ahora bien, el caminar en la ciudad resulta ser un objeto bastante complejo. Los conocimientos que se tienen sobre él siguen siendo todavía bastante limitados, aun cuando este objeto en cuanto a acción está muy presente (recientemente) en las políticas públicas y en el campo del transporte. Como resultado, se reconoce la importancia de emprender un trabajo alrededor de estas representaciones, pues permitiría mejorar con rapidez el conocimiento de este objeto.

Con el objetivo de acceder a la representación social del caminar en la ciudad, se entrevistaron a sujetos de manera individual, pues para un primer momento resulta mucho más sencillo acceder a las representaciones individuales a través del discurso de cada sujeto.²⁶ Se habla de representaciones individuales en virtud de lo que significa el caminar en la ciudad para cada uno de los sujetos (representación mental individual). Se demuestra que existe una representación social del caminar en la ciudad que es característica de diferentes grupos.

2.4. La comodidad, motor del caminar en la ciudad

Esta investigación se basa en la existencia de un vínculo entre el caminar y la comodidad del espacio público donde se camina. Se entiende que el nivel de comodidad percibido en un espacio depende en sí mismo del entorno físico, social y temporal. Igualmente, se tiene que la dimensión individual, es decir, las características propias del sujeto (edad, sexo, prendas de vestir, etc.), influyen sobre los comportamientos en el caminar de los sujetos observados y entrevistados. Esto permite comprender la elección de desplazarse a pie (obstáculos, motivaciones), las estrategias de desplazamiento y el peso de cada

²⁶ Moliner, Rateau y Cohen-Scali, 2002.

una de las variables mencionadas anteriormente en la elección más general de caminar en la ciudad.

De lo anterior, vale la pena cuestionarse si ¿constituye la comodidad urbana el motor de la práctica de las movilidades urbanas pedestres? y si es así, ¿cuáles son los elementos de la comodidad que participan realmente de la práctica del caminar en la ciudad en un entorno urbano denso? Para dar respuesta a estos interrogantes, se parte del postulado de que un entorno cómodo es un ámbito propicio para caminar. Se considera que el caminar es el modo de desplazamiento que más expone al individuo al entorno y que dicho entorno debe ser abordado en su triple dimensión social, física y temporal.

3. Protocolo metodológico

3.1. El caminar *in situ*

Esta primera fase busca comprender el caminar *in situ* entendiendo el cómo del caminar en la ciudad, es decir, los comportamientos de los caminantes en función de situaciones más o menos confortables. Se parte de observaciones y entrevistas a caminantes en siete lugares diferentes, repartidos por el territorio parisino intramuros y su primera corona (figura 1). La selección se basó en el nivel de comodidad o incomodidad. Finalmente, se eligió aprehender las movilidades urbanas pedestres en su práctica cotidiana²⁷ estableciendo un protocolo metodológico que conjuga la observación y la aplicación de cuestionarios en los mismos lugares, durante distintos momentos del día y la noche.

²⁷ Se entiende por práctica cotidiana la adopción, consciente o no por parte de los sujetos, de rutinas de desplazamiento y de acciones sistematizadas que necesariamente deben ser observadas y examinadas para comprender mejor el desplazamiento a pie.



Figura 1. Localización de los siete lugares de aplicación de la encuesta del estudio del caminar *in situ*: (1) *Avenue de Clichy*, (2) *Boulevard Haussmann*, (3) *Avenue de France*, (4) *Porte d'Italie*, (5) plaza de la estación RER *La Plaine Stade de France*, (6) túnel de la *Rue de Rambouillet* y (7) la *Rue de Fontaine*. Elaboración Propia a partir de Roussel (2016). Imagen extraída de Google Earth Pro.

Los diferentes resultados obtenidos demuestran que las dimensiones sociales y temporales parecen influenciar más los comportamientos de los caminantes, que la dimensión física. Por lo demás, no existe la comodidad, sino comodidades. Esta noción es relativa al individuo y a la situación en la que se encuentre. El objeto comodidad en el medio urbano no existe en cuanto tal. Se habla en realidad de una multitud de comodidades urbanas que corresponden a cada perfil de persona que hace uso del espacio público en función del momento del día o de su motivo para estar en el espacio público.

Pero, ¿en qué medida la comodidad urbana es una noción situacional, es decir, relacionada con un sujeto en función de su motivo de desplazamiento en un entorno preciso?, ¿qué es lo que participa en la

emergencia de este sentimiento?, ¿existen constantes y criterios de base?, ¿cuáles son los criterios secundarios que harán variar el nivel de comodidad de una situación de caminata? y ¿cuáles son los impactos sobre el caminar como práctica? Esta fase exploratoria permitió formular estos cuestionamientos, pero también poner en evidencia el que la palabra caminar parece referirse muy ampliamente a la actividad de dar un paseo; por esto se quiso seguir en la investigación de las representaciones sociales de las movilidades urbanas pedestres.

3.2. La fase *ex situ* de comprobación de las hipótesis

La fase exploratoria *in situ* condujo a la consolidación de ciertas hipótesis y a la formulación de algunos nuevos cuestionamientos que permitirían identificar el porqué del caminar y el porqué de lo que dicen los caminantes sobre este objeto y sobre el papel de la comodidad en su estrategia de desplazamiento pedestre. Para tal efecto, se procedió con el método de grupos focales. Éste es un método cualitativo de recolección de datos utilizado frecuentemente en psicología social y en marketing, a través del cual se entrevistan grupos de sujetos en una sala, con el fin de aislarlos o extraerlos de su ambiente e identificar y analizar aún más sus representaciones de las movilidades urbanas pedestres.

Se definieron y crearon cuatro grupos, a saber, (1) los caminantes voluntarios (aquellos que se desplazan a pie gustosamente en cualquier circunstancia), (2) los caminantes por obligación (aquellos que se desplazan a pie porque no tienen elección o piensan que no la tienen), (3) los no caminantes por obligación (aquellos que no se desplazan a pie porque no tienen elección o piensan que no la tienen) y (4) los no caminantes voluntarios (aquellos que eligen no desplazarse a pie o rechazan el tener que hacerlo). Esta segunda fase fue dividida en dos ejercicios distintos que se definen a continuación.

