

DE LA SUPREMACÍA DEL AUTOMÓVIL A LA SUPREMACÍA DEL PEATÓN: Una Aproximación Conceptual al Espacio Público Desde la Definición de un Programa Funcional¹

Ronal Orlando SERRANO ROMERO & Jean François JOLLY
Universidad Piloto de Colombia - Pontificia Universidad Javeriana
Email: ronal-serrano@unipiloto.edu.co, jjolly@javeriana.edu.co

RESUMEN

El actual reto de la movilidad urbana en los países latinoamericanos es garantizar la oferta de espacio públicos adaptados a las todas formas de desplazamiento, pues el enfoque tradicional de la planificación de la movilidad, caracterizada por la visión sesgada de los abordajes de la misma desde el divorcio entres urbanistas y especialistas en transporte, ha promovido la ocupación masiva del espacio público y la exclusión de otros modos de desplazamiento, como el caminar. En respuesta, es necesario plantear estudios que partan de reflexiones en torno a la movilidad peatonal y a los vacíos del escenario normativo e instrumental para su promoción desde la gestión y ordenación del espacio público. El presente documento corresponde a la disertación teórica realizada desde la perspectiva de diferentes autores, orientada a asumir un enfoque alternativo para la planificación de la movilidad, estructurar un concepto de movilidad y establecer lineamientos para obtener las reflexiones mencionadas.

Palabras Clave: Movilidad Urbana, Espacio Público, Planificación Urbana, Enfoque de Oferta.

ABSTRACT

The challenge of urban mobility in Latin American countries is to ensure the provision of public space adapted to all forms of movement, as the traditional approach to mobility planning, characterized by the skewed view of the approaches it from the enter divorce planners and transportation specialists, has promoted the massive occupation of public space and the exclusion of other modes of travel such as walking. In response, it is necessary to design studies departing from reflections on pedestrian mobility and empty the normative and instrumental scene for promotion from the management and planning of public space. This document corresponds to the theoretical dissertation conducted from the perspective of different authors, oriented to take an alternative approach to mobility planning, structuring a concept of mobility and establish guidelines for the reflections mentioned.

Key Words: Urban Mobility, Public Space, Urban Planning, Focus Offer.

¹ El presente documento se enmarca en la investigación que se lleva a cabo en el marco de la Maestría en Planeación Urbana y Regional y del Grupo de Investigación Interfacultades de Políticas Urbanas de la Pontificia Universidad Javeriana, relacionada con el análisis de instrumentos de planificación para la configuración de redes de espacio público en la movilidad urbana peatonal.

1. DE LA DEMANDA A LA OFERTA, UN ENFOQUE ALTERNATIVO PARA LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD. INTRODUCCIÓN

Desde las definiciones más simples, el concepto de movilidad ha permitido comprender la relación que existe entre la ciudad y las necesidades de desplazamiento de aquellos que la habitan, pues en su definición se plantea que la ciudad es un espacio donde se localizan, realizan y relacionan múltiples actividades, las cuales requieren de medios y modos de transporte para su óptimo desarrollo sobre el territorio (Frick, 2011). De esta manera, este factor funcional se convierte en uno de los determinantes para la transformación urbana y territorial, y de una sociedad para ser más productiva (Arellano, 2004; Acevedo, et al., 2008). En este orden de ideas, y como bien lo menciona Correa (2010), la ciudad y la movilidad se convierten en realidades superpuestas que se deben pensar desde la lógica del transporte y, al mismo tiempo, desde la lógica del urbanismo y de la planificación urbana. Esto constituye el contexto en el cual la movilidad cobra importancia y se fija como uno de los grandes campos de la investigación que exige “la compartida necesidad de un acercamiento eficaz entre diferentes disciplinas territoriales” (Arellano, 2004).

No obstante, esta concepción ha sido difícil de materializar en la planificación de las ciudades latinoamericanas desde la segunda mitad del siglo XX, ya que en este periodo se presentaron los mayores procesos de expansión urbana, caracterizados por fuertes transformaciones económicas, sociales, culturales y políticas y, al mismo tiempo, por la incapacidad o lentitud de los estados para responder a la sobrepoblación, a la periferyzación y a la metropolización de los centros urbanos (Herce, et al., 2013). Como resultado, los enfoques que se han implementado para concebir el desarrollo urbano en términos de movilidad han generado y consolidado pautas que no están acordes con las lógicas anteriormente expuestas. En referencia a esto, Espelt (2009) plantea que los enfoques tradicionales de movilidad, como el enfoque de demanda, han considerado las solicitudes de desplazamiento como la variable pre-establecida cuya proyección se convierte en la determinante de diseño y de construcción de la infraestructura que soporta la movilidad. En palabras del mismo autor, las propuestas de intervención urbana o de acción sobre el territorio derivadas de los procesos de planificación en términos de transporte, se han planteado “extrapolando a situaciones futuras los modelos ajustados a un statu quo, todo bajo una aparente optimización y dimensionamiento de infraestructuras” (Espelt, 2009), idea que según Herce (2009) ha llevado a entender la red de infraestructura, en el marco de los planes y proyectos de movilidad y/o transporte, como un simple herramienta para satisfacer el servicio demandado por las actividades y como esquema formal para la ocupación del territorio.

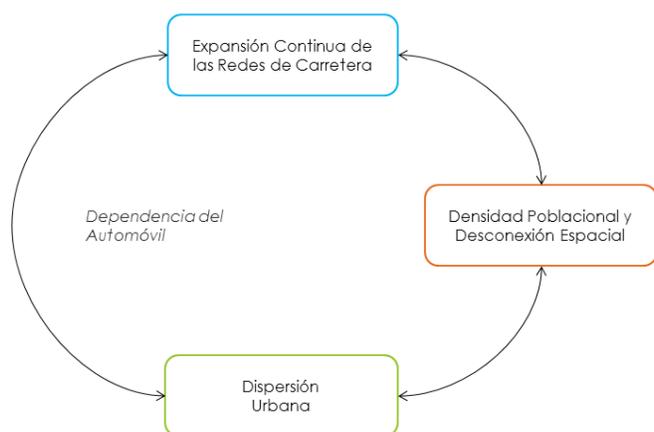


Figura 01: El “Círculo Vicioso” del Enfoque de Demanda

Elaboración Propia con Base a Herce (2009)

De esta forma, la ciudad latinoamericana (Ver Figura 01) se ha convertido en el espacio propicio para la exageración de los procesos de expansión de la trama urbana y el reforzamiento de las insuficiencias que han caracterizado la planificación de la movilidad, la cual ha partido de la formulación de planes basados en la aplicación de métodos que implican atención al vehículo privado para el transporte y la respuesta a comportamientos de demanda. En consecuencia, señala Herce (2009), este proceso ha implicado que la gestión de este factor funcional conlleve la creciente producción de infraestructura, el olvido de las formas de

movilidad no motorizada, especialmente del desplazamiento a pie, así como su expulsión del espacio público, y al incremento de los comportamientos espaciales de la movilidad que en teoría se pretendía erradicar.

