

ANDAR: MOVILIDAD SOSTENIBLE¹

Artículo de reflexión - Recibido: marzo 10 de 2013 - Aprobado: mayo 2 de 2013

Psic. Edilsa Rojas Sánchez²

Pontificia Universidad Javeriana Bogotá, Colombia. edilsarojas@gmail.com

Arq. Henry Osorio Campillo³

Universidad Nacional de Colombia. heosorio@uniandes.edu.co

Para citar este Artículo / To reference this article / Per citare questo articolo:

Osorio, H. & Rojas, E. (2013). ANDAR: MOVILIDAD SOSTENIBLE. *Módulo Arquitectura CUC*, p.27-44.

Resumen

El presente artículo expone algunas reflexiones generadas por la investigación *Sistema transperiférico: el andar como movilidad sostenible. Caso Suba Tibabuyes, Bogotá D.C.* realizada por la Facultad de Arquitectura y Diseño, Departamento de Diseño de la Universidad de los Andes. Destaca la necesidad de modificar la concepción espacial urbana de movilidad estructural y jerárquica actual que junto con las Tecnologías de la Información (TIC's) ocasionan inmovilidad y en consecuencia una ciudad inadecuada para el andar. Propone la adecuación del espacio a partir de la concepción de ciudad compleja, transperiférica y múltiple, dejando de lado el énfasis en la funcionalidad y el uso. La propuesta y resultados tuvo en cuenta la participación de la percepción del poblador, su habitabilidad y apropiación para consolidar un territorio apto para el andar; genera unas posibles acciones de cambio en la infraestructura, desfuncionaliza la calle, expone el andar como un acto de descubrimiento y el trayecto como recorrido de experimentación y vivencias.

Palabras clave:

Andar, movilidad, peatón, transperiférico, trayecto.

1 Artículo producto de la investigación terminada: "Sistema transperiférico: el andar como movilidad sostenible". realizada por la Facultad de Arquitectura y Diseño, Departamento de Diseño de la Universidad de los Andes.

2 Profesional especializada en problemáticas socio-espaciales y procesos participativos para la conformación y consolidación de ciudades. Desde 1994 está vinculada a la docencia y a la investigación en diversas Universidades de Bogotá con las facultades de Arquitectura y Diseño.

3 Arquitecto, maestro en Diseño Industrial, profesor universitario, empresario e investigador mezcla sus habilidades y observación práctica en los temas urbanos en circunstancias contemporáneas llevándolas a la docencia y la investigación buscando desarrollar modelos que permitan la interacción entre academia y cotidianidad, enmarcado dentro de la corresponsabilidad sostenible del medio. Actualmente es profesor asociado de la Universidad de los Andes en Bogotá, Colombia.

TO WALK: SUSTAINABLE MOBILITY

Abstract

The paper presents some reflections generated by research Transperipheral System: walking as sustainable mobility, Case Tibabuyes, Suba, Bogotá D.C. conducted by the Faculty of Architecture and Design, Department of Design, Universidad de Los Andes. It emphasizes the need to modify the conception of urban space and current hierarchical structural mobility together with the information technologies (TIC's) causes immobility and therefore a city inadequate to walk. Proposes the adequacy of space from the complex city concept, and multiple Transperipheral, leaving aside the emphasis on functionality and usage. The proposal and results take into account the participation and perception of resident, the habitability and the appropriation to consolidate a suitable area for walking, generates possible actions of infrastructure changes, making the Street Dysfunctional, exposes the walk as an act of discovery the trip as travel experimentation and experiences.

Keywords:

Walking, mobility, pedestrian, Transperipheral, way.

CAMMINARE: MOBILITÀ SOSTENIBILE

Riassunto

L'articolo espone riflessioni generate dalla ricerca Sistema Trasperiferico: el andar como movilidad sostenible. Caso Suba Tibabuyes, Bogotá D.C. fatto dalla Facoltà d'Architettura e Design della Universidad de los Andes. Sottolineando la necessità di modificare la concezione spaziale urbana di mobilità strutturale e gerarchica attuale che assieme alle tecnologie dell'informazione (TIC's) causano immobilità e di conseguenza una città inadeguata per camminare. Propone di adeguare lo spazio a partire dalla concezione della città complessa, trasperiferica e multiple, lasciando in secondo piano la funzionalità e l'uso. La proposta e risultati hanno tenuto in considerazione la partecipazione degli abitanti, la loro percezione, la abitabilità del territorio e appropriazione dello stesso nell'atto di camminare; produce possibili azioni di cambi nelle infrastrutture, toglie funzioni alla strada, presenta la camminata come un atto di scoperta e il tragitto come un percorso di sperimentazione e di esperienze.

Parole chiave:

Camminare, mobilità, pedonale, trasperiferica, tragitto.

INTRODUCCIÓN

A partir de la investigación se generaron diversos cuestionamientos relacionados con la movilidad urbana, que abrieron una frontera de exploración sobre la problemática y los cambios que requieren la ciudad y sus habitantes para poder proponer un andar como movilidad sostenible. Preguntarse sobre la concepción espacial de ciudad actual, sobre las metodologías ausentes de participación, sobre cómo los habitantes viven y experimentan su movilidad, cómo proporcionó resultados que incentivan el desarrollo de acciones en territorios urbanos consolidados y periféricos, en los que propuestas singulares como estas, son capaces de generar grandes cambios y aumentar la complejidad urbana.

Uno de los lineamientos fue entender la ciudad desde otra visión, caracterizada por otras formas de organización espacial del hábitat urbano, en algunos casos definida como fragmentada, discontinua, colmada de contrastes socioeconómicos; una nueva ciudad, denominada por unos “ciudad difusa” o “ciudad fragmentada”, ciudad múltiple, diversa, heterogénea. Como aboga Boira (1992) comenzar a pensar en *“un modelo urbanístico que evite la zonificación y apueste por la ciudad compleja, de actividades mezcladas, compacta y plurifuncional”*, y cuestionar la forma de distribución espacial funcional, estructural y policéntrica/nodal.

Desde el lugar de enunciación de la ciudad estructural y jerárquica es, según el lineamiento que se expone, donde se origina el problema de movilidad; actualmente el sistema vial es concebido como un sistema jerárquico, atrapado por la relación forma-función-valor; forma contemplada por la dimensión (tamaño), función (circulación) y valor (primaria-secundaria). Las acciones que conlleva esta clasificación se expresan en la distribución en la ciudad por unas vías amplias denominadas arterias (V0-V1-V2), autopistas, con categorías de gran movilidad, circulación, velocidad, y las cuales deben permanecer en buen estado, otras de menos dimensiones denominadas intermedias, hasta llegar a las zonales-barriales cuyas dimensiones e importancia son menores, exclusivas para peatones, motos y ciclas.