3.2.1. La identificación de las representaciones de las movilidades pedestres

El primer ejercicio consistió en recoger palabras que los sujetos asocian con las expresiones de caminar en la ciudad y desplazamiento a pie en la ciudad. Esto se hizo para permitir el análisis lexical e identificar las diferentes representaciones de las movilidades urbanas pedestres según la pertenencia a uno de los grupos. Se trata, *in fine*, de poner en evidencia la implicación de las representaciones en la elección de desplazarse a pie.

Este segundo ámbito del estudio *ex situ* del caminar en la ciudad demuestra que existen diferentes actividades de movilidad pedestre y que es preciso diferenciarlas y nombrarlas por lo que son, ya sea que se trate de dar un paseo, de desplazamiento, de deambular por las calles (*flânerie*) o de hacer senderismo. De hecho, existen representaciones socialmente diferenciadas de estas movilidades urbanas pedestres cuya diferencia lexical está en función de la pertenencia grupal. Si existen distintas actividades pedestres, distintos papeles de los caminantes y distintos tipos de espacios, es necesario plantearse la pregunta por la planificación urbana adecuada a estas diferentes tipologías. Así, ¿cómo responder a las distintas necesidades y expectativas de los diversos usuarios?, ¿cómo responder a unos sin hostigar a los otros? y ¿cómo puede elegirse una u otra forma de planificación?

3.2.2. Las estrategias de desplazamiento pedestre

El segundo ejercicio consistió en poner a los sujetos en una situación de caminata más o menos cómoda y en hacer que evaluaran dicha situación. Con esto se quiso demostrar la existencia de un vínculo entre la evaluación individual del nivel de comodidad y las estrategias de desplazamiento pedestre puestas en práctica por el individuo. Para ello, se proyectó una fotografía acompañada de un escenario de caminata, es decir, un motivo de desplazamiento y una hora precisa. El contexto social y físico se explicaba en la foto (figuras 2 y 3).



Figura 2. Pasarela del Canal de l'Ourq, Saint-Denis (Suburbios de París): "Son las 8:00 a.m., usted se dirige al trabajo o al estudio y pasa por este lugar a pie. Usted diría que este lugar es: (a) cómodo, (b) incómodo, (c) usted pasa por otro lugar, incluso si ello implica un desvío que alarga su desplazamiento. ¿Por qué?". Extraído de Claude Shoshany (2012). En: https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:-SAINT-DENIS_-_Canal_St_Denis_Pont_Tournant_%26_Basilique.JPG



Figura 3. Túnel de la calle de Rambouillet. “Son las 5:30 p.m., usted se dirige al trabajo o al estudio y pasa por este lugar a pie. Usted diría que este lugar es: (a) cómodo, (b) incómodo, (c) usted pasa por otro lugar, incluso si ello implica un desvío que alarga su desplazamiento. ¿Por qué?”. Extraído de Roussel (2016) en Google Earth Pro.

Los factores individuales y las representaciones individuales y sociales influyeron en la evaluación del nivel de comodidad y las estrategias de desplazamiento pedestre. Dichos factores, en efecto, desempeñan un papel fundamental en la evaluación de una situación de caminata. La implicación de la pertenencia de género en los resultados es prueba de ello y demuestra que la emergencia del sentimiento de comodidad al caminar depende de la identidad del caminante. Los resultados demuestran, además, que los sujetos familiarizados con los lugares representados en las fotografías, hicieron una evaluación diferente de la de los sujetos no familiarizados, pues estaban mucho más prestos a dejar atrás sus representaciones sociales basándose en su propia experiencia del lugar.

El análisis del discurso de estos cuatro grupos prueba que, si bien la percepción del nivel de comodidad de una situación de caminata es importante en las estrategias de desplazamiento pedestres, al igual que las representaciones asociadas a la acción de caminar y al espacio público donde se camina, ella solo interviene finalmente en situaciones extremas.

Así, un entorno muy cómodo o, por el contrario, muy incómodo, puede influenciar las estrategias de un sujeto. Pero un entorno cuyas molestias son aceptables, en cambio, se verá poco o en absoluto impactado por la puesta en práctica de estrategias establecidas por el individuo. También suele subestimarse la evaluación costo-beneficio del caminar. Los resultados de las encuestas demuestran que un buen número de sujetos llevan a cabo su elección a partir del costo de la caminata en términos de fatiga física o psicológica y de la pérdida de tiempo.

El nivel de comodidad de los espacios públicos no sería necesariamente el objetivo por alcanzar, ya que no es el único determinante en la elección de desplazarse a pie. También porque su pluralidad y su carácter situacional hacen de la comodidad un vano objetivo por alcanzar, pues lo que es cómodo para uno, no lo es necesariamente para otro.

4. A manera de conclusión: la fantasía de una ciudad en la que se camina

La temática de este trabajo de investigación, relativa al caminar y a la comodidad de los espacios públicos, es una temática inscrita en el espíritu de la época en Francia, en Europa y en el mundo en general. Las políticas públicas buscan que las personas caminen por su salud física y mental. Argumentan que dicha actividad es buena para el planeta y porque, erróneamente se dice, no cuesta nada.

Sin duda, el caminar como práctica no implica pagar para tener el derecho de hacerlo (no existe hasta el momento un permiso para caminar) y tampoco implica pagar para tener el derecho de utilizar

determinado espacio (como es el caso de una autopista un peaje). Tampoco requiere de una inversión particular en términos de herramientas o de equipamiento, pues el cuerpo es el vehículo principal. El caminar en la ciudad, por lo tanto, no es oneroso para quien lo lleva a cabo, pero la promoción del caminar sí tiene un precio y puede resultar muy costoso para las colectividades que desean alentarlos; tal es el caso de la ciudad de París.

Hacer que la gente camine es costoso y requiere de grandes inversiones para acondicionar el espacio a fin de hacerlo caminable y, por otro lado, para sensibilizar a las personas que se quiere que caminen.