Lo anterior se relaciona, como lo exponen Herce (2009) y Dangond et al. (2013), con la ruptura de la ciudad continua y la aparición del modelo de expansión continuada de la urbe (Ver Figura 02) caracterizado por buscar el desarrollo y el soporte de la economía regional a partir de la construcción de infraestructura de todos los tipos y niveles, y la reivindicación de la ampliación de las redes de transporte. Así, no solo se ha consolidado el discurso que se expuso hasta el párrafo anterior con respecto a la planificación del transporte, sino también se han establecido pautas para la dispersión urbana, lo que Herce llama “un modelo de movilidad insostenible” que implica la especialización de los usos del suelo segregados entre sí, la multiplicación de los commutings (viajes concentrados en hora pico) que congestionan las entradas, salidas y vías de la ciudad, especialmente en su centro. Así mismo, se ha promovido la construcción de centros urbanos con menos atención al ciudadano y la redefinición del automóvil como el “instrumento más potente de la expansión de la ciudad, de su dispersión sobre el territorio [...] –pues la planificación no ha tenido la capacidad– de limitar su uso a determinados espacios y de adecuar los canales necesarios para su circulación –en coexistencia con los demás modos de desplazamiento–”(Herce, et al., 2013).

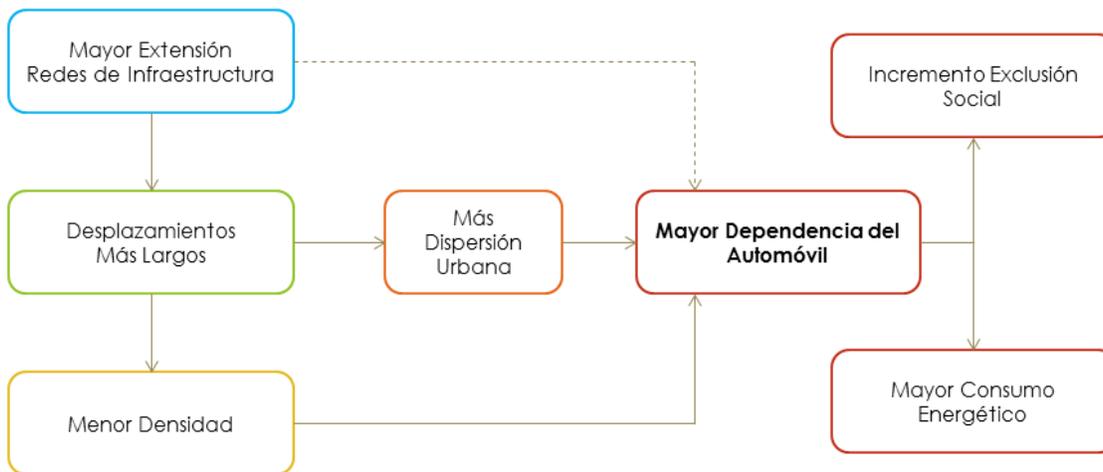


Figura 02: Modelo Territorial de Expansión Continuada de la Ciudad y sus Consecuencias (Herce, 2009)

De esta manera, las nuevas realidades sociales y territoriales de la ciudad latinoamericana han puesto en duda la efectividad y la eficiencia de los actuales enfoques y métodos que fundamentan la elaboración de planes de transporte, hasta el extremo de concebir la necesidad de contar con enfoques alternativos en la planificación de la movilidad. Lo anterior se ha manifestado en el conjunto de alteraciones en las certezas y en los postulados de una disciplina científica “autista”⁽²⁾ que, hasta el momento, se ha encargado de este ámbito de la planificación urbana, especialmente en dos aspectos: **i)** En el objetivo de la planificación enfocada a la producción y a la modernización de la infraestructura, y a la solución de problemas de movilidad cotidiana, ignorando el hecho de que es la infraestructura la que marca el comportamiento temporal y espacial de la demanda; y **ii)** En el hecho de suponer que el comportamiento de la población es tendencial e independiente de las políticas de movilidad que se adopten.

Una de las maneras de asumir lo descrito en el párrafo anterior resulta en el denominado **enfoque de oferta**, el cual permite entender que la forma y la ordenación de las redes de infraestructura que soportan la movilidad, así como su potencial de transformación, son los atributos determinantes en la localización de las actividades desarrolladas sobre el territorio. Por tanto, este enfoque se convierte según Herce en la “aproximación al problema [de la movilidad] que, más allá de la existencia de una demanda cuantificable, [...] lo que se está buscando es cómo dirigir y gestionar su **expresión espacial** sin que queden marginados o desatendidos

² Según Herce (2009), este término hace referencia a una disciplina que ignora otras visiones en torno a la intervención sobre ese objeto común de la construcción de un territorio, como por ejemplo las ramas de la ingeniería de tráfico o la economía urbana.

algunos –modos de desplazamiento–“ (Herce, 2009). A partir de la experiencia europea³), Herce (2009) Herce et al (2013) y Espelt (2009) plantean que esto impone entonces cuatro implicaciones que deben estar implícitas en las propuestas de planificación de la movilidad urbana **i)** Las propuestas que se pueden llegar a generar desde la investigación en torno a este tema, deben partir de la aplicación en la actual distribución territorial, del potencial organizador de las redes, **ii)** Se debe hacer un menor énfasis en el desarrollo indiscriminado de más infraestructura y de mayor cobertura territorial, **iii)** **Se debe prestar atención a todas las formas de desplazamiento** (Vehículo privado, transporte colectivo, bicicleta y a pie), y **iv)** **Se debe promover una mejor gestión del espacio público** teniendo en cuenta una visión global sobre la totalidad del funcionamiento de la ciudad (negrillas agregadas).