El Sistema Integral de Transporte (SIT) está propuesto pensado desde un sistema jerarquizado relacionado con la infraestructura vial y con los grados de importancia del transporte. La atención a las vías principales que unen los diferentes puntos de la ciudad con el transporte masivo, ha descuidado todas aquellas vías secundarias, terciarias o más pequeñas que son las que permiten la entrada y salida del poblador a su hogar y todo aquel medio de transporte que permite la movilidad desde una moto, hasta la acción de caminar propuesta por el transeúnte, partes integrantes del sistema móvil.

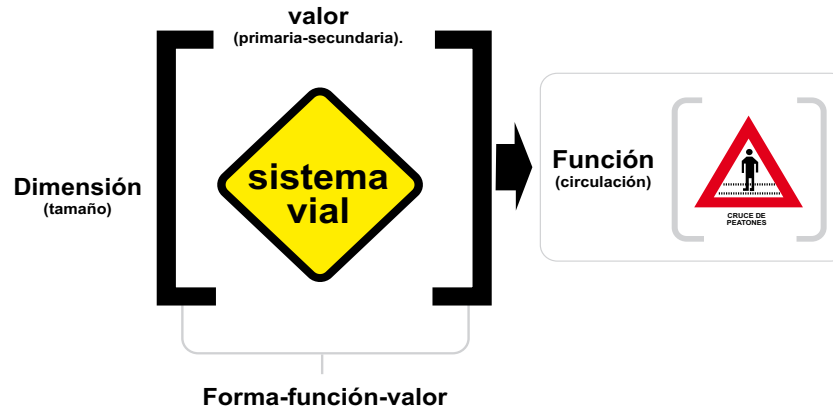


Figura 1. Relación forma-función-valor de la infraestructura vial actual. Osorio (2011).

Es evidente como la forma de concepción de la movilidad urbana da prioridad por un lado al tipo de transporte y al lugar por donde fluye, sin contar con las otras diversas formas de movilidad, y mucho menos el espacio urbano cedido para su flujo. La movilidad a explorar en este artículo es el andar, dejado de lado en el mundo contemporáneo y supeditado a la inmovilidad por la tecnología, a la inexistencia de espacios propicios para hacerlo y a la inseguridad.

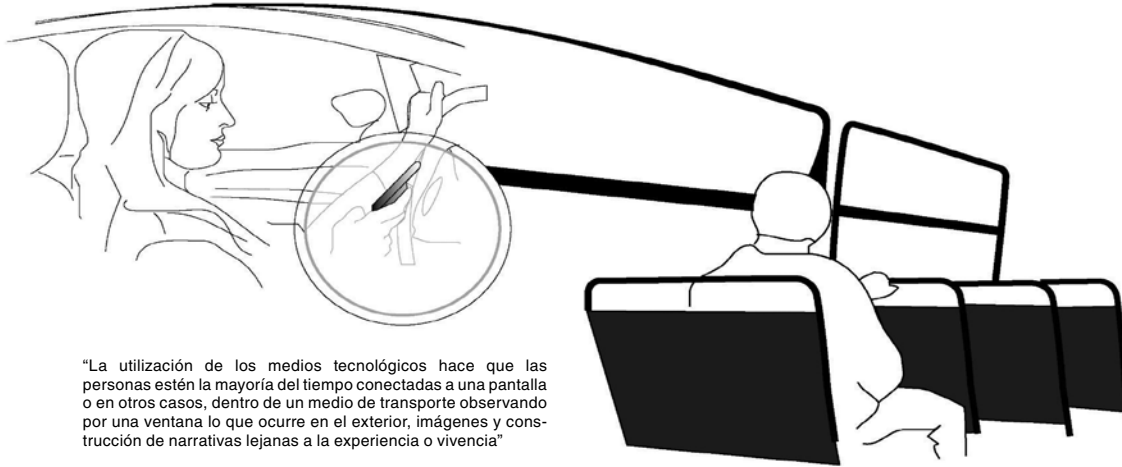
La tecnología, una forma de inmovilidad

En la actualidad, la acción del *andar* está casi en vía de extinción, la utilización de los medios tecnológicos hace que las personas estén la mayoría del tiempo conectadas a una pantalla o en otros casos, dentro de un medio de transporte observando por una ventana lo que ocurre en el exterior, imágenes y construcción

de narrativas lejanas a la experiencia o vivencia.

Un mundo inmerso en la velocidad del transporte, en las troncales y en los medios masivos de transporte el poblador vive un eterno viaje, una película a través de una vitrina, de una ventana, sin que se haga presencia en el espacio; el espacio no se practica, solamente se atraviesan zonas que no se conocen sino a distancia, se imagina la vivencia de los otros, se acumulan escenas, se viaja a través de actos imaginarios (Silva, 2006).

En otros casos, se relaciona con una pantalla, la ventana virtual... un mundo inmerso en las transmisiones, en donde el topos o el lugar se va difuminando en la ciudad en busca de información, son las telepresencias en donde “el tiempo real de la retransmisión de un acontecimiento se impone al espacio real del propio acontecimiento” (Virilio, 1995, p.38).



“La utilización de los medios tecnológicos hace que las personas estén la mayoría del tiempo conectadas a una pantalla o en otros casos, dentro de un medio de transporte observando por una ventana lo que ocurre en el exterior, imágenes y construcción de narrativas lejanas a la experiencia o vivencia”

