

ESTADO DEL ARTE DEL PROYECTO: “Urbanización del movimiento: espacio público
- transporte público, accesibilidad y cohesión urbana. 3 caso con resultados dispares:
Barcelona, Barranquilla y San Salvador.”

AUTORES: Emilio Reyes Schade, Raul Perez Arevalo, Ileana Rodriguez Bonilla, Samuel Padilla Llano, Emerson Martinez Palacios

RESUMEN: A partir de la capacidad de estructuración que podemos asociar al binomio espacio público – transporte público, la presente investigación pretende profundizar en los aspectos de urbanidad que esta relación puede brindar a la ciudad o a parte de ellas, en razón a, los diferentes grados de religancia e Imbricación urbana (lasos) que se generan entre éstos (la vía y el transporte público (preferentemente guiado)), y las demás instancias urbanas asociadas a un itinerario y, que en última instancia tienen directa relación con la cohesión urbana de un territorio.

MARCO TEÓRICO: “El medio físico es una parte estructuralmente integral de la sociedad, y al mismo tiempo un apoyo de las necesidades y actividades concretas. Es además, un sistema cultural, interdependiente, con proposiciones fundamentales respecto a los individuos y a la sociedad. En estos roles, el entorno físico posee influencia sobre la gente, sobre la satisfacción de sus necesidades, y es un medio de comunicación, en cuanto fuente de penas o alegrías” (Rykwert, J. 1981: 8) El espacio público, es, y ha sido, soporte y reflejo de variadas transformaciones sociales, económicas y políticas, que a su vez, han repercutido en éste, con motivo de la evolución y avances de la estructura y las infraestructuras de servicio, comunicación, información y transporte. Planteando con ello, una suerte de complementariedad del campo de la transformación para cada momento de cambio a partir de su intrínseca capacidad de adaptación, como también de su probada capacidad de contención, articulación y soporte de nuevos valores urbanos. Es en este sentido, que el espacio público nos brinda una estructura de relación que refleja en gran medida una idea de ciudad (compartida y común) que de una u otra forma apunta desde su constante acomodo y crecimiento a dar cumplimiento a las necesidades presentes y futuras. Si consideramos que la forma como nos relacionamos con nuestro medio varía en gran medida debido a las transformaciones en la estructura e infraestructura de movilidad, las mismas tienen cierta distinción analítica en la morfología urbana que pone a prueba la capacidad de adaptación del espacio urbano, ya no solo desde su valor funcional y formal, sino simbólico y social. En esta línea de trabajo, el estudio del espacio público se centra en la posibilidad de asimilación de la creciente complejidad de los sistemas urbanos, en el orden tanto de la cantidad y disposición de los elementos de un sistema (complejidad cuantitativa) como, desde su potencial variable de interrelación y conectividad (complejidad cualitativa). En este sentido, es que la complejidad la encontramos directamente asociada a la compatibilidad y diversidad de los usos y funciones que determina la configuración y reparto del espacio soporte que les contiene y que condiciona su interacción en términos de intercambio, concentración, servicio y uso. Lo anterior, necesariamente plantea la regularización y surgimiento de nuevas formas de relaciones en la manera de afrontar la problemática urbana, y evidencia la necesidad de