Para las políticas públicas actuales, la caminabilidad de un espacio parece garantizar la calidad de una disposición espacial determinada. Un espacio caminable debería ser el fruto de una disposición exitosa que permita responder a otros desafíos diferentes a la sola promoción del caminar como práctica. En consonancia, una ciudad en la que se camina consta de una cierta mezcla de usos y usuarios, de sociabilidad, animación, consumo, etc., en otras palabras, de cierto cosmopolitismo. Sin embargo, las políticas públicas en favor del caminar no deben quedarse solamente en crear espacios de paseo.

El desafío más importante consiste en que las políticas sean capaces de no considerar el caminar a partir de una relación casi exclusiva con el pasear, sino que contribuyan más bien a favorecerla como un modo de acceso igualitario y ecológico a los recursos de la ciudad.

Bibliografía

- Amar, G. y Michaud, V. (Coords). (2009). *La marche au cœur de la mobilité. État des connaissances*. París: Certu.
- Bonnefoy, B. (1997). L'impact des odeurs sur les voyageurs du métro Parisien. *Memorias de las Conferencias Eurodeur 97*.
- Finkelkraut, A. y Bruckner, P. (1979). *Au coin de la rue, l'aventure*. París: Éditions du Seuil.
- Chardonnet-Darmaillacq, S. (2012). La marche, du chemin faisant au faire chemin. En Jean-Paul Thibaud y Daniel Siret (Eds.), *Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances*, (pp.435-440). Montreal: International Ambiances Network.
- Chelkoff, G. (2004). Ecologie sensible des formes architecturales. *EURAU European Research in Architecture and Urbanisme, Marseille, France in Architecture and Urbanisme* (pp. 1-9).
- Foret, C. (2011). Piétons, créateurs de ville. En J.-J. Terrin (Dir.), *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé*, (pp. 214-227). Marsella: Parenthèses.
- Fort-Jacques, T. (2010). *Mettre l'espace en commun : recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro (le complexe d'échanges de la Défense)* (Tesis de doctorado). Université de Pau et des Pays de l'Adour, Pau.

- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington, D.C.: Island Press.
- Goffman, E. (1973). *Les relations en public. La mise en scène de la vie quotidienne II*. París: Les éditions de minuit.
- Jodelet, D. (1989). *Folies et représentations sociales*. París: PUF.
- Jole, M. (2003). Quand la ville invite à s'asseoir. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 94, pp 107-115.
- Joseph, I. (1998). *La ville sans qualité*. La Tour d'Aigue: Éditions de l'Aube
- Lavadinho, S. y Winkin, Y. (mayo de 2010). Comment ludifier nos villes?. *Revue Urbanisme*, 366, pp 82-86.
- Lieber, M. (2008). *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*. París: Les Presses de Sciences Po.
- Levy, J. (2008). Ville pédestre, ville rapide. *Urbanisme*, 359, pp. 57-59.
- Lynch, K. (1969). *L'image de la cité*. París: Dunod.
- Markova, I. (2007). *Dialogicité et représentations sociales*. París: PUF.
- Marzloff, B. y De Franqueville, C. (2010). Le piéton dans la ville. L'espace public partagé. En J.-J. Terrin (Dir.). (pp. 228-247). Marsella: Parenthèses.
- Maslow, A. (1943). A Theory of Human Motivation. *Psychological Review*, 50, pp. 370-396.
- Maxime, C. (2013). *Duels implicites du quotidien : approches sociocognitives et socio-représentationnelles*. (Tesis de doctorado). Laboratoire de Psychologie Sociale d'Aix-Marseille, Aix-en-Provence y Marsella.

- Moliner, P. Rateau, P. y Cohen-Scali, V. (2007). *Les représentations sociales: pratique des études de terrain*. Rennes: PU Rennes.
- Monnet, J. (2012). Ville et loisirs: les usages de l'espace public. *Historiens & Géographes*, 419, pp. 201-213.
- Monnet, J. (2017). Le territoire comme télépouvoir. Bans, bandits et banlieues entre territorialités aréolaire et réticulaire. En Geneviève Bühler-Thierry, Steffen Patzold et Jens Schneider, *Genèse des espaces politiques (IXe-XIIIe siècle). Autour de la question spatiale dans les royaumes francs et post-carolingiens*, Brepols, pp. 25-33.
- Moscovici, S. (1961). *La psychanalyse, son image et son public*. Paris: PUF.
- Moser, G. (1992). *Les stress urbains*. Paris: Armand Colin.
- Naturel, V. (1992). *Appropriation de l'espace du quartier*. (Tesis de tercer ciclo universitario). Laboratoire de Psychologie Environnementale, Paris.
- Offner, J.-M. (1988). Du voisinage à l'urbanité. Les Mobilités Piétonnes. *Revue Espaces et Sociétés*, 54-55, pp. 69 - 88.
- Proshansky, H. (1978). The city and self-identity. *Environment and Behavior*, 10(2), pp. 147-169.
- Rouquette, M.-L. (1997). *Représentations sociales. Dictionnaire fondamental de la psychologie*. Paris: Larousse.
- Roussiau, N. y Bonardi, C. (2001). *Les représentations sociales: État des lieux et perspectives*. Paris: Dunod.

- Roussel, J. (2016). *Le confort de la marche dans l'espace public parisien: Représentations, pratiques, enjeux*. (Tesis de doctorado). Universidad París Este, París.
- Simmel, G. (1903). *Les grandes villes et la vie de l'esprit*. París: Payot.
- Tillous, M. (2009). *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. (Tesis de doctorado). Universidad Panthéon-Sorbonne, París.





EL PROGRAMA FUNCIONAL

UNA HERRAMIENTA PARA LA GESTIÓN Y
ORDENACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA
PROMOCIÓN DEL CAMINAR EN LA CIUDAD

RONAL ORLANDO SERRANO ROMERO.

JEAN FRANÇOIS JOLLY.

02.



Según Hobsbawm, para explicar los fenómenos urbanos que fundamentaron el pensamiento del urbanismo moderno se deben describir cada una de las connotaciones que trajo consigo la segunda mitad del Siglo XX (Secchi, 2016, p. 79). Para la ciudad latinoamericana, el acelerado crecimiento urbano, las transformaciones económicas, culturales y políticas y la incapacidad de los gobiernos locales para responder a la sobrepoblación, la periferización y la metropolización, fueron los principales asuntos que conformaron la agenda urbana durante el llamado “siglo breve” (Herce, et al., 2013, p. 265).