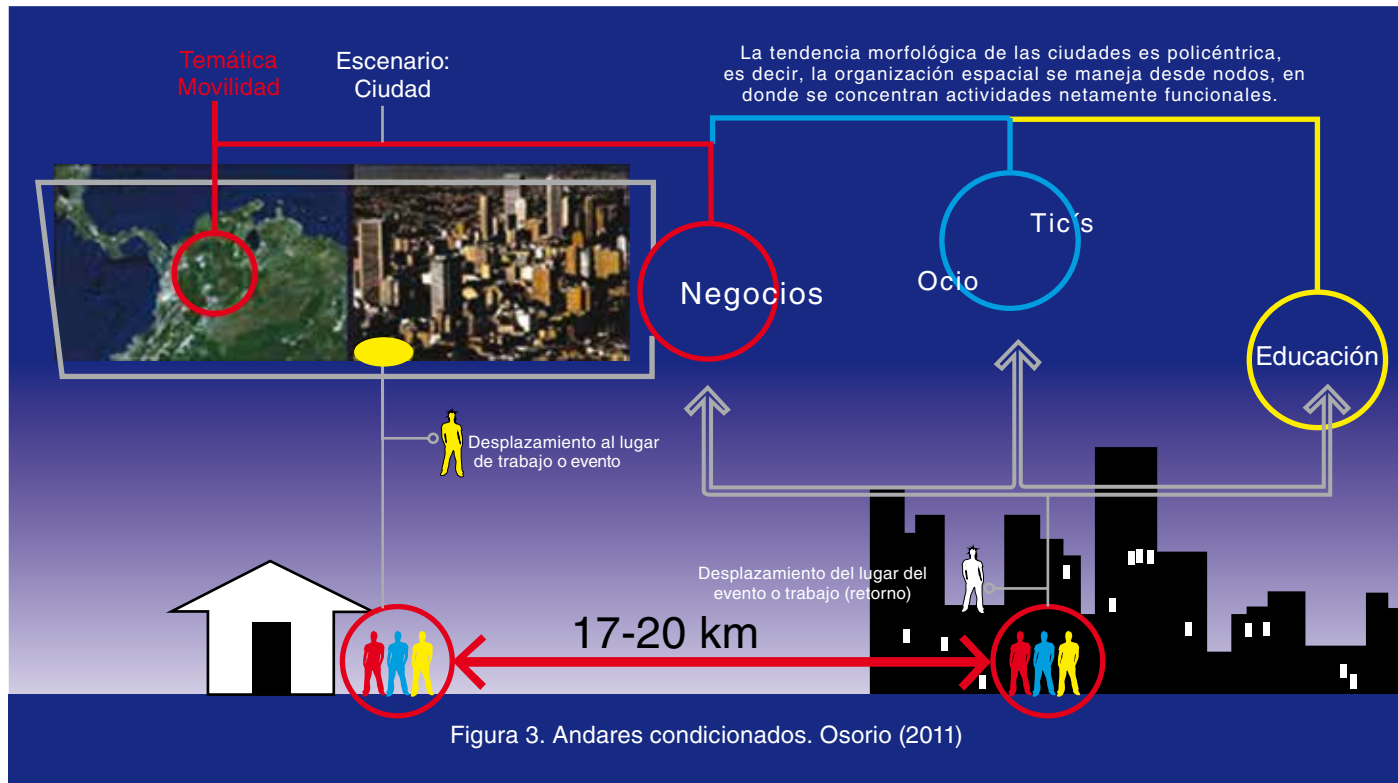
Figura 2. Ventana: viajes a través de actos imaginarios. Osorio (2011)

La percepción espacio-temporal de la velocidad cambia en la contemporaneidad, para Virilio, la importancia y el poder en el siglo XXI está manejado por la velocidad que permite desplazarse y comunicarse. Al desplazarse hay una salida, trayecto y llegada consideradas igualmente importantes, pero con la revolución del transporte, el trayecto se convirtió en una especie de inercia, de intermedio, de rato que hay que rellenar para no caer en la desesperación. La llegada, como resultado, objetivo, meta, sigue marcando el rumbo.

El trayecto, el recorrido, pierde la capacidad de descubrimiento del mundo, la velocidad ha modificado sus condiciones. Esto implica que en el mundo actual para adquirir conocimiento no es necesario movilizarse, el descubrimiento, aprendizaje, la experiencia y vivencia adquiridas en el trayecto son remplazadas por un

“click” que lleva al mismo resultado en menos tiempo y posiblemente con mayor precisión. Pero también solo se conoce el resultado, la construcción previa al no ser inmediata se desaparece en el tiempo y el espacio.

Asumiendo entonces que la velocidad marca la pauta de la movilidad, el andar no se considera como una “acción digna” de tener en cuenta en un tiempo donde prima la velocidad, la eficiencia, la competitividad. En la concepción centralizada y jerarquizada de la movilidad en la ciudad, la prioridad la tiene el transporte y sus problemas de vías, velocidad, desplazamiento, tiempo, medios, presupuestos, todo y todos giran alrededor de la búsqueda de soluciones. Este artículo quiere llamar la atención sobre eso otro, que forma parte de la movilidad y que no se tiene en cuenta por ser una aparente minoría: la movilidad del peatón, del que camina, del que anda.



Ciudad inadecuada para el andar

La centralización de la problemática y de las soluciones de una movilidad sostenible en el sistema de transporte y el sistema vial ha conllevado a que se deje de lado otros problemas y alternativas de solución que están inmersos en un aspecto tan general y macro como lo es la movilidad.

La tendencia morfológica actual de las ciudades es policéntrica, es decir, la organización espacial se maneja

desde nodos, en donde se concentran actividades netamente funcionales; en el caso de Bogotá los portales de transmilenio, espacios céntricos en cuyo alrededor surge la infraestructura de la sociedad de consumo, lugares de entretenimiento y comercio, equipamientos como colegios, empresas o industrias, pero desprovistos de identidad, de cultura, de apropiación por parte del poblador, los denominados por Auge (1988, p.83) como “los no lugares, espacios del anonimato”.

Estos nodos o policentros han propiciado desplazamientos relativamente cortos (8 a 10 kilómetros) que se pueden hacer en bicicleta o a pie, incentivando el andar, “han contribuido a la reducción de los tiempos de viajes para el abastecimiento de la oferta comercial, de servicios para los hogares, han ofertado algunos equipamientos sociales y servicios urbanos” (Cuervo, 2006), pero no es suficiente.

Desde estos nodos el transeúnte inicia su recorrido para llegar a pie a su hogar, por vías secundarias y terciarias, trazando diariamente su andar. Contrario al cuidado de las vías principales y articuladoras, el descuido de estas vías zonales y barriales es indiscutible, son insuficientes las vías de acceso y su estado es deplorable, produciendo incomodidad e intranquilidad en la movilidad peatonal. El hecho de recorrer las calles destapadas, sin pavimentar, contaminadas por múltiples imágenes, sonidos y olores, hace del andar una tortura, prefiriendo el poblador del barrio tomar algún medio de transporte y, por consiguiente, entrar a formar parte de la inmovilidad. Se sobreentiende que los flujos peatonales son pieza fundamental dentro del sistema de movilidad, por cuanto garantizan la accesibilidad y conexión al interior de las centralidades y los

tejidos residenciales, entonces ¿por qué el desinterés de cuidar estas vías?

Aunque en el marco de la formulación del Plan Maestro de Movilidad de Bogotá en el 2006 se consideró como una política otorgar importancia al caminar, proteger al peatón y definir políticas específicas de movilidad peatonal con sentido de solidaridad, aspecto que en la ciudad y en especial los barrios periféricos por la condición de deterioro en la que se encuentra la infraestructura vial, los andenes, plazas, parques, senderos ha sido muy difícil de cumplir. Proveer condiciones óptimas de movilidad a los flujos peatonales, por tanto, requiere contar con condiciones físicas y funcionales que garanticen seguridad a los individuos y a su vez contribuyan a mejorar las condiciones ambientales y urbanísticas de la ciudad.