desarrollo de una concepción multidimensional que reconozcan la diversidad y complejidad, a partir de la articulación y compatibilización de las distintas funciones y requerimientos de cada sistema con las necesidades de los ciudadanos tanto para en las diferentes escalas de organización que definen el funcionamiento de la ciudad como a nivel de la imagen de la mismas. Es en este sentido, que el significativo valor estructural que denotan estos espacios de concentración (nodos), recurrentemente han mantenido cierta regularidad y neutralidad entorno a un lenguaje consensuado de patrones (formales, espaciales, organizacionales, etc.) indistintamente al valor que le otorguemos a cada uno de ellos en razón de un modelo o idea de progreso. Retomando las consideraciones acerca de la forma urbana la condición específica de estos espacio que determina la naturaleza física de su envolvente, la condición vinculante que se genera entre ellas y la abstracción que podemos hacer de sus principales elementos estructurales, les confieren una doble connotación, por un lado, la de constituirse en elemento de interrelación entre el individuo y el medio, y por otro lado, el de soporte y encuentro de los diferentes sistemas urbanos caracterizados principalmente a partir de los modelos referenciales más representativos de construcción de la ciudad, los cuales en su conjunto podemos traducir gráficamente en la imagen de un esquema espacial que permite la vertebración y orientación como variable significativa y complementaria a la primera. En este ámbito, los esfuerzos de adaptación local a partir de los cuales las ciudades enfrentan los nuevos retos urbanos, posicionan a los espacios públicos ligados a la estructura e infraestructuras de transportes en un lugar de importancia. En concreto, como espacios de encuentro e intercambio colectivo, los espacios públicos como interfaz óptimos para la aplicación y gestión de las medidas de adaptación. De los ejemplos analizados, los resultados positivos de las medidas de adaptación aplicadas en el diseño de los espacios públicos asociados a ciertas infraestructuras de transporte ya pueden ser evaluados, no sólo por su capacidad para rectificar ciertas inconsistencias en el orden de la consolidación del tejido urbano, sino además por su capacidad para desencadenar nuevos procesos de recalificación y recualificación urbana (transformación) directamente relacionados con los nuevos valores y dinámicas adoptados en el marco de una propuesta urbana sostenible y eficiente. Con el fin de aprovechar al máximo las oportunidades que puedan surgir de la aplicación de medidas de adaptación, los espacios públicos deben ser reconocidos y concebidos como una red continua y estructural capas de abarcar varios otros sistemas, y no meramente como entidades individuales (calles, plazas, estaciones). Teniendo en cuenta esto y las nuevas formas de afrontar la problemática urbana, la implementación o mejora de los transportes públicos, se ha consolidado en una herramienta de cambio significativo frente a un modelo que ha afrontado a partir de la homogeneidad, el simplismo y la privatización la complejidad urbana, con lo cual ha generado en muchos casos el colapso y la decadencia de una parte importante del tejido y la estructura urbana, principalmente en lo refiere a los ámbitos de la producción, la calidad y el valor intrínseco que les hemos asociado como sociedad a los espacios público. Desde este punto de vista y tomando en consideración las diferentes fases de los proyectos urbanos (Portas, N. 2003) que han dado lugar a las formas de producción de los espacios públicos, la reflexión sobre el planteamiento urbano entendido a partir de la conformación de entidades espaciales compuesta y de articulación variable, si en sus dos primeras instancias estuvo relacionado principalmente a las intervenciones que se realizaron en áreas

patrimoniales y/o de usos industriales obsoletos a las que se sumaron obras urbanas que fueron inducidas por las dinámicas asociadas a eventos específicos de orientación internacional, y que en conjunto han tenido en común el objetivo de generar nuevas instalaciones e infraestructuras adecuadas para el ocio, el esparcimiento, el encuentro y la movilidad. Teniendo esto en cuenta, una pregunta que surge es: ¿Estamos al borde de una tercera fase en la que los proyectos urbanos especialmente los que tienen relación directa con las estructuras e infraestructuras de movilidad están destinados a la producción de espacios públicos preparados para afrontar la creciente complejidad de la vida en la ciudad y la pérdida del sentido de la misma? Bajo este escenario, la respuesta que se ha intentado dar a través de la potencialización de los transportes ferroviario urbano público en la transformación de la ciudad moderna frente a otros medios de desplazamiento; en primer lugar, ha estado en gran medida determinada por su capacidad vertebrante como por su probada eficiencia y coherencia con los valores relacionados con la sostenibilidad como concepto referencial de las directrices urbanas, el cual entendemos como: “la adopción de una perspectiva holística y sistémica con interrelación e interdependencia ineludible con todas las dimensiones del medio como ecosistema, con los comportamientos individuales y sociales, a la vez que con los valores, los estilos de vida, las formas de producción, las tecnologías, las políticas y la estructura social”. (Pol, 1996; Caro Moreno, 2016). En segundo orden, la potencialización de estos medios de transporte, responde en gran medida a la regularidad que confieren, tanto a las directrices de crecimiento como a las que tienen relación con las certezas y precisiones que entrega a la organización y proyección de las políticas públicas. En esta línea, otros factores significativos son los que se relaciona con la frecuencia y accesibilidad al y del servicios tanto en lo que atañe a una reducción de los tiempos de desplazamiento (entre un 20% al 30 %) respecto al transporte en plataformas compartidas como en lo que se refiere a la puntualidad y regularidad. No obstante, la implementación de este tipo de sistema en el espacio público, indistintamente de sus diferencias de capacidad y uso específico, requieren de un proyecto global de intervención que ha apuntado en la medida de cada realidad a la mejora de las condiciones de habitabilidad en la ciudad, al apostar por el reequilibrando del territorio y del reparto en los usos del espacio público entre los diferentes medios de comunicación y el restos de actividades afines. Esto implica un cambio sustancial en la percepción y en la forma que nos relacionamos con nuestro medio y en el orden del crecimiento urbano.