Con el pasar de las décadas, la ciudad latinoamericana se convirtió en el espacio para la exageración de los procesos de extensión de la trama urbana orientados a consolidar la megalópolis soñada por la corriente moderna. Sin embargo, la configuración de amplias redes de infraestructura determinó, en palabras de Herce (2009) y Dangond et al. (2013), la ruptura de la ciudad continua y la aparición de un modelo de expansión centrado en el desarrollo y el soporte de la economía regional, a partir de la dispersión urbana, el protagonismo de los modos de transporte motorizados y la construcción de infraestructura de todos los tipos y niveles.

De esta manera, los enfoques que se han implementado para el desarrollo urbano en términos de movilidad, han generado y consolidado pautas que orientan la formulación de los instrumentos de planificación (planes de movilidad) hacia la aplicación de métodos que implican la atención al vehículo privado y la respuesta a las necesidades de desplazamiento por parte de los usuarios (Herce, et al., 2013, p. 87). Espelt (2009, p. 2) dice que estos enfoques, centrados en el concepto de demanda, han asumido que las propuestas de intervención urbana derivadas de la planificación de la movilidad parten de la proyección a situaciones futuras de los modelos de desplazamiento ajustados a un *status quo*, en un intento por optimizar y dimensionar adecuadamente la red de carreteras.

En efecto, la infraestructura comenzó a entenderse, en el marco de los planes y proyectos de movilidad, como una herramienta para satisfacer el desplazamiento demandado por las actividades urbanas y como un esquema formal para la ocupación del territorio. De ahí que el sistema de transporte presente un constante olvido de las formas de desplazamiento no motorizado, motive su expulsión del espacio público y refuerce el comportamiento espacial pendular de los usuarios que, entre otros factores, constituye un modelo de inmovilidad urbana.¹

La poca atención al ciudadano de a pie y la redefinición del automóvil como el instrumento más potente del crecimiento de la ciudad,

¹ Ver: Herce, 2009 y Herce, et al., 2013.

son parte de los retos que el urbanismo debe atender en el mundo contemporáneo. Como es afirmado por Bauman, el ciudadano se presenta confuso, dominado por el caos, carente de formas, impredecible e impredecible (Secchi, 2016, p. 97). Estamos en un mundo donde el ejercicio del urbanista o planificador debe provocar fuertes alteraciones en las nociones y teorías de las disciplinas autistas que, hasta el momento, se han encargado de abordar los asuntos de la planificación de la movilidad ignorando las demás visiones en torno a la intervención sobre un objeto en común: la ciudad.²

Así pues, la investigación que dio origen al presente documento se titula: De la supremacía del automóvil a la supremacía del peatón: un enfoque alternativo en la planificación de la movilidad para la configuración de redes de espacio público orientadas al peatón³. En ella se abordó la discusión relacionada con la necesidad de superar las barreras disciplinares que forjan la separación entre urbanistas e ingenieros de transporte, para construir herramientas que impliquen la gestión, la ordenación y el diseño de un espacio urbano adecuado para la forma de desplazamiento más autónoma, el caminar.

Ahora bien, el escenario descrito no es ajeno al caso Bogotano. En la investigación mencionada, Serrano (2015) realizó una aproximación crítica en torno a los vacíos y las deficiencias que caracterizan el actual instrumental de planificación de la movilidad. El objetivo fue establecer algunos aspectos a considerar en una adaptación progresiva del escenario normativo, encaminada a la gestión y ordenación del espacio público para la promoción del caminar como elemento clave del esquema

② Ver: ibíd.

③ Esta investigación, financiada desde el programa de becas de formación docente de la Universidad Piloto de Colombia, fue desarrollada en el marco de la Maestría en Planeación Urbana y Regional (MPUR) de la Pontificia Universidad Javeriana. Sus resultados aportaron a la apertura de proyectos de investigación que se desarrollan en el grupo de Investigación Hábitat, Diseño e Infraestructura -HD+i-.

de movilidad de la ciudad. De manera puntual, el estudio concluye que la carencia de condiciones para el desplazamiento a pie en esta ciudad radica en las imprecisiones conceptuales de los planes maestros de movilidad (PMM) y de espacio público (PMEP). A esto se suma la evidente desconexión que se tiene en el desarrollo de intereses comunes que ninguno asume como prioridad.

Si se analizan los objetivos del PMM se logra evidenciar, por ejemplo, una tendencia a relacionar la mayoría de sus metas y proyectos con el desarrollo de infraestructura destinada al tránsito motorizado. Esto constituye una visión en la que las formas de desplazamiento no motorizado resultan no ser prioridad y se excluyen de propuestas debatibles. Así, propuestas como la construcción de trazados pertenecientes a la Red de Andenes Peatonales Seguros, en zonas de concentración de actividades polarizantes, pueden ser cuestionadas al ser incongruentes con las escalas y las áreas prioritarias para la ejecución de los programas y políticas de gestión, accesibilidad y cobertura del PMEP.

Serrano (2015) también expone el caso del espacio público construido a partir del desarrollo de la infraestructura para el sistema de transporte masivo de la capital TransMilenio. Para este caso, se delimitaron e intervinieron pequeñas áreas de influencia colindantes con los ejes viales o estaciones de acceso a la red, partiendo de principios como la ampliación de perfiles urbanos y la construcción de la dotación necesaria para el funcionamiento del sistema. Sin embargo, estas operaciones que transformaron dramáticamente la imagen de la ciudad en el año 2000 se convirtieron en la actualidad en uno de los principales factores del deterioro físico urbano.⁴

⁴ Ver: Rodríguez, 2011.



Figura 1a. Acera Peatonal paralela a la troncal Suba de TransMilenio, Localidad No. 11 Suba, Bogotá D.C. Elaboración propia, 2018.

Una planificación centrada en la circulación de autobuses, determina la concepción de un sistema que desconoce el componente dinámico del entorno y las externalidades que impactan en el mismo.⁵ En síntesis, TransMilenio trajo consigo la desarticulación de los tejidos urbanos, la obsolescencia de edificaciones, el cambio de uso del suelo hacia otros de carácter nocivo, la consolidación de frentes de fachada cerrados para la vida urbana, la presencia de actividades económicas informales y la pérdida o deterioro del espacio público construido (figura 1). Dicho esto, no es fortuito encontrar en los trazados de algunas troncales como la avenida Caracas (oriente), la avenida calle 80 (occidente), la avenida Suba (noroccidente) o la avenida Américas (suroccidente), espacios residuales del desarrollo de infraestructura caracterizados por su baja intensidad

⑤ Ver: Ibid.

de uso, precaria calidad de diseño, carente de conectividad con otros modos de desplazamiento o integración inexistente con los demás elementos que conforman el sistema de espacio público de la ciudad.



Figura 1b. Frentes de fachada cerrados para la vida urbana y paralelos a la troncal Suba de TransMilenio, Localidad No. 11 Suba, Bogotá D.C. Elaboración propia, 2018.

De lo expuesto hasta aquí se puede deducir que parte de los proyectos asociados a la promoción de la movilidad peatonal, concebidos desde la visión del PMM, se han aislado de las acciones incorporadas en el PMEP para la generación, construcción, recuperación y mantenimiento del espacio público de la capital colombiana. Por esta razón, en el marco de un sistema de transporte que busca la manera de intervenir en la periferia, una de las hipótesis de esta investigación plantea que la participación del peatón y la gestión del espacio público requerido para este propósito, son entendidas como elementos dependientes del uso de las demás formas de desplazamiento y tienen poca relevancia en las estrategias de desarrollo urbano orientado a este sistema de transporte.

En este sentido, las realidades sociales y territoriales, de una paradójica ciudad contemporánea, ponen en duda la efectividad y eficiencia de los actuales enfoques y métodos que soportan la elaboración de los planes de transporte. Estas realidades hacen que sea necesario emplear enfoques alternativos en la planificación de la movilidad y en la formulación de herramientas que faciliten el ejercicio del urbanista (Jolly, et al., 2015, p. 3).

Al respecto, Herce (2009) propone que la forma, la ordenación y el potencial de transformación de las redes de infraestructura que soportan la movilidad deben ser los atributos determinantes en la localización de las actividades sobre el territorio. Desde esta perspectiva, se puede reconocer un enfoque cuya aproximación al problema de la movilidad busca, más allá de la existencia de una demanda cuantificable, la manera de dirigir y gestionar su expresión espacial sin que queden marginados o desatendidos algunos modos de desplazamiento (Herce, 2009, p. 61). Algunos teóricos como Cerda (2008) y Espelt (2009) también establecen la necesidad de incorporar, en el estudio de la movilidad, aquellos elementos contextuales que definen su integración al ámbito urbano e influyen en su funcionamiento; algunos de estos elementos son la estructura urbana, la tipología edificatoria, el acceso a servicios urbanos y el diseño del espacio público.

Desde esta lógica, resulta apropiado pensar que la adaptación del espacio público para todas las formas de desplazamiento puede ser uno de los mecanismos de recualificación urbana más eficientes, siempre que su potencialización como soporte de la movilidad incluya la definición de tipologías que garanticen la relación entre los movimientos y las actividades urbanas.⁶ No obstante, la carencia de un instrumental técnico que materialice esta visión⁷ y la poca permeabilidad de este enfoque en

⑥ Ver: Arellano, 2004.

⑦ ONU-Hábitat (2013) plantea al respecto que “el rol del espacio público en los procesos de desarrollo urbano [...] aún es vagamente comprensible e implementado [y] los mecanismos clave que intervienen en su creación y mejoramiento no son entendidos” (Aquí poner el número de página citado).

la esfera académica es lo que pone en tensión al espacio público y la movilidad como objetos de estudio de la investigación.⁸

Vale la pena rescatar la construcción teórica que realizan Jolly y Serrano (2015) en relación con la expresión especial de la movilidad. Para Kauffmann (2008), este concepto se fundamenta en la existencia de una brecha de posibilidades (campo de lo posible) que un usuario logra identificar y apropiar (motilidad) para realizar su desplazamiento de un lugar a otro. Si se contrasta esta noción con el proceso de análisis y planificación de la movilidad que Herce (2009) plantea desde el enfoque de oferta, es posible darse cuenta que las diferentes relaciones establecidas entre las actividades urbanas y la infraestructura, corresponden a los flujos (patrones de comportamiento) que los usuarios del sistema realizan para acceder a un servicio urbano (motivos de viaje) recurriendo a las redes de infraestructura existentes (formas y posibilidades de desplazamiento).

La expresión espacial de la movilidad puede ser entendida como la materialización de la relación desplazamiento-actividad, expresada en patrones de flujo y estancia, inducidos o modificados por los elementos compositivos de la infraestructura de soporte que se diseña para una o más formas de movilidad (estado de segregación o coexistencia de modos y distribución modal de viajes). Tomando como base esta consideración, el programa de la investigación tiende a elevar este concepto a una categoría de análisis, con miras a establecer métodos e instrumentos que faciliten la interpretación de los patrones mencionados y de la incidencia ejercida por las cualidades de aquellos espacios públicos que han experimentado la presión del desarrollo de infraestructura o la adaptación como espacio de soporte para la movilidad peatonal.

Este tipo de estudios pueden contar con una larga serie de antecedentes que han servido para interpretar la relación entre actividades exteriores y las cualidades del espacio público. Por ejemplo, con la reforma de tránsito para el plan de Filadelfia (USA) planteada por Kahn en 1952,

⁸ Ver: Herce, 2009.

se recurrió a la arquitectura y el urbanismo de flujos para tipificar los tráficos y representar sus intensidades. Para Pérez (2015, p. 29), este trabajo fue el primero en incorporar el concepto de patrones de movimiento y sirvió de referente para los demás estudios que buscaron incluir este tema en el pasamiento urbano. Algunos de estos trabajos posteriores fueron: el Estudio de tráfico de Londres de 1953, el Berlin Hauptstadt de 1958, el Estudio de Appleyard y Lintell para la ciudad de San Francisco de 1970, el Proyecto Transferia de 1991 o el Metropolitan Expressway de Tokio desarrollado desde la segunda mitad del siglo XX.

Luego, para esta investigación es preciso mostrar dos estudios que fundamentan su esencia y que Gehl (2013) involucra en sus reflexiones en torno a los espacios para caminar y los lugares para estar. El primero de ellos es el estudio de recorridos peatonales en una plaza de Copenhague, en el cual se capturaron los comportamientos de desplazamiento de los peatones, mediante un esquema de flujo, contrastándolos con las condiciones que definían la calidad del recorrido. El segundo es el estudio de plaza de Ascoli Piceno, incluido en una investigación orientada a identificar los lugares de estancia preferidos en las zonas recreativas de Holanda. Allí, se logró concluir mediante la observación en campo, que los límites del espacio son las áreas preferidas por los peatones para su estancia, por cuanto ofrecen diferentes ventajas prácticas y psicológicas para permanecer en el espacio público.

Si se retoman estas conclusiones y se contrastan con el problema que aborda el presente documento, podría entenderse la necesidad de concebir y proyectar el espacio público desde la determinación de medidas sobre su organización, en concordancia con las actividades que se pretenden acoger en un contexto urbano determinado, de su intensidad y de los requisitos que suponen su existencia y compatibilidad. En otras palabras, la gestión y ordenación del espacio público puede ser el resultado de la correspondencia entre los elementos contextuales de la movilidad urbana y los requerimientos de soporte para el desplazamiento a pie, así como para los demás usos que se pueden desarrollar en un ámbito urbano específico (Serrano, 2015, p. 17).

En coherencia con lo planteado, la presente investigación explora la formulación de una herramienta técnica denominada programa funcional. Ésta pretende facilitar la gestión y ordenación del espacio público en correspondencia con las condiciones de edificación, servicios urbanísticos, infraestructura, paisajismo urbano y actividades. Desde este punto de vista, la herramienta supone que sea evidente la articulación de las nociones de composición del espacio público con los requerimientos de trazado urbano. Esto se da a partir de dos circunstancias, funcionalidad vs. diseño y movilidad peatonal vs. espacio público. Desde este precepto, el programa funcional tiene como objetivo la producción del espacio público como lugar 100% que, entendido desde la definición de Whyte, se refiere al espacio donde es posible encontrar todas las cualidades urbanas y satisfacer las necesidades de uso, no solo desde el cuidado por el diseño, sino también por la eficiencia para la reproducción de actividades (Gehl, 2014, p. 19).

Para alcanzar este propósito, se propone que el programa emplee un modelo de potencialización del espacio público en diferentes escalas y que se estructure a partir de cinco principios de aplicación, a saber, 1) integración, 2) intermodalidad, 3) calidad del espacio, 4) multifuncionalidad e 5) intensidad de uso. El siguiente capítulo expone los planteamientos que se vienen elaborando desde el año 2015 como parte de un programa de investigación centrado en el estudio de los patrones de flujo y estancia de la movilidad peatonal y en la incidencia de los elementos compositivos del espacio público en el comportamiento del peatón.

Para desarrollar estas ideas, el estudio de referencia empleó el caso de una pieza urbana contemplada en el Plan de renovación urbana “La Sabana”, ubicado en la localidad N°. 14 Los Mártires de Bogotá. Como producto, la herramienta permitió establecer parámetros fundamentales para el ejercicio de diseño y planeación del espacio público. Por ejemplo, la identificación de itinerarios de recorrido, puntos de integración y espacios de intercambio modal para las formas de movilidad existentes, la distribución de actividades en los bordes de transición e interacción, la asignación de funciones al espacio público, la agregación tipológica, las condiciones de diseño y los índices de intensidad de uso.

Con relación a los resultados que se presentan a continuación, Jerome Monnet plantea que la formulación del programa funcional asume que el peatón se comporta como una partícula que se desplaza sin modificar sus itinerarios de recorrido. Éste es un aspecto claramente objetable. De la misma manera, Fernando Montenegro cuestiona que el estudio olvida la construcción histórica del espacio público, por lo que muchos de los parámetros de configuración morfológica pueden descontextualizarse del caso de estudio. Por esta razón y considerando los avances presentados, este documento es una aproximación a las bases conceptuales del programa funcional que pueden ser objeto de críticas; sin embargo, busca tener continuidad mediante un extenso y riguroso programa de investigación concebido para largo plazo, interpretando el caminar.

1. La escala de diseño, una batalla por la calidad del espacio público

Gehl (2014, p. 55) plantea que la batalla por la calidad del espacio público en la ciudad contemporánea se da en la “escala pequeña”. Debatible o no, lo cierto es que la menor escala es la menos explorada por los planificadores urbanos y Bogotá es un ejemplo de ello. Tan solo es necesario retomar las reflexiones centrales en las que Serrano (2015) describe las imprecisiones que el PMEPE tiene para definir las acciones orientadas a la producción del espacio público en la capital colombiana.

En particular, la política de gestión de este instrumento de planificación cita la escala barrial como base fundamental del proceso, al mismo tiempo que establece la unidad morfológica o la unidad de planeamiento zonal⁹ como ámbitos espaciales sobre los cuales se deben desplegar los programas de cobertura y accesibilidad. De cierta manera, este aspecto implicaría que las estrategias y los programas centrados en la apropiación del espacio público se desliguen de la lógica espacial de los procesos de producción del mismo. Pero al ser esto una hipótesis, lo válido es concluir que

⁹ Ámbitos espaciales que contienen la escala barrial (Serrano, 2015).

la dicotomía mencionada conlleva a la homogenización de las características del espacio público y de las funciones urbanas¹⁰ que allí se reproducen, para la totalidad de los sectores y los grupos sociales de la ciudad. Por esta razón, es importante aclarar la cuestión de la escala apropiada para incorporar el programa funcional en el ámbito normativo o instrumental de la planificación y el diseño urbano (Serrano, 2015, p. 35).

Para Gehl (2014, p. 58), la menor escala es “la faceta más difícil y más sensible de todas las que aparecen en el proceso de planeamiento”. Pero su aproximación espacial es la que, posiblemente, garantice un tejido sólido donde el patrón de calles, el diseño urbano, la riqueza de los detalles y la intensidad de uso, sean los factores que determinen las cualidades del espacio público destinado al peatón. Así mismo la existencia de los incentivos¹¹ suficientes para que el caminar se convierta en una actividad opcional (Jolly, et al., 2015, p. 9). Así pues, la escala que más se adecue a esta propuesta tendría que limitarse a sectores o piezas urbanas cuyo diseño permita englobar y materializar las consideraciones relacionadas con la expresión espacial de la movilidad peatonal.

La revisión de experiencias en algunas ciudades de Europa, África, Australia y Norteamérica sugieren que la pieza idónea se delimita con base en la escala barrial, siempre que esta facilite una mejor aproximación a un contexto de intervención. Arellano (2004), por otro lado, manifiesta que pensar la movilidad debe incluir elementos que la conviertan en herramienta de recualificación urbana, lo que conduce a relacionar los modelos de desplazamiento con la potencialización

¹⁰ Con este término autores como Pinto (2004) y Herce et al. (2013) hacen referencia a las actividades desarrolladas en el espacio público que son reconocidas por Gehl (2013): actividades necesarias, optativas y resultantes. En este trabajo, se hace referencia a funciones de movilidad, económicas y sociales.

¹¹ Esta serie de incentivos están orientados, según Gehl (2014), a asegurar que haya más y mejores oportunidades para caminar en las ciudades.

del espacio público a diferentes escalas. Asumir, por tanto, una única escala de implementación del programa funcional se podría convertir en un error conceptual que dificultaría el uso de la herramienta en contextos urbanos.

La hipótesis logra concebir un espectro de intervención delimitado por el barrio como parámetro mínimo y la unidad morfológica¹² como parámetro máximo. Por esto, el programa funcional sería útil para piezas urbanas de carácter inter-barrial o de planes de renovación urbana (planes parciales). Pero lejos de llegar a ser la verdad absoluta, esta investigación deja infinitos cuestionamientos que requieren ser abordados en futuras investigaciones, pues como lo plantea Gehl (2013), son tan pocas las experiencias y la información disponible de los métodos o procedimientos que estudian el desarrollo del espacio público, que cualquier método usado para este fin debe renovarse y mejorarse como recurso fundamental para el planificador urbano (Serrano, 2015, p. 58).

En el estudio de Serrano (2015, p. 55) toma claridad el ámbito espacial en el cual el programa funcional podría cumplir su objetivo, pero aún queda por resolver cuál es la correspondencia entre esta herramienta destinada a la gestión y ordenación del espacio público, y las condiciones de edificación, servicios urbanísticos, infraestructura, paisajismo urbano y funcionalidad que caracterizan un contexto de intervención. Para dar respuesta a esta pregunta, el estudio propone cinco principios para la configuración del programa en relación con las variables mencionadas (figura 2), a saber, 1) intermodalidad, 2) integración, 3) calidad del espacio público, 4) multifuncionalidad e 5) intensidad de uso.

¹² Las unidades morfológicas son piezas urbanas reglamentadas en el Plan maestro de espacio público, que sintetizan las formas de hacer ciudad y el comportamiento de sus habitantes, con el fin de facilitar el análisis e intervención del espacio público. Dichas unidades se clasifican en trazados de fundación, barrio, aglomeración o polígonos sin trazado (PMEP citado por Serrano, 2015).

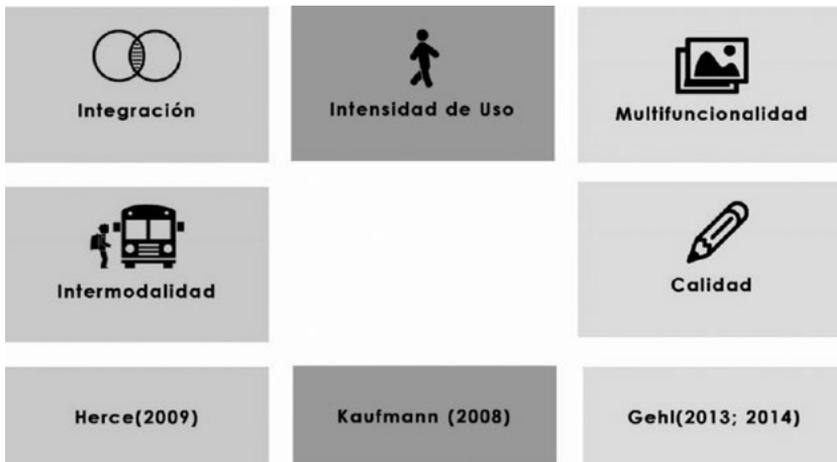


Figura 2. Principios de configuración para el programa funcional y su articulación teórica. Elaboración propia.

En los siguientes apartados se describen cada uno de estos principios junto al caso de estudio con el que se busca ilustrar la utilidad del programa funcional en la planeación o el diseño urbano. Como se mencionó, el ejercicio consistió en proyectar el espacio público para una pieza urbana contemplada en el plan parcial de renovación urbana La Sabana¹³ ubicada en la Localidad No. 14 Los Mártires de la ciudad de Bogotá. Este plan, que se puede observar en la figura 3, fue formulado para un sector con alta relevancia histórica cuyas dinámicas urbanas se encuentran determinadas por la existencia de redes del sistema integrado de transporte público (SITP) y TransMilenio, la proximidad a bienes de interés cultural nacional y distrital, entre ellos la estación de la Sabana, la presencia de actividades económicas de escala zonal y urbana, una alta presencia de población flotante y un elevado grado de detrimento del espacio urbano.

En consecuencia, el plan concebido en la modalidad de redesarrollo tiene como objetivo transformar el sector de la estación de la Sabana a

¹³ El plan parcial de renovación urbana “La Sabana” fue adoptado en el año 2015 mediante decreto 073 de la alcaldía mayor de Bogotá, según registro de la Secretaría Distrital de Planeación.

través de i) la configuración de un sistema de espacios públicos que no solo privilegien y valoricen la presencia de los bienes de interés cultural y los equipamientos presentes en el sector, sino que también fortalezcan y faciliten la movilidad dando respuesta a los flujos peatonales existentes, ii) el desarrollo de un modelo de ocupación que incorpore nuevos usos de comercio y servicios que atiendan las demandas originadas por la recuperación de la estación de la Sabana como nodo de integración intermodal y iii) definir una oferta de vivienda de diferentes perfiles socioeconómicos en el marco de los proyectos de renovación urbana del centro ampliado de la ciudad de Bogotá.¹⁴ Estas consideraciones son determinantes en la aplicación del programa funcional.



Figura 3. Pieza urbana plan parcial “La Sabana”, Localidad No. 14 Los Mártires, Bogotá D.C. Elaboración propia a partir de IDECA y Secretaría Distrital de Planeación, 2018.

2. Integración e intermodalidad

Sáenz (1998, p. 1) menciona que el caminar es un elemento clave en la eficiencia del sistema de movilidad de una ciudad. No obstante, en Bogotá

¹⁴ Ver: SDP, 2015.

esta noción tiende a tomar un giro importante en la medida en que el PMM logra reducir la concepción de este modo de desplazamiento a un recurso básico para la alimentación del sistema de transporte, por lo que su incorporación se realiza por medio del plan de intercambiadores modales y con acciones orientadas a configurar redes de espacio público solo en los principales centros de actividad local o en puntos de integración con otros modos de transporte.

El problema de esta formulación radica en que el PMP, cuyos referentes tienen un soporte predominantemente económico, categoriza los espacios de intercambio modal como “trazados particulares” y los deja bajo las acciones mencionadas del PMM. Como resultado, se obtiene un diseño de espacio público homogenizado por los determinantes de la jerarquización vial, en otras palabras, de las condiciones propias de las secciones viales establecidas para cada trazado de la ciudad. Siguiendo esta lógica, se puede concluir que la intermodalidad y la integración son, en el caso bogotano, dos factores relevantes en la planificación de la movilidad, pero no en la gestión y ordenación del espacio público destinado a caminar.



Figura 4a. Puente peatonal para el acceso a estación NQS calle 75, troncal NQS central de TransMilenio, Bogotá D.C. Elaboración propia, 2018.

Si se analiza detalladamente este planteamiento, se logran identificar aspectos de un ejercicio tradicional, derivado de la planificación del transporte, como el valor ponderable y representativo que se le otorga al peatón en la cuantificación de la demanda que debe satisfacer el sistema. En contraste, entender el caminar como una forma predominante de movilidad, implica que la intermodalidad y la integración sean valores que constituyen la existencia de polos de generación y atracción de viajes peatonales, así como la proyección de espacios públicos de intercambio modal en contextos espaciales determinados. La ciudad asume la existencia de estos espacios, por ejemplo las sesiones definidas para el sistema de transporte masivo (TransMilenio); pero la ausencia de una red de espacio público claramente definida, ha llevado al desuso y el detrimento dichas áreas (figura 4), pues la formalización del espacio como lugar de acceso a una red de transporte público no supone la integración con los demás modos de desplazamiento o la existencia de un espacio agregado tipológicamente¹⁵ para esta función (Serrano, 2015, p. 63).

¹⁵ Esto concepto, tomado de las experiencias catalanas en proyectación urbanística, hace referencia al ejercicio de categorizar los espacios públicos y sus condicionantes de diseño, por tipologías definidas según la respuesta que se debe dar a las dinámicas sociales y económicas de un sector determinado (Serrano, 2015).



Figura 4b. Espacio de intercambio modal y a estación NQS Calle 75, troncal NQS, Bogotá D.C. Elaboración propia, 2018.

Llegados a este punto, se infiere que los elementos del programa funcional marcan la existencia de un espacio público para la movilidad peatonal, no solo porque los ejes de tránsito de destino de gran parte de los itinerarios cotidianos pasan por aquí, sino también porque determinan la existencia de algunos de los espacios públicos que pertenecen al barrio. En este sentido, pensar aquí, que la propuesta de los autores se refiere a una reforma, más bien se expresa la intención de crear un espacio de intercambio modal que cuenten con un diseño que considere todas las posibilidades que tiene para realizarse. Como afirma Serrano (2015),

“El espacio construido que se deriva de la incorporación de estos

principios al programa funcional, será el que posibilite la óptima distribución de los viajes en los diferentes modos de desplazamiento que se integren en un ámbito espacial, así como la eficiencia de sus intercambios” (p. 64).

limitada por cuatro ejes
ar, corresponde a la ave-
donde también circulan
entran, a menos de mil
en la configuración de
definición de puntos de
estudiados: estación de la
do, la carrera 18 y la ca-
oriental respectivamente,
que se accede a la pieza
nos del SITP. Y el eje del
oría con el eje vehicular
o corredor de baja capa-

cial plantea desarrollar
orientadas al desarrollo
ficatorias: i) torre plata-
UAU 2 y 4. Así mismo, el
orte, de una plaza y un
e la UAU 1 (figura 5).

la identificar las redes de
motorizados, con el obje-
redes que componen el
más, busca establecer los

espacios de acceso o salida de la pieza o unidades inmobiliarias y asignar espacios públicos de intercambio modal (Serrano, 2015, p. 62). Como se

observa en las figuras 6 y 7, cada modo de desplazamiento asume particularidades de configuración y definen orígenes/destinos de los itinerarios de recorrido. En el caso de la red peatonal, se logran distinguir dos ámbitos de circulación del usuario, el interno que concentra los recorridos realizados sobre la estructura de espacio público del plan parcial, relacionados con el acceso a las unidades inmobiliarias y el externo que concentra los recorridos realizados en los espacios que delimitan la pieza urbana, relacionados con la entrada o salida del plan parcial, o con desplazamientos de los usuarios que no permanecen en el proyecto.

De lo anterior se deduce la necesidad de agregar tipológicamente espacios que i) se conviertan en puntos de recepción de los viajes peatonales generados por la integración con las demás redes de movilidad, ii) concentren y optimicen la circulación de usuarios de paso que no permanecen en la pieza urbana, iii) sirvan como puntos de distribución de viajes en los itinerarios de recorrido con motivos de permanencia (obligados u opcionales) y iv) eviten la saturación de los espacios públicos en el plan parcial.