Otro aspecto que no incentiva el andar por la urbe es la construcción en los nodos o policentros de los grandes centros comerciales impulsores de la sociedad de consumo actual. Para Tato (2007) *“se le está restando vida y protagonismo a la calle, al espacio público y, se está asimilando que el ocio es lo mismo que el consumo”*. Este andar es el funcional, el del espectador de una vitrina preparando su próxima compra o crédito a seguir.

Adecuación y practices del espacio

Pero no basta con realizar acciones desde los diferentes planes existentes, si la concepción de organización espacial de la ciudad no se modifica. La concepción espacial móvil transperiférica desarrollada por esta investigación diserta que para la problemática sobre la movilidad, las categorías duales y jerárquicas han sido perjudiciales, han contribuido a la exclusión y, en contraposición se propone la búsqueda de un discurso que respalde la multiplicidad y diversidad puestas en un mismo plano, en donde los bordes que definen las categorías se diluyen, se fisuren y los grados de diferencia se acorten hasta cambiar de estado.

Desde la infraestructura vial significa llevar la periferia al centro y viceversa, crear unas fuerzas “*peri-fugas y peri-petas*” que se distribuyan por la ciudad a partir de fisuras, donde se craquele y se logre la permeabilidad, donde la ciudad se abra desde el exterior hacia el interior, y las vías, al no pensarlas jerárquicamente, todas serán necesarias en el sistema, todas cumplirán la función de conectar; la red, el enmarañamiento es de todas las vías, no se puede establecer la circulación sólo desde las troncales.

Visto desde esta perspectiva, el trazado vial estará a cargo de los pobladores desde su dinámica de desplazamiento, desde sus intereses laborales, comer-

ciales, de esparcimiento, las vías serán delineadas desde los recorridos que ellos consideren importantes, esas y no otras serán prioritarias para el territorio; de la misma forma los nodos, cruces o puntos de encuentro que convocan, se deben realizar; por esta razón, las vías complementadas con el espacio público deberán estar en buen estado para así aumentar la identidad del territorio, alejándose de la homogeneidad vial y del espacio público propuesto desde planeación.

Este andar como experiencia urbana, o sea, todo habitante, ayuda a la descontaminación ambiental (por sus condiciones de vida y sin proponérselo) con el simple hecho de no poseer un vehículo particular, desde el uso del transporte público (buses, busetas, colectivos, transmilenio) y desde diversas formas de auto-organización como los ciclo-taxis, moto-taxis, vehículos alternos que proporcionan soluciones endógenas a la problemática de movilidad.

Pone en evidencia que los recorridos de transeuntes para tomar algún transporte público que los conecte a las rutas principales de transmilenio o alimentador duran entre 10 y 15 minutos; que caminan sobre las vías principales y se dirigen al comercio cercano (droguerías, panaderías, supermercados), a los colegios del sector, al paradero de buses, a los lugares de esparcimiento; que al interior de los barrios la mayoría de las calles están

Experiencias Urbanas

Abierta a la interacción en el entorno (ciudad)
desde el andar como desplazamiento sostenible

Proceso de estudio. Actores y dererminantes

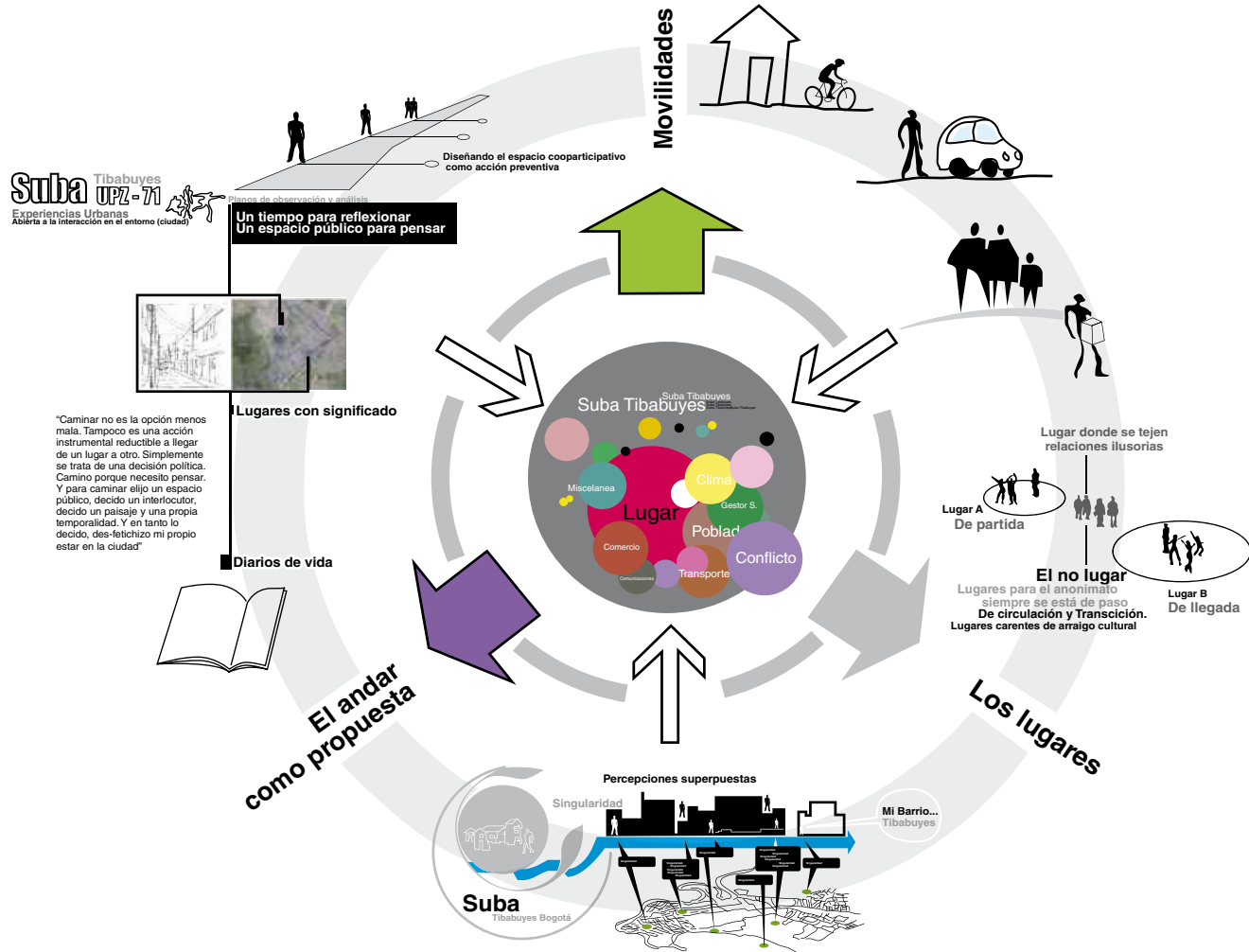
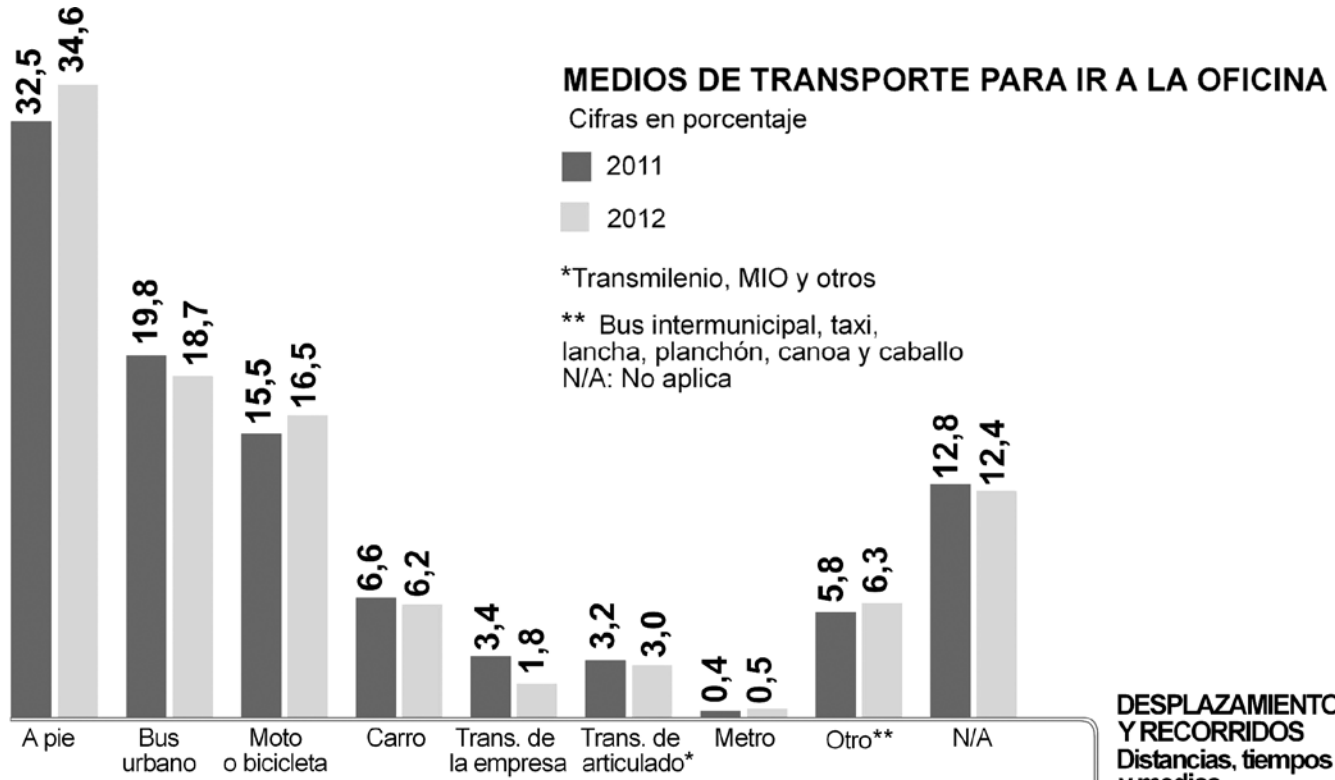


Figura 4. El andar como experiencia urbana. Osorio (2011)

pavimentadas, pero son menos transitadas que las vías que lo rodean y/o las principales, puesto que prefieren la movilidad sobre estas calles ya que para

ellos es más práctico, menos peligroso que andar entre las cuadras, protegiéndose de la delincuencia presente en estos sectores periféricos.



Fuente: Dane
Gráfico: LR

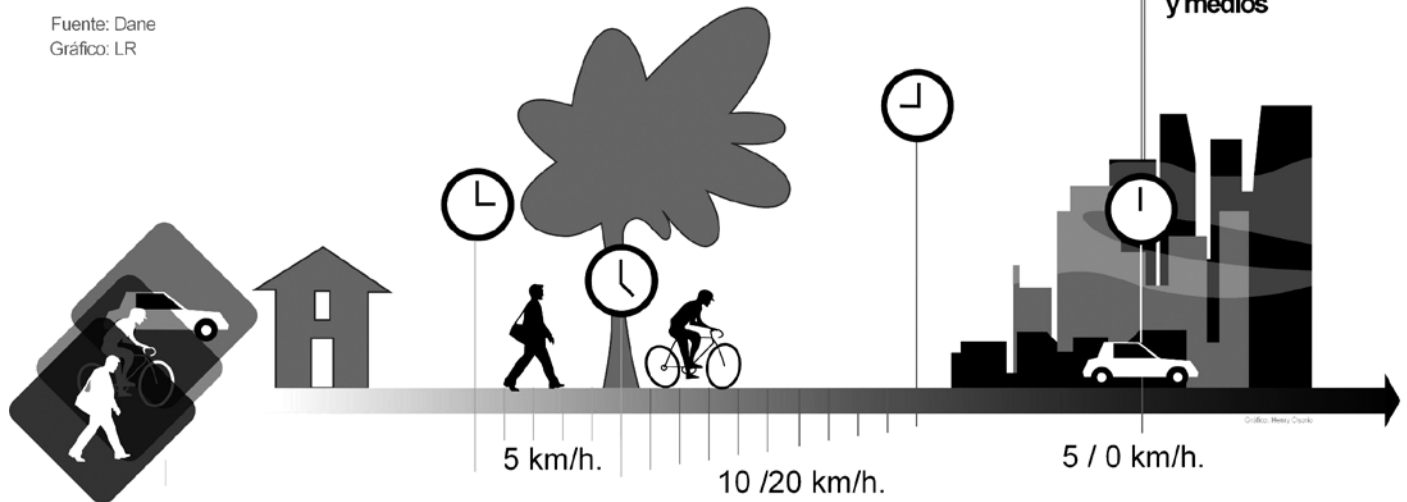


Figura 5. Desplazamiento sostenible. Osorio (2011)

Para este poblador periférico, es común tomar dos transportes para salir a su sitio de trabajo, por lo general buseta y transmilenio, aspecto que afecta la economía. Muchas veces prefieren salir del barrio en cualquiera de las rutas que realizan los buses, busetas o colectivos y no tomar el alimentador, opinan que la ruta se demora mucho en pasar, pierden tiempo esperándolo, también al llegar a los portales hay demora en la ruta que les sirve, pasan muy llenos, los maltratan y no son cómodos para su uso. La gente que elige los buses, busetas y/o colectivos como medio de transporte casi siempre tiene que empezar su día muy temprano, estos salen en el horario que los necesitan (4:30 am), están disponibles, son rápidos, económicos y seguros, y muchos creen que transmilenio no les ofrece estas garantías.

La bicicleta, es otro medio utilizado por los pobladores de barrios periféricos, ya que varios habitantes trabajan en obra a las afueras de Bogotá y resulta más fácil y económico transportarse en este medio, es rápido, seguro dependiendo del manejo; además, consideran que de esta forma cuidan el medio ambiente. El transmilenio, otro medio al que los habitantes recurren, el menos utilizado porque está ubicado lejos del barrio, la gente tiene que caminar hasta la estación más cercana, creen que no es económico y es inseguro, demorado, las personas que eligen este medio es porque los deja más cerca de su trabajo o porque en el barrio no existen rutas que los lleven hasta su trabajo, entonces acuden a transmilenio.

Los mencionados datos concuerdan con la Encuesta Nacional de Calidad de Vida 2012 revelada por el DANE donde se señala que el medio de transporte más utilizado para ir al trabajo es caminar, una de cada tres personas lo hace (aumentó de 32.5% en el 2011 al 34.6% en el 2012); el bus urbano, el segundo medio de transporte más común entre los colombianos pasó de un 19.8% en 2011 a un 18.7% en 2012, las motos y bicicletas (aumentó de un 15.5% a un 16.5%) son el tercer medio más usado y el automóvil particular, el transmilenio presentaron disminuciones. La encuesta revela que la gente está caminando más, tiene menos plata, no tiene para viajar en bus, ni en transmilenio”, afirmó Diego Otero, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas, Administrativas y Contables de la Universidad Central de Bogotá en artículo publicado en el Diario La República, sección economía (Solano, 2013).

Acciones de cambio

Para que el andar comience a tener importancia en la ciudad, se considere incluso igual que la movilidad del vehículo, es imprescindible sustituir la jerarquización por la multiplicidad vial. Despojar algunas calles de su función primordial, dejar de verlas como si estuvieran únicamente relacionadas con el transporte, diseñadas para el tránsito, con el único fin de ir de un lugar a otro; y empezar a mirarlas como espacios colectivos, lugares de actividades, de información, de encuentros,

de separaciones..., no solo verlas como rutas de poder o hegemónicas, sino rutas culturales, en donde las velocidades se contraponen por el andar, favoreciendo la movilidad cultural y no la funcionalidad, buscar el placer de encontrarse, respetarse... este cambio de concepción y organización es fundamental para la calidad de vida de los ciudadanos.

Si se parte del hecho de que la calle es un lugar de encuentro, donde se establecen relaciones, se adaptan comportamientos colectivos, entonces, es posible que el arquitecto y diseñador se convierta en constructor de ambientes totales, de escenarios propios para el caminar proponiendo una transformación social y de comportamiento, de la misma forma que una nueva pedagogía ciudadana.

Llegar al punto en que la calle estimule el recorrido, que caminar por el barrio se convierta en un deleite, promover y construir situaciones, espacios que hagan surgir en la ciudad nuevos comportamientos más sostenibles, pensando como decían los Situacionistas “habitar es estar en casa en todas partes”. Ver la ciudad como un modo lúdico de reapropiación del territorio, un juego placentero, un espacio para vivir colectivamente y experimentar comportamientos alternativos, un espacio en el cual es posible “perder el tiempo útil” para transformarlo en un tiempo “lúdico-constructivo” (Careri, 2002).

Cambiar la concepción y pensar en la multiplicidad permite que el 80% de la infraestructura vial para el peatón sea prioritaria en un territorio. De ser así, se puede comenzar a integrar las propuestas de planificadores urbanos como Sorkin (2008) quien propone diseñar ciudades para otras formas de transporte, una ciudad enfocada a la movilidad del andar, rediseñar la ciudad para acomodar el transporte y que gire alrededor del peatón, en donde el territorio tenga en cuenta el trabajo, estudio, recreación para que el poblador no tenga que moverse de su territorio, entonces, de inmediato bajaría la demanda del transporte ¿Utopía o posibilidad?

El incremento de la movilización peatonal en un territorio, la reducción de desplazamientos en automóvil o servicio público hacia el trabajo, estudio y fuentes de ingreso, pueden ser el inicio de una Bogotá viable y sostenible, estrategias que no incentivan la creación de centralidades geográficas ni flujos de circulación de tránsito, permiten la minimización de tiempos y costos de desplazamientos maximizando la calidad de los servicios.

Algunos pobladores ven en la bicicleta una opción de transporte cotidiano y en la cicloruta un espacio de movilización. En la actualidad, se promociona el uso de este espacio y el medio de transporte, lo que ayuda a la descontaminación, colabora con la salud y el bienestar desde el ejercicio que se realiza, pero la expe-

riencia de observación, de interconexión con el entorno, de interacción vivida en el trayecto no se presenta al ser una acción mecánica, aún se sigue pensando en el tiempo y la distancia eficiente.

Incentivar el tráfico peatonal y alternativo con bicicletas tiene efectos importantes en la reducción de los factores de contaminación ambiental, sonora y de emisión de partículas generadas por los sistemas de transporte motorizados. Se ha demostrado que el impacto generado en sectores intervenidos con proyectos de espacio público se manifiesta en el mejoramiento de las condiciones urbanísticas, de seguridad al peatón, confianza y apropiación ciudadana, con efectos positivos en el mantenimiento y sostenibilidad de los proyectos.

Acciones participativas

Con esta concepción espacial de multiplicidad vial que propone desde su infraestructura la importancia de todas las vías, sin exclusión jerárquica y funcional para fomentar la cultura del caminar y conformar el sistema transperiferico que abre y permite la entrada de la periferia a la ciudad centralizada, y desde la potencialización de los espacios de encuentro comunes, colectivos, de esparcimiento, se puso sobre la mesa una visión para generar propuestas de proyectos y planes para un territorio

mucho más factible de hacerse realidad de manera participativa. Infortunadamente, la manera en que las ciudades se planean y construyen hoy en día se ha vuelto tan institucionalizada que los pobladores raras veces tienen la oportunidad de expresar sus ideas y aspiraciones acerca de los lugares en que ellos habitan.

Para crear espacios del andar es importante que tanto los planificadores, diseñadores e ingenieros vayan más allá de mirar a las comunidades con el fin de cumplir unas metas definidas con anterioridad. La experiencia ha demostrado que cuando se crean espacios teniendo en cuenta las propuestas de los pobladores, cuando acogen las ideas de la comunidad, los lugares de apropiación se evitan posteriores fracasos, como las calles dominadas por el tráfico, parques de poco uso y proyectos de desarrollo a medio hacer o aislados.

Hablar de otra forma de concebir las vías, es también crear y recuperar el espacio público; ambos son elementos claves para construir la ciudad contemporánea. El espacio público es un principio social, un elemento determinante en los planes de ordenamiento territorial y prioritario en los planes de desarrollo. El lineamiento a tomar es la “transformación física del espacio público con énfasis en la relación, el cambio en la forma de uso y la apropiación por parte de la comunidad” (Guzmán, Maya, Kadami, & Gil, 2012).

Se requiere de una planeación participativa que se origine en las ideas y habitabilidad de la comunidad, con una visión socio-cultural del espacio público como espacio privilegiado de la ciudad, la idea es construir un espacio donde prime lo colectivo, con una visión ambiental que busque hacer un desarrollo urbano sostenible donde se privilegie al peatón y la bicicleta.

El Placemaking o la creación de espacios como plazas, parques, calles y fuentes de agua se empezó a utilizar por arquitectos y planificadores, espacios que atraen a la gente por ser placenteros e interesantes, cuyo enfoque fue transformador para el desarrollo de la comunidad, la planificación y el diseño urbano. Ethan Kent⁴ co-fundó la campaña sobre el “*renacimiento de las calles de la ciudad de Nueva York*” como un esfuerzo para cuestionar la política de transporte auto-centrado e inspirar una nueva visión de las calles públicas como destinos dinámicos, dirigió una exposición educativa denominada *Calles Habitables: Una Nueva Visión de Nueva York*. La campaña y sus proyectos de demostración han dado lugar a la creación de cambios de política de transporte en esta ciudad.

4 Kent, E. (2009). Vicepresidente Senior project for Public Spaces. Nueva York y alrededores. *Autoridad en la práctica de Placemaking* como un enfoque transformador de desarrollo de la comunidad, la gobernanza, la planificación y el diseño urbano. Ha fotografiado espacios públicos en más de 700 ciudades y 50 países alrededor del mundo.

La creación de espacios no es solo el hecho de construirlos o arreglarlos; es más bien un proceso que fomenta un sentido colectivo, el de apropiación de comunidad. Dicho simplemente la creación de espacio estimula a la comunidad local, la inspira y visibiliza su potencial, al crear espacios públicos se promueve la salud, la felicidad y el bienestar.

El andar como un acto de descubrimiento

La práctica del andar es un arte nómada, espacio de búsqueda, de descubrimiento, “espacio háptico” como lo denomina Deleuze (1997); conocer lo cercano, el contorno, con sus múltiples variaciones, referencias, conexiones, estar atento a los cambios. El tiempo y el espacio son elementos paralelos en el acto de caminar, significa entonces moverse de un lugar a otro, trazar un recorrido estando dispuestos a conocer, a estar a la expectativa del encuentro, del compartir, huyéndole a la quietud, a la estaticidad.

Según Garavito (1999), el nómada no tiene un punto fijo de llegada, ni una meta, va errando, alimentándose de las características del entorno, se acomoda a las condiciones del territorio, el nómada vaga de alguna manera a la aventura, va construyendo pensamiento, materialidad. El que vaga se transforma, cambia, le huye al sedentarismo, a los estados parsimoniosos, a la quietud; en una palabra, vive

el trayecto, no le interesa ni la salida ni la llegada; pero también, hay nómadas virtuales, donde no hay necesidad de moverse de un sitio, de desplazarse, lugar en donde solo interesa la llegada.

Careri (2002) plantea el andar o caminar como una forma distinta de habitar, de construir en forma simbólica la ciudad, de realizar distintos usos, de desplazarse, utilización del tiempo para dedicarse a la especulación, a conocer, a la exploración, a la aventura, tiempo no utilitario por excelencia sino lúdico, basado en el deseo.

Andar sin rumbo fijo o meta determinada, explorar, conversar, observar... el tiempo funcional ha suprimido este placer, aprehender el estímulo, sensibilizarnos a él, sin condicionarlo a la respuesta inmediata. Buscar en lo cotidiano los deseos de la gente, provocarlos, despertarlos y sustituirlos por los impuestos para la cultura dominante, *“Pasar del concepto de circulación en tanto que complemento del trabajo y distribución de la ciudad en distintas zonas funcionales al de circulación como placer y aventura”* (Careri, 2002) p.108.

Bosc (2009), plantea que *“para potencializar la movilidad peatonal hay que actuar a escala vecinal o intermedia del espacio urbano y la intervención tiene que atender lo existente y los desarrollos futuros, las formas de articulación y operación de las calles con el resto de la ciudad”* p.46.

Y Virilio (1997), nos dice que: *“La ciudad es el lugar de la proximidad entre los hombres, de la organización del contacto... proximidad con el espacio, con la naturaleza, proximidad mecánica y electromagnética con la globalización y el tiempo real que le transporta al espacio real”* (p. 42). Desde lo local, la ciudad se compone del vecino, del que está al lado, presente, del que dependo respetando su alteridad y singularidad, no es la ciudad del que está lejos, con el que me comunico de forma virtual, sino con el que me relaciono corporalmente, con el que aún establezco contacto. El rumor, el diálogo, el charlar juntos, encuentros amenazados por la tecnología de la información.

Estos planteamientos permiten ser reforzados a partir del Andar, pues según Silva, es a partir del andar como nos apropiamos de un territorio, lo conocemos, lo detallamos; *“en la práctica del caminar, del caminar por todos lados se descubren múltiples huellas trazadas por otros, se revelan senderos, lógicas de composición de la vida cotidiana local, caminos funcionales que acercan un lugar a otro y están sometidos a órdenes y reglas, caminos alternos, caminos de ocio, caminos exclusivos, caminos poco recorridos...”* (Silva, 2006) p.31. En fin, conocer otros más, hasta que el tiempo lo delimite.

Sacar del lugar el andar funcional, aquel que posee un objetivo específico,

el andar que lleva al sujeto a un punto determinado, cuando se tiene que ir de un lugar a otro, a la tienda, al mandado o porque no se quiere tomar transporte al trabajo, andar para llegar a algún lado, caminar sin poner atención alrededor, con mirada fija, sin darse cuenta de los edificios, negocios, gente, sobrecarga de estímulos en donde todos son iguales sin que ninguno atrape al transeúnte. Andar al que estamos acostumbrados, ese andar que por estar inmerso en la cotidianidad no deja entrever el lenguaje del intersticio, de lo no visto, de lo inesperado y sensible que nos toca y transforma.

Cuando se camina es importante el entorno, el paisaje, por eso la creación de los espacios públicos deben estimular el andar, ¿Qué papel juegan los lugares por los que se camina? ¿Y la compañía del caminante o su interlocutor? ¿Y la época del año? ¿Y el escenario geográfico?

Caminar no es la opción menos mala. Tampoco es una acción instrumental reductible a llegar de un lugar a otro. Simplemente, se trata de una decisión política. Camino porque necesito pensar. Y para caminar elijo un espacio público, decido un interlocutor, decido un paisaje y una propia temporalidad. Y en tanto lo decido, des-fetichizo mi propio estar en la ciudad (Sodo, 2008) p.1.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Hoy, las grandes urbes se ven abocadas a resignificar su sostenibilidad asumiendo nuevos paradigmas globales, referentes -por un lado- a los continuos cambios tecnológicos, que modifican la percepción espacio-temporal -y por otro-, los comportamientos y actitudes del ser humano en la percepción física del espacio. La preocupación contemporánea de las transformaciones en el paisaje urbano se proyecta en lograr un espacio y territorio sostenible, amigable con el entorno natural, social y cultural tanto local como globalmente.

La investigación se fundamenta en la posibilidad de pensar ciudades con un desarrollo sostenible, donde exista una calidad de habitabilidad urbana que propicie el bienestar y salud de sus pobladores. Por esta razón, rescata el andar como eje conductor y facilitador de ciudades sostenibles. La metodología aportó al estudio la creación de cartografías realizadas por investigadores, estudiantes, pobladores, gestores sociales, quienes desde su conocimiento, experiencia y apropiación del territorio, aportaron los sistemas emergentes propicios del andar que después permitieron construir la propuesta sobre una planificación urbana participativa basados en resultados acordes con su habitar, dentro de una escala zonal constituida por 11 barrios.

Destaca la esencia del ser humano desde una visión analógica y el derecho a la libertad de desplazarse libremente por territorios que se consolidan únicamente desde las prácticas urbanas del poblador, aquellas que permiten desarrollar capacidades para adaptarse al interactuar y modificar el paisaje que habita, prosperando y creciendo en comunidad, construyendo una humanidad más equitativa, equilibrada y sostenible.

Para el andar sostenible se detectaron dos fuerzas que lo minimizan y producen inmovilización: la tecnología y las ciudades planificadas desde la concepción estructural y jerárquica, donde prima la movilidad, la velocidad vehicular, el consumo y la funcionalidad del mundo contemporáneo. Esta ciudad concebida de esta forma no tiene en cuenta la infraestructura necesaria para el peatón como las vías, los andenes, los lugares de encuentro lúdicos; no prioriza el trazado y la importancia que da el poblador a su territorio, no retoma aquellos sistemas emergentes que surgen para apoyar la sostenibilidad como el uso del transporte público, la bicicleta, ni afianza los recorridos cortos para el mandado; en una frase: no incentiva el andar.

Dejar participar al poblador, afianzar lo colectivo, compartir conocimiento y saberes debe ser el enfoque de estos estudios de planificación urbana sostenibles, este nuevo hábitat solo es logable desde el poblador y su disposición a asumir retos y compromisos con él mismo y con quienes le rodean, además,

permite encontrar y entender la ruta hacia nuevos espacios permeables resaltando la trascendencia del concepto transperiférico, entendido como la conjunción de diferentes fuerzas, de integración de redes y sus afectaciones directas sobre la población, fuerzas dinámicas en continuo cambio desde el habitar que posibilita las transformaciones del territorio.

Desde el análisis, propone cambiar la concepción jerárquica vial por la de multiplicidad, haciendo la apertura al sistema transperiférico vial, elemento importante en la transformación, en especial de los barrios periféricos de cada ciudad; la desfuncionalización de algunas vías para convertirlas en rutas culturales, dispuestas a generar placer, encuentros, satisfacción en el caminar; dejar de lado la velocidad, la salida y llegada con propósitos fijos y vivir el trayecto percibiendo otros espacios, tiempos, vidas, sueños propios y ajenos; hacer de la vía una calle con el principio de alteridad, de colectividad; y, si es posible, pensar el andar como un acto de descubrimiento, donde se dé lugar a la especulación, al encuentro.

Este tipo de investigaciones alimenta las academias, a futuros profesionales en diversas áreas del conocimiento que hoy trascienden hacia compromisos transdisciplinarios más exigentes donde la antropología, la psicología, el urbanismo, la biología, entre otros tienen cabida. Destacan la singularidad del ser humano, sus necesidades y derechos fundamentales.

REFERENCIAS

- Augé, M. (1988). *Los No lugares. Espacios del anonimato (4a. Ed.)*. Barcelona: Gedisa.
- Boira, J. (1992). *La Ciudad de Valencia y su imagen pública*. Valencia: Colección Departamento de Geografía. Universidad de Valencia.
- Bosc, S. (2009). La calle y la explosión de la ciudad. En C. Guzmán, T. Maya, & S. Kadamani, *La calle es nuestra. Bogotá, ciudad en movimiento* (p. 46-47). Bogotá: Universidad de Los Andes.
- Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gilli.
- Caro, F. (2013). *Los espacios vacíos son aburridos*. Obtenido de El Tiempo: www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-5606527 abril
- Cuervo, I. M. (2006). *Bogotá, Plan Maestro de Movilidad. Localización de la actividad económica. El presente futuro de la Capital*. Bogotá: Siglo XXI.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1997). *Mil mesetas (3a Ed.)*. Valencia: Pretextos.
- Garavito, E. (1998). Destitución del sujeto moderno. *Cuaderno Transhumantes*, 11-21.
- Guzmán, C., Maya, T., Kadami, S., & Gil, C. (2012). La calle es nuestra. En J. Salazar, *El espacio público en la recuperación urbana de Bogotá* (p. 1-154). Bogotá: Ediciones Unidades.
- Osorio Pérez, F.E. (2011). *Maestría en desarrollo rural y regional. Universidad Pontificia Bolivariana*. Facultad de Estudios Ambientales y Rurales. Doctorado en Estudios Latinoamericanos. Université Toulouse le Mirail, Francia.
- Silva, A. (2006). *Imaginarios Urbanos. (5ta Ed.)*. Bogotá: Arango Editores Ltda.
- Sodo, J. (2008). *Apuntes para pensar caminando*. Obtenido de: <http://algunosescritos.wordpress.com/2008/06/23/apuntes-para-pensar-caminando/>.
- Solano, M. A. (2013). Una de cada tres personas se va al trabajo a pie. *La República*, 7.
- Sorkin, M. (2008). ¿Cómo sería una Bogotá viable? *El Tiempo*, p. 1.
- Tato, B. (2007). *Con el espacio público no se juega, ni al golf ni a nada. L'écriture ou la vie..* Obtenido de: [De Ansedeblogspot.com](http://DeAnsedeblogspot.com).
- Virilio, P. (1995). Dromología la lógica de la carrera. *Letra Internacional*, 34-40.
- Virilio, P. (1997). *El ciber mundo, la política de lo peor*. Madrid: Cátedra, S.A.