Sin embargo, materializar este hecho en la investigación en curso y, sobre todo, en propuestas en torno a la movilidad urbana, tiene muchas más implicaciones que concebir la relación alojamiento-desplazamiento⁴) por medio de este enfoque alternativo, pues como bien lo afirma Correa (2010), para pensar en este tema, se necesita tener una visión orientadora que tenga la capacidad de acoplarlo al ordenamiento territorial. De aquí parte el hecho de entender que la planificación de la movilidad en el ámbito urbano, implica tanto los medios de transporte en sí mismos como los *elementos contextuales* que inciden sobre el funcionamiento de estos medios, pues apoyándose en Espelt (2009) y en Cerda (2008), es posible afirmar que la movilidad requiere de la integración del ámbito territorial y urbanista (*Ver Figura 03*) a partir de cuatro elementos de la ciudad **i)** La estructura urbana, **ii)** La tipología edificatoria, **iii)** Los accesos a servicios urbanos y **iv)** El diseño del espacio público. De esta manera, y en palabras de los mismos autores, se da paso al fin de la enajenación de la forma urbana del registro formal de la ingeniería viaria.

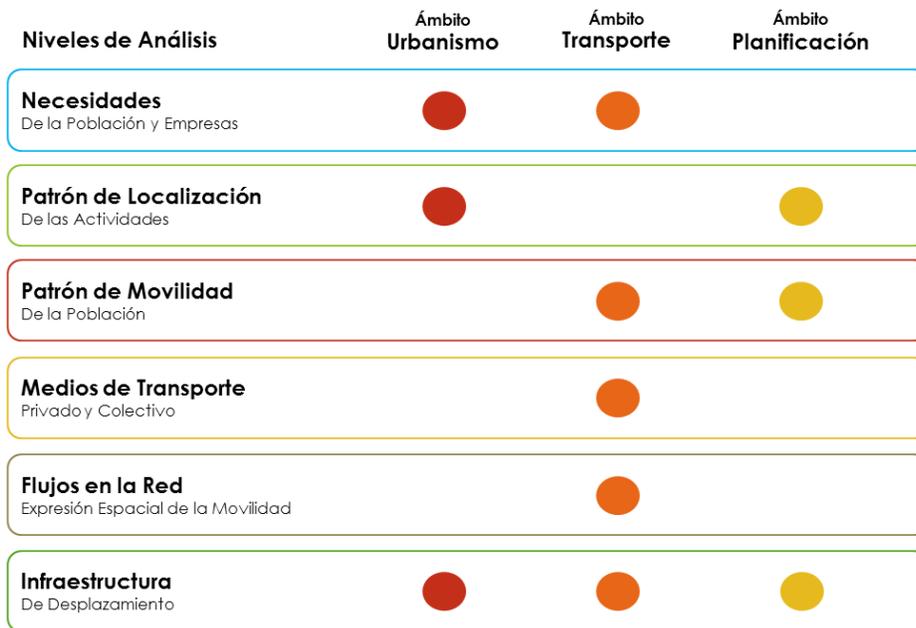


Figura 03: Visión Orientadora de Planificación de la Movilidad Urbana
Elaboración Propia con base en Cerda (2008)

³ Según Herce (2009), países como Francia (pionero en la implementación del enfoque alternativo de oferta en la formulación de planes de movilidad urbana), España (Planes de movilidad urbana y espacio público), Bélgica (Planes locales de movilidad), Reino Unido, Alemania y Países Bajos, han mostrado sus experiencias exitosas en torno a la formulación de normativas centradas en garantizar mejores condiciones de movilidad para maximizar las interacciones espaciales, y gestionar o generar “proximidad”. Por lo tanto, el hecho de decir que las condiciones que se derivan de este enfoque conceptual podrían guiar los procesos de planificación de la movilidad en la ciudad latinoamericana, y en este caso, de la ciudad colombiana, implicaría tener en cuenta las peculiaridades de estos proyectos o modelos de ciudad.

⁴ Esta es la manera como Dieter Frick (2011) hace referencia a la movilidad en la teoría de la Ciudad como Organización Constructivo-Espacial.

En este orden de ideas, la planificación de la movilidad urbana en su lógica debería estar destinada a generar políticas públicas e instrumentos de planificación que articulen los elementos nombrados, por medio de **la adaptación y de la gestión del espacio público para todas las formas de desplazamiento**, pues la inexistencia de estos espacios suponen la marginalización de alguna de dichas formas y, por ende, la “inmovilidad” urbana para distintos grupos sociales. Por lo tanto, al pensar en movilidad se deben incluir elementos que permitan asumirla como una herramienta de **recualificación urbana**, la cual permitirá en la perspectiva de Arellano (2004), relacionar los modelos de movilidad con la potencialización del espacio público a diferentes escalas, por medio del diseño de espacios que coexistan con la combinación adecuada de actividades y sistemas de transporte.

Lo expuesto constituye, entonces, el soporte del alcance propuesto en la investigación y les permite a los autores de este artículo asumir un enfoque claro para el abordaje de los problemas de la movilidad urbana en las ciudades colombianas, y sus posteriores propuestas de solución. Así pues, la investigación en curso busca, en sus primeras etapas y desde la perspectiva teórica expuesta en el presente artículo, generar reflexiones en torno a los vacíos y a las deficiencias que caracterizan el actual instrumental de planificación colombiano (tanto nacional como urbano) orientado a la movilidad y a la gestión y al ordenación del espacio público, con el fin de proponer lineamientos de adaptación o de reformulación de dicho instrumental que permitan su articulación y la complementariedad entre ellos. De hecho, es en esto que radica una posible solución a la desarticulación de dos sistemas fundamentales en el ámbito funcional urbano (La Movilidad y el Espacio Público), y a la degradación del espacio público en torno a los proyectos de infraestructura asociados a los sistemas de transporte.

Ahora bien, pese a la claridad del enfoque alternativo que se intentó exponer, hay consideraciones que motivan la investigación en curso y que se deben tener en cuenta durante su desarrollo, pues representan la dificultad de su implementación en los actuales modelos urbanos latinoamericanos (en este caso colombianos). Un ejemplo es la inexistencia de un instrumental técnico que permita la materialización de los principios y de las actuaciones que conllevan la adaptación de este enfoque en la planificación de la movilidad urbana, para no hablar de la poca permeabilidad de este enfoque en la esfera académica. Pero en el escenario teórico en el cual se ubica este documento, la consideración más relevante es lo que podría llamarse “el error conceptual” que existe en los procesos de planificación de este factor funcional de la ciudad, especialmente en la dimensión normativa e instrumental, pues se hace referencia al uso del concepto de movilidad como sinónimo del concepto de transporte. Por esta razón, se hace necesario precisar el concepto de movilidad enmarcado en la postura que aquí se asume, pues será la base de la pertinencia del alcance contemplado.

2. UNA MIRADA A LA CONCEPTUALIZACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA Y A SU EXPRESIÓN ESPACIAL

Es evidente que en el ámbito académico, el concepto de movilidad ha sido trabajado de manera relevante desde diferentes perspectivas, disciplinas y contextos, por lo que buscar una definición puede despertar críticas o discusiones en torno a la postura que se desea asumir por parte de los autores. En este sentido, es de suma importancia aclarar que la conceptualización que se mostrará parte de un abordaje a los problemas del desplazamiento urbano a los cuales el concepto de transporte según (Dangond, *et al.*, 2013) no logró dar respuesta desde una óptima más integral e incluyente. Así mismo, incorpora variables que permiten anticipar, proponer y orientar los procesos que tienen lugar en el ámbito urbano con base a los principios de predominancia de las formas más autónomas de desplazamiento, en especial de caminar; de la oferta de alternativas de infraestructura y de la gestión del espacio público, ya que estos tres aspectos delimitan el estudio.

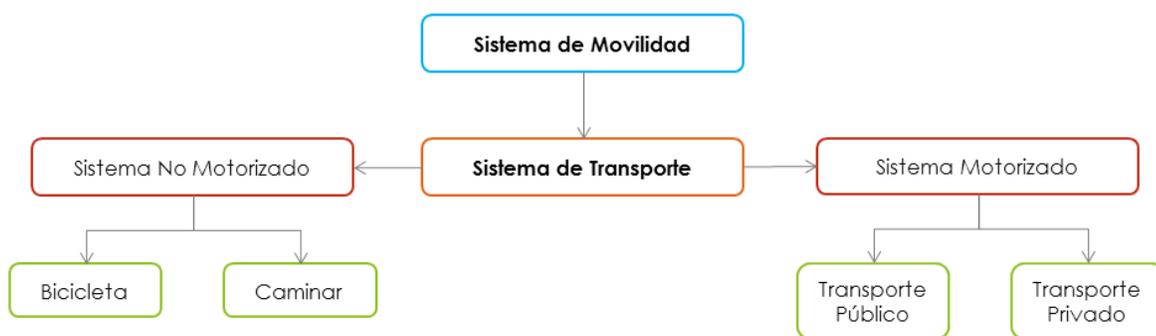


Figura 04: Estructura del Transporte Urbano según Rojas citado por Dangond, et al., 2013)

Dangond *et al.* (2013) plantean, con base a diferentes estudios, que la movilidad no es más que el aprovechamiento de todos los usos de transporte y la comodidad de las distintas formas de desplazamiento (Ver Figura 04) con el fin de garantizar su optimización, el acceso a servicios, equipamientos y oportunidades, una mejor calidad de vida y la protección del medio ambiente. Así pues, parten de tres nociones fundamentales desarrolladas por Kaufmann (2008): **El campo de lo posible, la motilidad y el desplazamiento**⁵, que al ser garantizadas, determinan la **expresión espacial de la movilidad**, es decir, que influyen en el comportamiento de las personas respecto a las formas y a los motivos de circulación. Es al hacer esta precisión que se hace evidente la relación del concepto de movilidad con el enfoque de oferta, pues si se retoma el proceso de análisis y de planificación de este último (Ver Figura 05), es posible darse cuenta que las relaciones a las cuales hace referencia este enfoque corresponden a los *flujos* (Comportamientos) de las personas resultado de las relación y localización de actividades (Motivos de desplazamiento) en un contexto urbano determinado, y que recurren a las redes de infraestructura existentes para convertirse en *movilidad* (Formas y posibilidades de desplazamiento que ofrece la ciudad). En esto, reside la importancia de que los procesos de planificación de este factor funcional, sean generados, como se mencionó anteriormente, desde una lógica de dirigir y gestionar su expresión espacial.



Figura 05: Proceso de Análisis y Planificación del Enfoque de Oferta y su Relación con la Expresión Espacial de la Movilidad

Elaboración propia con base a Herce (2009) y Kaufmann (2008)

Ahora bien, si se tienen en cuenta los planteamientos de autores como Boareto (citado por Dangond, *et al.*, 2013), Espelt (2009), Rueda *et al.* (2012), Cerda (2008), Herce (2009) y Sanz (1998), que incorporan una visión de derecho ciudadano y criterios de sostenibilidad, se puede complementar lo descrito con los cuatro objetivos de la movilidad urbana; **i) Reducir los impactos sociales, económicos y ambientales derivados del uso de**

⁵ Entendiendo por **campo de lo posible**, la brecha de posibilidades para la movilidad; por **motilidad**, la capacidad de un individuo o una colectividad para apropiarse y utilizar el campo de lo posible en sus desplazamientos, y el **desplazamiento** como el cruce entre espacio que requiere del cambio de función o estado del usuario (Kaufmann, 2008).

vehículos motorizados, **ii)** Generar las externalidades positivas a la comunidad, **iii)** Promover la optimización de los capitales humano, artificial y rural en el marco de las estrategias de desarrollo urbano; y **iv)** Permitir los desplazamiento en forma eficiente y efectiva, cubriendo distintas cortas y susceptibles a modos no motorizados como **caminar**.

Estos elementos constituyen entonces una visión de la movilidad que representa un desafío en la planificación urbana latinoamericana, pues además de replantear el debate sobre las particularidades de este factor funcional de la ciudad en términos de eficiencia y de equidad, establece la necesidad de repensar los instrumentos encargados de materializar los atributos de la movilidad en la ciudad, a partir de la concepción de acciones sobre el territorio que busquen priorizar los modos de desplazamientos no motorizados y su acceso al espacio urbano de forma efectiva. Lo anterior obliga entonces a pensar en la identificación de variables dirigidas **a otorgar mayor relevancia al peatón, así como la construcción, la recuperación y el mejoramiento del espacio público**; todo esto, desde una lógica renovada que haga énfasis en la repercusión de la oferta de infraestructura (nueva y existente) y de espacios adaptados a cada forma de desplazamiento.

En concordancia con lo anterior, el concepto de movilidad que se ha planteado y el enfoque alternativo que lo rige, determinan la transformación de los actuales procesos de producción de infraestructura contemplados en los instrumentos de planificación, pues que se convertirán en acciones sobre el territorio pensadas, a corto o mediano plazo, desde i) cada uno de los aspectos contemplados en las líneas anteriores, ii) la reflexión obligada sobre los instrumentos de organización y de expansión de la ciudad; y iii) una intención clara de influir en el comportamiento de aquellos que se desplazan en la ciudad.

Basado en lo expuesto, se hace **necesario pensar en el análisis y en la adaptación progresiva del escenario normativo e instrumental de las políticas públicas asociadas a la gestión y a la planificación de la relación alojamiento-desplazamiento y del espacio público en el ámbito urbano colombiano**, pues así se podrían beneficiar las ciudades al lograr **i)** la racionalización del uso del vehículo privado en los desplazamientos y la limitación de su ocupación en el espacio público, **ii)** la optimización de la red vial a partir de sus funciones de distribución y acceso, y **iii)** la promoción del transporte público, así como de los itinerarios de recorrido para la movilidad peatonal.

En suma, el concepto de movilidad urbana y el enfoque que se propone para su planificación, se convierten, como bien lo diría Muller (citado por Dangond *et al.*, 2013), en un *referencial*, es decir, en las herramientas de los cuales disponen los actores para interpretar la realidad urbana sobre la cual se quiere intervenir en la ciudad latinoamericana, en este caso colombiana, y a partir de las cuales el planificador percibe los problemas, confronta las soluciones y define las propuestas de acción en torno al tema que se trabaja en la investigación, siendo entonces, determinantes para el desarrollo, la planificación y la gestión de la ciudad. En este planteamiento entonces se sustenta la postura, la delimitación y el direccionamiento de la investigación propuesta, la cual busca, en términos generales, *establecer algunas bases conceptuales y metodológicas para reformular y/o adaptar los instrumentos de planificación de la movilidad urbana y del espacio público, con el fin de promover la configuración de redes de movilidad peatonal tomando como base el estudio de caso de algunas ciudades colombianas*. Pero en esta lógica, queda una inquietud por aclarar: ¿Cuál es la relación generada entre el “ir a pie” y la gestión del espacio público, desde la concepción de movilidad que aquí se planteó y la visión de su planificador?

3. DE LA SUPREMACÍA DEL AUTOMÓVIL A LA SUPREMACÍA DEL PEATÓN: UNA REFLEXIÓN EN TORNO A LA MOVILIDAD PEATONAL Y A LAS REDES DE ESPACIO PÚBLICO

Como se ha hecho evidente a lo largo del documento, el actual reto de la movilidad urbana en las ciudades latinoamericanas, especialmente en el caso colombiano, es garantizar la oferta de espacios públicos adaptados a cada forma de desplazamiento que requieren los grupos sociales, pues el enfoque tradicional de demanda ha tendido a promover la exclusión social, la ocupación masiva del espacio urbano por el vehículo motorizado y la exclusión de los otros modos de transporte, entre los cuales se incluye el desplazamiento a pie. Se trata pues de un hecho contradictorio, pues como bien lo afirman Sanz (1998) y Herce (2009), un sinnúmero de estudios han permitido concluir que **el caminar, además de constituir la mayor parte de los desplazamientos que se hacen en la ciudad, pueden influir en la eficiencia de un sistema de transporte al determinar la sincronía**

y la rapidez de las transferencia entre modos. Sin embargo, como lo anota Herce *et al.*(2013), “esta importancia parece no verse reflejada en la forma en que los medios mecánicos han ido invadiendo una porción importante del espacio público”.

De esta manera, y teniendo en cuenta las consecuencias de ese proceso de expansión continua al que se hizo referencia en la primera parte de este escrito, es posible simplificar la esencia del problema que se pretende trabajar. En palabras de los mismos autores, Sanz (1998) y Herce (2009), dicho problema radica en un proyecto de ciudad cuya planificación de la movilidad concibe el espacio público como neutro, promueve su entrega al medio de transporte más invasivo, el automóvil y, finalmente, olvida la importancia de los desplazamientos a pie y los valores que estos le aportan a la ciudad.

De esta manera, en el marco del sistema de transporte urbano, la participación del peatón ha tomado, por lo menos en las ciudades colombianas, un carácter meramente residual del uso de las demás formas de desplazamiento y poca relevancia en las estrategias de desarrollo urbano, necesarias para el funcionamiento de dichos sistemas. Como consecuencia, el caminar como actividad necesaria llevada a cabo en el espacio público se ha convertido en una de las causales de aquella inmovilidad urbana propiciada, como se mencionó antes, desde las dimensiones normativas e instrumentales de la planificación de la movilidad en el país. Este hecho puede asociarse con la baja calidad del espacio público, pues como lo plantea Gehl (2013), “el entorno físico es [...] un factor que influye en diversas medidas y en diferentes maneras en la existencia e intensidad de esta actividad”⁽⁶⁾.

En coherencia, se hace necesario recuperar el derecho ciudadano de desplazarse libremente, ya que según la conceptualización y la visión de Sanz (1998), “la recuperación de la ciudad para el peatón es un requisito para la equidad y la autonomía de un grueso conjunto de la población para los que la marcha a pie es una manera independiente de desplazarse”. Lo anterior establece, a su vez, una dimensión clara en la planificación de la relación alojamiento-desplazamiento en la cual los bici-usuarios, los usuarios del transporte colectivo y los peatones se convierten en el frente común para la recuperación de la **habitabilidad urbana** y, por ende, en el medio para llevar a cabo la **recualificación** promovida desde el enfoque asumido en la presente investigación (Ver Figura 06).

En este mismo contexto, la incorporación de esta forma de desplazamiento a la planificación de la movilidad establece la necesidad de una infraestructura de soporte, el **espacio público**, siendo entonces su adaptación y su gestión dos de las principales herramientas sobre las que descansa parte de la planificación urbana. Paralelo a esto, y como lo propone Herce (2009), al ser condicionado para esta función, el espacio público comienza a ser entendido y configurado en red, pues es solo esta distinción del espacio la que permite prestar atención prioritaria a la forma de movilidad peatonal objeto de esta investigación, restringir la presencia de los demás sistemas de transporte cuando sean incompatibles con el mismo identificar zonas de atracción y de generación de viajes para este tipo de desplazamiento autónomo, así como los sitios de interés que se deben sumar al itinerario de recorrido del peatón. Y si bien Monnet (1999) define las intervenciones sobre el espacio público como una “territorialización areolar”, la visión de este atributo físico de la ciudad que se propone en el marco de esta investigación se respalda en el precepto de que la territorialización de los atributos de la movilidad siempre se han generado a partir de la apropiación del espacio reticulado. Ahora, si se articula esta conjetura con la primera condición del enfoque de oferta, la idea del espacio público se consolida entonces como un componente central de la ciudad y como un elemento de la construcción de la misma, cuya existencia como lo anota Frick (2011), habilita la producción de la conexión físico-espacial entre las diferentes actividades localizadas en el ámbito urbano y, por lo tanto, puede servir de sostén para los flujos que se generen de dichas relaciones, es decir, de la **expresión espacial de la movilidad**.

⁶ Si bien Gehl (2013) entiende por actividad necesaria, una acción del habitante que lo obliga a hacer uso del espacio público sin tener en cuenta la influencia del entorno físico; por actividad opcional, una acción donde existe el deseo de participar por parte del habitante, y por actividad social, aquella resultado de la existencia y relación de las otras dos actividades; el planteamiento que se pretende hacer en la presente investigación, no asume un aislamiento entre el caminar y la influencia del entorno físico, pues al ser entendida la movilidad urbana como herramienta de recualificación urbana y desde los principios del enfoque de oferta, **el “ir a pie” como forma de movilidad y actividad necesaria, será quien promueva una mejor calidad del ámbito urbano y, por lo tanto, determine la intensidad de las demás actividades reconocidas por Gehl.**

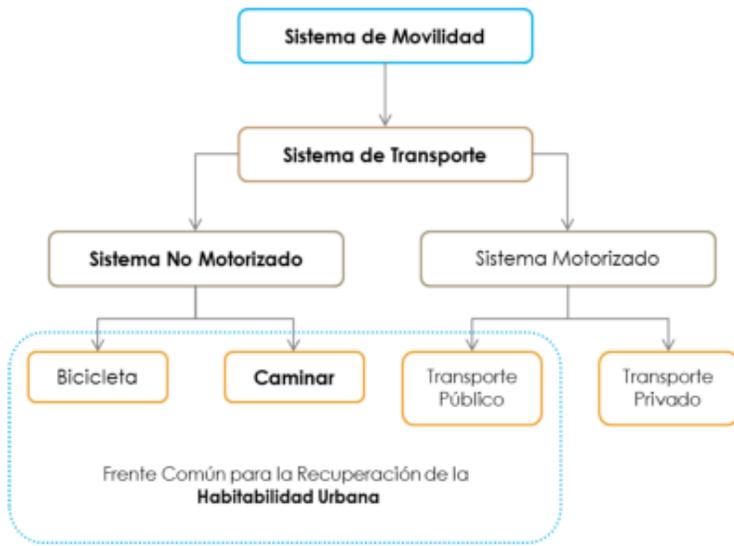


Figura 06: Definición del Frente Común para la Recuperación De la Habitabilidad Urbana

Elaboración Propia con base a Dangond *et al.* (2013) y Sanz (1998)

Finalmente, siguiendo a Sanz (1998) y a Herce (2009), es posible afirmar que si el concepto de movilidad conlleva unos objetivos específicos precisos y la transformación de los actuales procesos de producción de infraestructura, y si, además, el enfoque de oferta implica el análisis y la adaptación de las políticas públicas a partir de principios claros; la suma de los planteamientos explicados debe concluir en la formulación de **proyectos territoriales, urbanísticos y de transporte** con estrategias que buscan relacionar las disposiciones urbanísticas de la organización de la ciudad y las soluciones a las solicitudes de desplazamiento: **i) Reorientar las tendencias urbanas de la ciudad, ii) Reducir las operaciones de construcción viaria, iii) Crear itinerarios peatonales que involucren los espacio públicos efectivos⁽⁷⁾ como escenarios para mejorar el atractivo de los recorridos, e v) Implementar medidas de pacificación de tráfico.**

Tal vez, lo anterior sea apenas una conclusión preliminar y parcial de lo que se espera obtener en la investigación, pero lo que queda claro en este documento es que si bien el espacio público debe tener una configuración mixta (areolar-reticular) que soporte los flujos peatonales generados en un ámbito específicos de la ciudad, no se ha dado una definición propiamente dicha del espacio público orientado a tal fin. Por ello surgen cuestionamientos que sirven de base para la reflexión y la disertación en torno a uno de los objetos de estudio de la presente investigación: ¿Cuál ha sido la concepción del espacio público que se ha involucrado en la planificación de la movilidad urbana desde su enfoque tradicional? ¿Cuáles son las reformas que se deben realizar a dicha noción, al asumir un enfoque alternativo para su planificación? y ¿Cuál es el espacio específico en el cual se puede territorializar lo concebido desde la postura teórica que caracteriza esta investigación? Como se dijo, las respuestas a dichos interrogantes pueden llevar tiempo, pero, sin duda alguna, darán un paso a críticas de aquellos arraigados al enfoque tradicional de la planificación de la movilidad o a la definición funcional del espacio público desde lo simbiótico, lo simbólico, lo cívico y lo económico.

4. A MANERA DE CONCLUSIÓN. DE LA SUPREMACÍA DEL AUTOMÓVIL A LA SUPREMACÍA DEL PEATÓN: UNA APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO Y EL PROGRAMA FUNCIONAL

Como se buscó exponer en las anteriores líneas del presente documento y siguiendo a Herce *et al.* (2013), el espacio público de hoy es el resultado de una visión sesgada de los abordajes de la planificación de la

⁷ Este término es utilizado en el Decreto 1504 de 1998, por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los Planes de Ordenamiento Territorial en Colombia, para hacer referencia a zonas verdes, parques, plazas y plazoletas.

movilidad producto del divorcio entre urbanistas y especialistas en flujos de transporte. Esta frase que, tal vez, condensa parte de la hipótesis central de la investigación, da paso a una serie de reflexiones que, indudablemente, deben hacer parte de la disertación teórica que se pretende realizar: ¿Qué es, entonces, el espacio público al que se hizo referencia? ¿Qué definición o interpretación debe generarse del espacio público desde la dimensión de la movilidad? ¿Qué concepto de espacio público se debe sugerir desde el enfoque alternativo de la planificación de la movilidad que aquí se trabaja? Responder lo anterior puede parecerle a muchos ser una tarea conceptual sencilla, pues el espacio público ha sido una de las principales categorías teóricas y uno de los objetos de investigación más explorados por las diferentes corrientes de estudios urbanos desde finales del siglo XIX. Sin embargo, puede que no sea tan cierto.

Por ejemplo, Pinto (2004) expone que el concepto de espacio público no ha logrado superar la confusión que afrontaron los teóricos a comienzos del siglo XX, razón por la cual esta definición, tal como se presenta en la actualidad, carece de una “teoría” que se ajuste a los acelerados cambios de la ciudad contemporánea, en otras palabras, a los procesos y a las tendencias de la urbanización del siglo XXI. Lo anterior constituye por cierto, una de las causas de la desventaja de la gestión y de la producción de espacios públicos en las urbes latinoamericanas y, al mismo tiempo, en la motivación para establecer una “nueva lógica espacial” que incorpore una conceptualización del espacio público en torno a lo que autores como Borja y Castells (citados por Pinto, 2004) denominan “flujos y “lugares”⁽⁸⁾.

Este escenario no es ajeno al caso colombiano, pues la ausencia de una conceptualización clara en la regulación del espacio público ha llevado al juicio de los autores a **i)** La interpretación errónea de los elementos compositivos de dichos espacios en el marco de la ordenación urbana, y a **ii)** La gestión de la infraestructura de transporte como elemento independiente y desarticulado del conjunto de espacios públicos existentes. Esta consideración toma relevancia en el alcance y la justificación de la investigación en curso debido a que, en palabras de Pinto (2004)

...observar los procesos y las tendencias [...] de regulación, gestión y planeamiento del espacio público resulta beneficioso si el ejercicio permite rencontrar los elementos que han caracterizado este espacio en la historia, la verdadera esencia en los modelos planteados para su ordenación y sistematización, como también de la idoneidad de los instrumentos y las herramientas empleadas para resolver las cuestiones de índole cualitativo y cuantitativo que le rodean

En concordancia, las próximas líneas representan algunas primeras aproximaciones a la concepción del espacio público coherente con estas necesidades, delimitada por el ámbito de la movilidad y en función de dar respuesta a los cuestionamientos planteados al inicio del documento. Desde esta perspectiva entonces, se podría iniciar con una conceptualización de esta categoría con las definiciones expuestas por Frick (2011), Herce *et al.* (2013) y Gehl (2013, 2014), las cuales resultan en la noción del espacio público *como el elemento básico para la organización y trazado de la ciudad, el espacio preservado del negocio inmobiliario, el negativo del espacio privatizado, de su división y edificación; el que define el perímetro de la alineación de fachadas, el referente de las alturas de los edificios y el lugar de acceso a los servicios.*

Sin embargo, siguiendo a Herce, *et al.*,(2013) y a Pinto (2004), es posible establecer que el espacio público se define como un ámbito inteligible y comparable compuesto por lugares de estancia y movilidad, cuyas características dependen de la correspondencia entre las funciones que se tienen que alcanzar y la disposición de los espacios para recibirlos, siendo esto lo que constituye el desafío de la planeación urbana, ya que el diseño y el ordenamiento del espacio público se debe basar en la identificación y en la potencialización de los valores derivados del conjunto y de la intensidad de funciones que se pretenden acoger en dichos espacios. Por tanto, y como bien lo concluyen diferentes teóricos como los mencionados al inicio de este párrafo, y no obstante que la planificación en Colombia se ha apropiado de esta visión en la planificación de sus ciudades, el organizar y concebir el espacio público no debe ser producto del juicio banal orientado a promover un sinnúmero de servicios segregados y lejos de interactuar o coexistir entre sí, por medio de soluciones tipificadas que homogenizan el espacio público en toda la ciudad, para todos los grupos sociales y para todas las funciones presentes en el ámbito urbano

⁸ Entendiendo por flujos, una de las condiciones para la existencia del espacio público; y por Lugares, un territorio limitado, accesible y abierto donde convergen, se representan y se reproducen los intereses públicos (Pinto, 2004)

Retomando las propuestas de Pinto (2004) y de Rojas (2011), se puede afirmar que el espacio público en Colombia se ha constituido como una *unidad ideológica* (Connotación social - Función social y simbólica), como una *unidad económica* (Connotación desde lo Público – Funciones de producción y consumo) y como un *aparato político-jurídico* (Gestión), que, en últimas, lo atan a procesos de producción de bienes de consumo más no a la reproducción de funciones urbanas⁹) como la movilidad. Desde esta mirada, planificar el espacio público en Colombia se ha convertido en la búsqueda intermedia entre las tensiones generadas por las unidades mencionadas, dejando de lado la formulación de programas funcionales que permitan dar claridad a las actividades que se pretenden acoger en estos espacios, de su intensidad y de los requisitos que suponen su existencia y compatibilidad. Esta postura, junto al enfoque tradicional de la planificación de la movilidad expuesto al inicio del presente documento, ha banalizado el espacio público y ha olvidado que las estancias en el exterior y la circulación no son actividades claramente desligadas, pues, como bien lo anota Gehl (2013), su coexistencia debe corresponder con la definición de límites flexibles materializados en el espacio público.

En suma, concebir y proyectar el espacio público para la movilidad no debe ser más que la determinación de medidas sobre su organización con base a un **programa funcional** diseñado en concordancia con la definición expuesta y con los principios del enfoque de oferta, teniendo en cuenta, como lo menciona entre otros Herce (2013), la correspondencia con **i) La edificación**¹⁰, **ii) Los servicios urbanísticos e infraestructuras**, **iii) El paisajismo urbano** y **iv) La correlación entre la movilidad y las demás actividades (Opcionales y sociales)** que se pueden desarrollar sobre el espacio público.

De esta manera, el programa funcional puede convertirse en el elemento articulador entre los instrumentos de planificación enfocados al espacio público y los planes de movilidad urbana, ya que hace evidente la relación entre los requerimientos de composición urbana del espacio público y los requerimientos de trazado del espacio destinado a la movilidad; logra soportar aquella noción de movilidad como herramienta de recualificación urbanística y de recuperación de la habitabilidad urbana y, a su vez, como lo sostiene Herce *et al.*, (2013), da una concepción de espacio público en el marco de la planificación de las ciudades, diferente a la que se deduce de la exacerbación de las relaciones del transporte y la ciudad.

En conclusión, los instrumentos de planificación y de ordenación formulados en torno al espacio público y a la movilidad urbana, desde la postura teórica que se tiene en la presente investigación, deben partir de la distribución y de la definición del uso potencial del espacio público como respuesta al programa funcional que más se adecue a las necesidades y a las relaciones establecidas con el entorno urbano y con la red de movilidad a la que se asocie. Esto permitirá, como en el caso de la Ley de Movilidad Catalana y en la perspectiva de Kaufmann (2008), llevar a cabo tratamientos de espacio público centrados en el acceso al usuario por medio de parámetros que le faciliten la apropiación de dicho espacio (Movilidad) y deducir en qué condiciones puede desplazarse (Desplazamientos) a partir del abanico de posibilidades con el que se cuenta (Campo de lo posible).

Ahora bien, lo descrito no solo constituye un aporte al alcance de la investigación planteada, sino también se convierte tanto en la síntesis de los principios teóricos de la corriente de pensamiento que la caracteriza como en el objeto central de análisis y en la base de cuestionamientos importantes como: ¿Cómo desde el programa funcional se incorporan explícitamente los criterios o requerimientos de ordenación y de planificación del espacio público en concordancia con la expresión espacial de la movilidad que se desea promover? ¿Se debe integrar o segregar la circulación en diferentes modos de desplazamiento en el programa funcional? ¿Qué parámetros se deben tomar como base para la formulación de un programa funcional orientado a promover la configuración de redes de movilidad peatonal?

Estas reflexiones y disertaciones serán parte fundamental de las propuestas enmarcadas en el problema abordado, siendo entonces necesario dedicar próximos trabajos a pensar el diseño del programa funcional, sus implicaciones sobre el espacio público y su definición como insumo para la planificación urbana de la movilidad.

⁹ Con este término, autores como Pinto (2004) y Herce *et al.* (2013) hacen referencia a las actividades desarrolladas en el espacio público reconocidas por Gehl (2013).

¹⁰ La correspondencia con la edificación se relaciona con la concepción del espacio público como línea divisoria entre lo público y lo privado, razón por la cual, las condiciones de alzado y de planta del espacio público para la movilidad tienen que tener en cuenta diversos supuestos que permitan la correspondencia con el tipo de edificación prefijado en los planes de ordenamiento: Fachadas, niveles y volumetría (Herce, *et al.*, 2013).

5. BIBLIOGRAFÍA

- ACEVEDO, J., & BOCAREJO, J. P. (2008). Movilidad Sostenible: Una Construcción Multidisciplinaria. *Revista de Ingeniería (Bogotá D.C.)*, 72-74.
- ARELLANO, A. F. (2004). Un Nuevo Planteamiento para una Nueva territorialidad. *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, 561.
- CERDA, J. (2009). Análisis Crítico en la Temática de Transporte y Territorio; Identificación de un Nicho de Investigación. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- _____. (2008). Urbanismo y Movilidad Sostenible. I Encuentro de Movilidad Urbana Iberoamericana para la Sostenibilidad, 49. Barcelona: Asociación Iberoamericana para la Movilidad Urbana Sostenible.
- CORREA, G. (Abril de 2010). Transporte y Ciudad. *Eure*, 38(107), 133-137.
- DANGOND, C., et al. (2013). *Del Transporte a la Movilidad Urbana, Más que un Problema de Vías y Automotores*. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana.
- ESPELT, P. (2009). Principios, Métodos e Instrumentos de un Enfoque de Oferta en el Planteamiento de la Movilidad Urbana. 11.
- FRICK, D. (2011). *Una Teoría del Urbanismo, Acerca de la Organización Constructivo – Espacial de Ciudad*. Bogotá D.C.: Universidad del Rosario.
- GEHL, J. (2013). *La Humanización del Espacio Urbano, La Vida Social Entre los Edificios* (Segunda ed.). Barcelona : Reverté S.A..
- _____. (2014). *Ciudades para la Gente*. Buenos Aires: Infinito.
- HERCE, M. (2009). *Sobre la Movilidad en la Ciudad, Propuestas para Recuperar un Derecho Ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- _____. Y MAGRINYÁ, F. (2013). *El Espacio de la Movilidad Urbana* (Primera Edición). Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- JIMÉNEZ, J. et al (Enero-Junio de 2010). Transporte y Movilidad en el Marco de la Sustentabilidad y Competitividad de la Ciudad Posmoderna. *Quivera*, Vol. 12(1), 70-76.
- KAUFMANN, V. (2008). *Mobilité et qualité de vie en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains 2008|9*. Paris: Presses Universitaires de France.
- MONNET, J. (1999). *Globalización y Territorialización "Areolar" y "Reticular", Los Casos de Los Ángeles y la Ciudad de México*. V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca: Universidad Autónoma del Estado de México (En Digital).
- RUEDA, S. (2012). *El Urbanismo Ecológico: Su Aplicación en el Diseño de un Ecobarrio en Figueres*. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- SAENZ, A. (1998). *La Ciudad a Pie: Un Programa para Recuperar las Urbes Andando*. San Cosme y San Damian.
- SERRANO, R. (2014a). *Hacia una Conceptualización Integral de la Movilidad Urbana: Primera Aproximación a la Construcción de Instrumentos de Planificación para la Integración y Consolidación del Espacio Público en la Movilidad Urbana*. VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Bogotá D.C.: Pontificia Universidad Javeriana, Universidad Politécnica de Cataluña. Junio (En Digital).
- SERRANO, R. (2014b). *La Movilidad Urbana y el Espacio Público: Una Conceptualización desde la Racionalidad del Transporte, el Urbanismo y la Planificación Urbana*. XI Seminario de Investigación Urbana y Regional –ACIUR–. Bogotá D.C.: Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales, Universidad Nacional de Colombia, Instituto de Estudios Urbanos, Universidad del Rosario. Septiembre (En Digital).