ESTADO DEL ARTE: El estudio del espacio público así como su producción se han afrontado y tratado desde diversas perspectivas en relación al valor que cada sociedad le ha impreso como factor de urbanidad, sin embargo, y frente a lo diverso del tema y a lo variado de las interpretaciones de su papel en la sociedad, autores como Lynch (1960), Jacobs (1961), Portas (1968), Lefevre (1973), Borja (1977), Brandão, P. (2011), Remesar (2013 Y 2016) plantean un cierto conceso en la idea de que la ciudad es el espacio público. Esta apreciación, que podemos asociar al carácter polisémico del espacio público, se sustenta en la visión que define a éste como soporte y punto de relación entre las redes y sistemas que hacen factible nuestra experiencia en la ciudad, es decir, nuestra vida urbana. De igual forma, en la idea de que, al concebirse como soporte y punto de relación, es el espacio mediador (interfaz) según lo cual el tipo, el número y la calidad de los intercambios que se generan sobre la base de

este están sujetas a la disposición, orden y valor que demos a la diferentes actividades y funciones que se suscitan en él. En esta lógica, George Amar (1993 y 2011), Brès (2005 y 2006) y Mayorga y Fontana (2012) nos plantea la necesidad de esbozar un nuevo significado sobre el valor y papel de los espacios públicos desde la movilidad, la cual supere la idea reduccionista de establecer los criterios de diseño y explotación únicamente desde la variable desplazamiento, por la de una visión más amplia que pone el énfasis en los intercambios (número y calidad) y la extensión de lo público en lo urbano como una forma de revertir la dependencia institucional que establece la mayor valorización de la demanda por la oferta (Boaga, G. 1977) en los procesos de selección, la cual va en detrimento directo de la posibilidad de proyectar una influencia mayor en la planificación y estructuración de la ciudad. En lo referido a la posibilidad de crear intercambios fecundos, la idea de entender estos espacios como proyección de lo público esta relaciona, como plantean autores como IPRAUS-ENSAPB (2002 y 2005), Diaz, S. (2011), Richer, C. (2008) y Terzis, G. (2000) al valor de centralidad que los puntos de contacto (interfaces) entre transporte y el resto de los sistemas urbanos tiene en la organización de la ciudad, así como también en la posibilidad de ofertar servicios (Soulas, 2006 y Joseph, I. 1987) y actividades que promueven la mejora de las condiciones de accesibilidad (Remesar, A. 2006). El Incorporar los requerimientos dados por las multifunciones que se inscriben en el espacio o área de relación le posicionan como un elemento significativo para la promoción y consolidación de proceso de (re)generación urbana. La consiguiente interrelación entre diferentes redes, como nos plantean Dupuy (1998) y Watts (1998 y 2003), supone necesariamente el entendimiento sistémico de los diferentes componentes urbanos y su complementariedad en lo público. En este sentido, y sobre la base del soporte físico-espacial que provee el espacio público, la interdependencia como elemento generador de urbanidad (principalmente en términos de cohesión urbana) viene determinado por la singularidad que se establece entre redes, las múltiples conexiones y la casuística como oportunidad de nuevos y más fecundos intercambios (rede Small world) en relación a lo existente. En consideración a la posibilidad de establecer nuevos vínculos a partir de las aleatoriedades que se generan como parte de la interrelación e interdependencia entre la red de espacio público y la de transporte, la simplicidad y homogeneidad entendida desde la perspectiva de la estandarización de las condiciones de habitabilidad (preferentemente las que tiene relación con la accesibilidad y que se desprende de forma directa de los procesos de compatibilización entre el material rodado y las personas dentro de una área de influencia) y no desde una visión reduccionista y simplista, está supedita en lo referido a la intervenciones o acciones directas (diseño) a lo que Cervero (1996) define como “ease of reaching places” y que básicamente hace referencia a la idea de que aun cuando, el comportamiento humano puede ser moldeado dentro de ciertos parámetros algunos de estos no son moldeables como por ejemplo la tendencia a realizar el menor esfuerzo y tomar la distancia más corta entre dos puntos.

BIBLIOGRAFÍA

- Amar, G. (2011). *Homos mobilis. La nueva era de la movilidad.* La Crujida Ediciones. Buenos Aires.

- Amar, G (1993) : Pour une écologie urbaine des transports. En: Les annales de la recherche urbaine, Mobilités. Paris: RAPT.
- Ascher, F. (2004). Los Nuevos principios del urbanismo : el fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid : Alianza
- Editorial. Retrieved from http://cataleg.upc.edu/record=b1250474~S1*cat.
- Boaga, G. (1977). Diseño de tráfico y forma urbana. Barcelona : Gustavo Gili. Retrieved from
- http://cataleg.upc.edu/record=b1004802~S1*cat.
- Brès, A. (2005). Inscription territoriale des mobilités et riveraineté de voies. Faire halte aujourd'hui. Thèse de doctorat, Paris I
- Panthéon-Sorbonne.
- Brès, A. (2006) : De la voirie : riveraineté et attrition, Des stratégies d'inscription territoriale des mobilités périurbaines. En : La
- rue entre Réseaux et Territoires. Revista Flux, No. 66/67
- Brandão, P. (2011). La Imagen de la ciudad: estrategias de identidad y comunicación. Barcelona : Publicacions i Edicions Universitat de Barcelona.
- Caro Moreno, J. (2016). Funding of technological innovation in the services sector in Colombia. ECONÓMICAS CUC, 37(2), 89-114. <https://doi.org/10.17981/econcuc.37.2.2016.05>
- Diaz, S. (2011) Aproximación territorial a los intercambiadores de transporte. En: Colombia Revista Facultad De Ingeniería
- ISSN: 0121-1129 ed: Universidad Pedagógica De Tunja Red Nacional De Semilleros De Investigación v.20 fasc.30 p.17 - 29
- ,2011
- Dupuy, G. (1998). El Urbanismo de las redes: teorías y métodos. [Barcelona]: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y
- Puertos.
- DUPUY G. (1988) Les interconnexions. La tribune de Transports et Sociétés, Transports, n° 331
- Cervero, R. (1996). Paradigm Shift: From Automobility to Accessibility Planning (Working Paper 677, Institute of Urban and
- Regional Development). Berkeley: University of California.
- Gehl, J., & Gemz{u00F8}e, L. (2002). Nuevos espacios urbanos. Barcelona: Gustavo Gili.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito.
- IPRAUS-ENSAPB (Institut Parisien de Recherche : Architecture, Urbanistique, Sociétés – École Nationale Supérieure
- d'Architecture Paris Belleville), 2005a, Architectures du transport : Rapport final Vol. 3, Tramway, espaces publics et
- mobilités, Paris, Predit, 323 p.
- IPRAUS-ENSAPB 2005b, arquitecturas de transporte: Informe Final Vol 1/4, Información general y transversales acciones,

- París, PREDIT, 249 p.
- Jacobs, J., Muxí, Z., Gutiérrez Valdivia, B., Delgado, M., Useros, A., & Abad, Á. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Lefebvre, H., Martínez Lorea, I., & Martínez Gutiérrez, E. (2013). La Producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.
- Mayorga, M. Y. & Fontana, M. P. (2012). Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos. Revista Bitácora Urbano Territorial, 21(1) 123-138.
- Portas, N. (2007). A Cidade como Arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte.
- Remesar, A. (2005). Reflexiones sobre privatización del espacio público. Intervir moita, Cidadania fazer ciudades com (4), 32–35. Câmara Municipal da Moita Departamento de Planeamento e Gestão Urbanística.
- Ricart, N., & Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público thoughts on public space. On the w@terfront, (25),
- Richer, C. (2008). Lémergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion des réseaux et structuration des territoires. Les Cahiers scientifiques du transport , AFITL, 2008, pp. 101-123
- Rossi, A. (1999). La Arquitectura de la ciudad. Barcelona [etc.]: Gustavo Gili.
- Soulas, C. “Les services dans les pôles d'échanges: les enjeux d'une problématique en développement” .En P. Menerault, Les pôles d'échanges en France. État des connaissances, enjeux et outils d'analyse (pp. 74-79). Paris: Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.France. 2006.
- Terzis, G. (2000). Urban Interchanges - A Good Practice Guide. Group for Urban Interchange Development and Evaluation. United Kingdom: European Communities.
- Watts, D.J.; Strogatz, S.H. (1998). Collective dynamics of small-world networks. Nature 393: 440-442.
- Watts, D.J. (2003). Six Degrees: The Science of Connected Age. Random House: London, UK
- Lynch, K. (1960). La Imagen de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili.