



UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA

Análisis del paisaje residual en Bogotá

Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera,
Caracas y Norte Quito Sur.

Nataly Alexandra Díaz Cruz

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía
Bogotá, Colombia
2015

Análisis del paisaje residual en Bogotá

Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera,
Caracas y Norte Quito Sur.

Nataly Alexandra Díaz Cruz

Tesis presentada como requisito parcial para optar al título de:
Magíster en Geografía

Directora:
Ph.D. Isabel Duque Franco

Universidad Nacional de Colombia
Facultad de Ciencias Humanas, Departamento de Geografía
Bogotá, Colombia
2015

A los ciudadanos que amablemente participaron con sus aportes en esta investigación.

A mi directora de tesis, la profesora Isabel Duque, por su constante orientación.

A mis padres y hermana por su apoyo permanente.

A Leo por confiar en mí, especialmente cuando yo más dudaba.

Resumen

Esta investigación analiza el paisaje urbano en cuatro avenidas arteriales de Bogotá: El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur. El estudio se centra en la modificación de estos ejes desde finales del siglo XX, como consecuencia de la puesta en marcha de múltiples proyectos urbanísticos entre los que destaca el sistema de transporte masivo Transmilenio.

El análisis aborda, en primer lugar, las transformaciones físicas y estructurales que llevan a la conformación de un tipo especial de paisaje en Bogotá, el paisaje residual. En segundo lugar, hace énfasis en el aspecto simbólico y cultural de éste paisaje al cuestionarse sobre la percepción, valoración y prácticas espaciales de los ciudadanos en torno al mismo.

Como resultado de la investigación se definen cuatro tipologías de paisaje residual: Culatas y muros de cerramiento, áreas remanentes, inmuebles subutilizados o abandonados y, zonas bajas de puentes y túneles. En cada una de estas tipologías, a partir de la aplicación del pluralismo metodológico, se analizan las narrativas urbanas asociadas. Es decir, los valores, significados, juicios y usos que los diferentes actores sociales le otorgan al paisaje bajo una lectura multitemporal (pasado, presente y futuro).

Palabras clave: Geografía cultural, análisis del paisaje, paisaje residual, narrativas urbanas.

Contenido

	Pág.
Resumen.....	VII
Lista de Figuras.....	3
Introducción.....	5
1. Capítulo 1. Comprender el paisaje. Un asunto de múltiples dimensiones.....	13
1.1. El Paisaje en la geografía cultural.....	14
1.2. El Paisaje urbano.....	22
1.3. Paisaje residual y su relación con las franjas urbanas.....	30
2. Capítulo 2. La percepción del paisaje urbano.....	37
2.1. El paisaje como texto.....	38
2.2. Los mecanismos de percepción del paisaje urbano.....	45
2.3. Lecturas, imaginarios y narrativas a las que da lugar el paisaje urbano.....	51
2.3.1. Fugacidad e invisibilidad en la percepción del paisaje.....	56
2.3.2. La aparición del no lugar en el paisaje.....	59
3. Capítulo 3. El paisaje de Bogotá visto desde la acera.....	63
3.1. La transformación de Bogotá asociada al transporte.....	64
3.2. Transmilenio y el paisaje bogotano.....	72
3.3. Tipologías de paisaje residual en Bogotá.....	74
3.3.1. Culatas derivadas de procesos de demolición y muros de cerramiento...	76
3.3.2. Áreas remanentes.....	80
3.3.3. Inmuebles subutilizados o abandonados.....	82
3.3.4. Zonas bajas de puentes y túneles.....	84
3.4. Caracterización de los ejes de estudio en la presente investigación.....	86

3.4.1. Avenida Fernando Mazuera: La modernidad venida a menos.	89
3.4.1.1. La pésima: El resultado de la indiferencia estatal y social.....	91
3.4.2. Avenida El Dorado: Conexión aeropuerto – centro histórico.....	96
3.4.2.1. De culatas a galerías de arte urbano, y otros paisajes	97
3.4.3. Avenida Caracas: El <i>park way</i> que se transformó en asfalto.....	101
3.4.3.1. Un patrimonio arquitectónico que desaparece sin consideración.....	102
3.4.4. Avenida Norte Quito Sur – NQS: La gigante del desarrollo vial.....	106
3.4.4.1. Un escenario de importantes proyectos abandonados e inacabados, pero con gran potencial de renovación.....	107
4. Capítulo 4. Narrativas urbanas de los paisajes residuales de Bogotá.....	113
4.1. Las narrativas urbanas como categoría de análisis del paisaje.....	114
4.1.1. Subcategorías de análisis de las narrativas urbanas.....	115
4.2. Narrativas urbanas en el paisaje residual de Bogotá.....	117
4.2.1. Culatas derivadas de proyectos de demolición y muros de cerramiento..	117
4.2.2. Áreas remanentes.....	126
4.2.3. Inmuebles subutilizados o abandonados.....	134
4.2.4. Zonas bajas de puentes y túneles.....	138
4.3. Análisis del paisaje residual por subcategorías narrativas.....	143
4.3.1. Un ejercicio de memoria	143
4.3.2. Valoraciones desde la experiencia	145
4.3.3. Prácticas espaciales asociadas.....	152
4.3.4. Una mirada hacia el futuro.....	154
4.4. Consideraciones finales.....	159
5. Conclusiones.....	163
A. Anexo: Entrevista aplicada a usuarios de Transmilenio.....	175
B. Anexo: Matriz de ubicación y caracterización de los paisajes residuales en los ejes de estudio.....	181
C. Anexo: Modelos de entrevista aplicado a los diferentes actores.....	189
D. Anexo: Matriz de actores entrevistados.....	193
6. Bibliografía.....	197

Lista de Figuras

Figura 1. Espacio residual en Bogotá.....	31
Figura 2. Proceso de la percepción.....	48
Figura 3. Proceso que conduce a un comportamiento.....	50
Figura 4. Tranvía en Bogotá.....	67
Figura 5. El trolebus en Bogotá.....	70
Figura 6. Transmilenio en Bogotá.....	71
Figura 7. Mapa de Transmilenio.....	73
Figura 8. Culata. Avenida Fernando Mazuera.....	77
Figura 9. Culata intervenida por artista ganador. Beca Idartes 2013.....	78
Figura 10. Muro de cerramiento. Avenida Caracas.....	79
Figura 11. Área remanente. Avenida Fdo. Mazuera.....	82
Figura 12. Inmueble subutilizado o abandonado. Avenida Caracas.....	83
Figura 13. Puente vehicular con venta informal. Avenida NQS.....	85
Figura 14. Ejes de estudio de paisajes residuales en Bogotá.....	87
Figura 15. Distribución de paisajes residuales. Avenidas El Dorado, Fdo. Mazuera, Caracas y NQS. Bogotá. Mayo 2015.....	88
Figura 16. Edificio subutilizado en Av. Fdo. Mazuera.....	92
Figura 17. Hospital Materno Infantil.....	93
Figura 18. Formación de culata y área remanentes en Av. Fdo. Mazuera. Antes.....	94

Figura 19. Formación de culata y área remanentes en Av. Fdo. Mazuera. Después.....	94
Figura 20. Calle colonizada por la basura.....	95
Figura 21. Túnel en Avenida El Dorado.....	98
Figura 22. Culata y área remanente en Av. El Dorado (Previo a intervenciones artísticas).....	99
Figura 23. Casa de influencia europea en proyecto de demolición. Avenida Caracas con calle 34. Esquina Sur.....	103
Figura 24. Paisaje residual proyecto “estación central”.....	105
Figura 25. Paisaje residual. Avenida Caracas entre calles 24 y 26. Costado Occidental.....	105
Figura 26. Área remanente con culata en Avenida NQS. Zona Norte.....	108
Figura 27. Paisaje residual mixto en Avenida NQS Zona sur.....	109
Figura 28. Antiguas instalaciones de la cervecería Andina hoy subutilizada como parqueadero.....	110
Figura 29. Propaganda del Dadep sobre espacio público en culata intervenida.....	123
Figura 30. Esquina Av. Caracas con calle 24. Antes del proceso de demolición.....	128
Figura 31. Esquina Av. Caracas con calle 24. Después del proceso de demolición.....	128
Figura 32. Niños jugando en remanente. Avenida Fernando Mazuera.....	131
Figura 33. Actores responsables de mejorar los paisajes residuales en la ciudad.....	142
Figura 34. Evocación del paisaje de Bogotá en relación con la implementación de Transmilenio.....	144
Figura 35. Elementos percibidos en el paisaje de Bogotá por ejes de estudio.....	146
Figura 36. Percepción del paisaje por ejes de estudio.....	147
Figura 37. Sensaciones asociadas a los paisajes residuales.....	148
Figura 38. Sensaciones atribuidas a los paisajes residuales por tipología.....	150
Figura 39. Proyectos ERU en las avenidas Fernando Mazuera, Caracas y El Dorado...	156
Figura 40. Relación entre actores institucionales en el paisaje urbano.....	158

Introducción

Esta investigación nació a partir de las múltiples reflexiones a las que dan lugar los viajes en el transporte público. En ese tiempo impersonal que, en muchas ocasiones, transcurre mientras se observa a través de la ventana. Durante el primer semestre de maestría en geografía los recorridos cotidianos empezaron a mostrar singularidades del paisaje que podían guardar la clave del descontento general frente a múltiples situaciones relacionadas con la experiencia de ciudad. En el proceso algunas débiles intuiciones se asomaron como primerísimas inquietudes: ¿Las calles que recorría habían tenido siempre la misma estructura? ¿Es la que conozco la única ciudad posible en términos urbanísticos? ¿Elementos puntuales del paisaje pueden influir en la manera en que los ciudadanos se comportan en el espacio y en relación con los otros? Después de recibir las sugerencias de los profesores Ovidio Delgado e Isabel Duque, la posibilidad de integrar los estudios culturales al campo geográfico en un trabajo que se preguntara por el paisaje se consolidó como la orientación desde la cual abordar la presente tesis.

Bogotá atraviesa en la actualidad diversos retos, relacionados principalmente con la alta densidad poblacional frente a la reducida capacidad de expansión territorial que presenta. El compromiso de responder a las necesidades de todos los ciudadanos que acoge ha generado la proliferación de estudios y propuestas encaminadas a la renovación urbana, la re-estructuración como ciudad compacta, la revisión y mezcla de los usos tradicionales de su suelo, la ampliación y fortalecimiento de estructuras viales que permitan su comunicación con centros urbanos periféricos dentro del modelo de ciudad-región que pretende implementar. En suma, la reformulación de su plan de ordenamiento territorial. Proyectos que al modificar sustancialmente el espacio construido tienen un impacto directo sobre el paisaje y así mismo sobre los ciudadanos.

De manera particular los diversos proyectos urbanísticos, relacionados con procesos de renovación urbana y de ampliación de infraestructuras para la movilidad vehicular, han originado en décadas recientes una proliferación de paisajes residuales en Bogotá. Estos paisajes se han configurado tanto a partir de aquellas zonas que sobran o se forman en los proyectos arquitectónicos, como en torno a elementos espaciales abandonados o en desuso. Unos y otros, de acuerdo con su infraestructura y las prácticas a las que dan lugar, constituyen paisajes residuales dado su carácter de “residuo¹” urbanístico, tal como lo plantea Joan Nogué (2011).

Muchas avenidas y barrios de Bogotá se caracterizan en la actualidad por la presencia de paisajes residuales los cuales han sido equiparados por diversos autores con “paisajes del deterioro, del deshecho [y] del rechazo” (Nogué, 2011, p. 5). En este sentido, es válido suponer que estos paisajes inciden de manera directa en las diversas lecturas y comportamientos topofóbicos que se presentan entre los habitantes de la ciudad. Dado que los proyectos urbanísticos que han dado origen a muchos de estos paisajes residuales siguen vigentes, se hace fundamental analizar la percepción que diferentes actores sociales tienen de estos paisajes. Lo anterior debido a la importancia que, tanto la percepción del paisaje urbano como el reconocimiento de la manera en la que los ciudadanos participan en su construcción adquiere en la planeación de una ciudad que responda a las expectativas y requisitos presentes y futuros a nivel urbanístico y especialmente a nivel social.

En relación con lo descrito esta investigación se plantea como objetivo general analizar la percepción que tienen diferentes actores sociales sobre los paisajes residuales de Bogotá, presentes en las avenidas Caracas, NQS, Fernando Mazuera y Norte Quito Sur. Vías modificadas fundamentalmente, por y para la implementación del sistema de transporte Transmilenio, elemento altamente influyente en la construcción del imaginario de ciudad y en la configuración del paisaje actual de Bogotá. Se toman como ejes de estudio las avenidas mencionadas dado que cada una corresponde a una fase distinta del sistema de transporte entre los años 2000 a 2014, factor que permite abarcar una

¹ Cf. DRAE: 1. m. Parte o porción que queda de un todo, 2. m. Aquello que resulta de la descomposición o destrucción de algo, 3. m. Material que queda como inservible después de haber realizado un trabajo u operación.

mayor temporalidad. De otro lado, porque el sentido y la longitud del trazado de cada una de estas vías involucra un amplio espectro de la ciudad, integrando voces diversas en la configuración del paisaje urbano.

De manera específica la investigación pretende, de un lado, establecer cómo contribuyen los paisajes residuales en la configuración del paisaje urbano en Bogotá. De otra parte, identificar los significados y valoraciones que se han construido en relación con los paisajes residuales. Y finalmente, determinar la incidencia de los paisajes residuales en las prácticas espaciales de los ciudadanos.

Con el fin de seleccionar las herramientas más apropiadas para la consecución de los propósitos investigativos descritos se realizó la revisión de diferentes metodologías de análisis del paisaje, centradas en los enfoques mixto y cualitativo: Legibilidad de la imagen ambiental (Lynch, 1984), concentrado en el reconocimiento de los elementos urbanísticos estructurales de la ciudad por parte de sus habitantes; metodología del holograma espacial (Lindón, 2007), enfocado en los imaginarios asociados a los lugares y su contexto; metodología de los eventos relacionales para el análisis del paisaje - MERAP (Barrera, 2014), que involucra la realidad ecológica (físico-biótica) y la realidad contextual (cultural, social, económica y política); entre otras.

Después de considerar el alcance de cada una de estas propuestas se decidió desarrollar la investigación bajo el enfoque metodológico del modelo de análisis comunicativo del paisaje, propuesto por Nogué y De San Eugenio (2009). Modelo que constituye en sí mismo una propuesta de pluralismo metodológico al involucrar diferentes técnicas y herramientas de carácter cualitativo para abordar los discursos y narrativas de los actores sociales que interactúan con el espacio (mediante diferentes usos y/o apropiaciones del mismo). Al integrar metodologías específicas para cada nivel de análisis de la comunicación el modelo permite acceder a los múltiples significados, imaginarios, juicios y valoraciones de los paisajes por parte de los ciudadanos, para posteriormente analizarlos de manera conjunta. Es así como en el nivel intrapersonal propone estudios de recepción del paisaje para identificar percepciones y significados. A nivel institucional plantea el análisis de los usos comunicativos del paisaje de la administración pública a través de las diferentes estrategias de concienciación o

promoción y a nivel cultural aboga por un tratado semiótico del paisaje, es decir el análisis del paisaje como símbolo.

De acuerdo con el enfoque metodológico seleccionado, el trabajo de campo de esta investigación se desarrolló en repetidas jornadas durante los meses de febrero de 2014 a enero de 2015. La primera fase correspondió a jornadas de observación directa que permitieron la identificación y registro de los paisajes residuales de los ejes de estudio. Mediante el recorrido (a pie, en Transmilenio y en moto) por los ejes de estudio se identificaron las zonas que funcionaban como paisajes residuales, dado su estado estructural y las prácticas espaciales relacionadas. Posteriormente se estableció la ubicación cartográfica de los paisajes residuales en las avenidas analizadas y se documentaron de manera puntual las zonas previamente identificadas. El registro fotográfico resultado de este trabajo incluye alrededor de cien (100) fotografías por cada uno de los ejes analizados. Es necesario destacar que la observación directa y el registro visual, como procesos complementarios, permitieron identificar y caracterizar las prácticas espaciales que acontecen en estos paisajes.

Los instrumentos utilizados para la recolección de información se centraron en la aproximación a las percepciones y narrativas de cinco diferentes actores sociales: entidades oficiales involucradas en los procesos de planeación urbana, comerciantes formales e informales de las zonas circundantes a los paisajes residuales, peatones, usuarios de Transmilenio y artistas urbanos que ejercen la práctica del grafiti. Se realizaron entrevistas estructuradas a los usuarios de Transmilenio. Mientras que a los actores restantes se aplicaron entrevistas semi-estructuradas y abiertas. En el diseño de los diferentes instrumentos se tomó como base el cuestionario empleado por Kevin Lynch para la investigación que fundamenta su libro "La imagen de la ciudad" (1984, pp. 173-174), al considerarlo un documento riguroso que aún presenta gran vigencia y aplicabilidad para los estudios urbanos.

En total fueron entrevistados 120 usuarios de Transmilenio, lo que corresponde a treinta personas por cada uno de los ejes de estudio. Las entrevistas constaban de un formulario (Anexo A) con preguntas abiertas y de opción múltiple, relacionadas con un anexo fotográfico que incluía imágenes de dos paisajes que el usuario de Transmilenio

podía encontrar a lo largo del eje en cuestión. Este momento del trabajo de campo constituyó el de mayor complejidad por las condiciones bajo las cuales decidió aplicarse. De un lado, la realización de la entrevista dependió del interés y la voluntad de los usuarios, a quienes se les solicitó su participación voluntaria y de quienes, en muchas oportunidades, principalmente en los ejes de la Caracas y la NQS, recibí negativas. De otra parte, a pesar de aplicar las encuestas en las horas valle de la mañana, en algunos de los ejes, especialmente el de las avenidas Fernando Mazuera y Caracas en sentido sur - norte, la concurrencia de pasajeros dentro del sistema hacía difícil la recolección de información.

Las entrevistas realizadas a peatones y comerciantes no contaron con una cantidad fija de entrevistados por eje. Se realizaron de manera focalizada en las zonas que previamente se habían determinado con alta cantidad de paisajes residuales. La toma de información procedente de los peatones estuvo mediada en algunas avenidas, como en la Fernando Mazuera, por la sensación de desconfianza que limitaba la posibilidad de establecer una conversación. Por su parte la aplicación de entrevistas a comerciantes se vio restringida a la presencia de locales o puestos de vendedores informales a lo largo de las zonas seleccionadas y por supuesto a la buena disposición de las personas.

En relación con los artistas urbanos, el número de entrevistas realizadas fueron limitadas, al constituir una comunidad muy reservada. Por lo tanto, esta información se complementó asistiendo a algunas de las sesiones de la Mesa Distrital de Graffiti (organizada por Idartes y la secretaría distrital de cultura, recreación y deporte), en la que se reúnen representantes de los artistas urbanos para tratar asuntos como la modificación del Decreto 075 que regula la práctica responsable del grafiti en la ciudad. Finalmente, se realizaron entrevistas guiadas a representantes de siete entidades distritales entre las que se encuentran, el Instituto de desarrollo urbano – IDU, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, Transmilenio, el Instituto distrital para las artes – Idartes, el Instituto distrital de patrimonio cultural – IDPC, el Departamento administrativo de la defensoría del espacio público – DADEP y la Empresa de renovación urbana – ERU. Adicionalmente se aplicaron algunas entrevistas telefónicas a los propietarios de inmuebles en venta en inmediaciones de los paisajes residuales de las avenidas estudiadas.

La última fase metodológica, transversal a todo el proceso investigativo, obedeció a la revisión documental tanto de documentos de política sobre espacio público y ordenamiento territorial, como de artículos periodísticos, informes oficiales de diferentes entidades, foros y blogs ciudadanos en Internet, entre otros. Para el análisis de la información y como elemento fundamental para aproximarse a la percepción de los paisajes residuales en Bogotá se propuso la categoría “narrativas urbanas”. Propuesta holística que surge de la complementariedad entre las “narrativas urbanísticas” de Guy Mercier (2008) y los “imaginarios urbanos” de Alicia Lindón (2006) y Daniel Hiernaux (2012). Con el objetivo de identificar estas narrativas se aplicó la triangulación hermenéutica (Cisterna 2005) como método de reunión y cruce dialéctico de toda la información pertinente.

En cuanto a la estructura formal, los diferentes elementos que conforman este documento se organizan en cuatro capítulos. Los dos primeros presentan el corpus teórico que fundamenta esta investigación. El primer capítulo plantea un corto recorrido por el concepto de paisaje cultural desde principios del siglo XX, además de definir los conceptos de paisaje urbano y paisaje residual. El segundo capítulo aborda la interpretación del paisaje como texto y las posturas teóricas relacionadas con los mecanismos de percepción del paisaje y su dimensión semántica. Además, presenta las diferentes relaciones que disciplinas como la semiótica han establecido con la geografía con el fin de involucrar la interpretación de la dimensión simbólica y discursiva en el análisis del paisaje.

El tercer capítulo se centra en el contexto espacial y geográfico en el cual se enmarca la investigación. Presenta un acercamiento a la transformación del paisaje urbano de Bogotá y las prácticas espaciales de los bogotanos conforme ha evolucionado el sistema de transporte en la ciudad. Este apartado brinda especial importancia a la configuración del paisaje en torno a la consolidación de sus vías principales, enfatizado en las cuatro que constituyen los ejes de estudio. También desarrolla los elementos concernientes a la influencia urbanística de Transmilenio en la ciudad y propone, como resultado de la investigación, cuatro tipologías de paisaje residual asociadas al paisaje en Bogotá: Culatas derivadas de procesos de demolición y muros de cerramiento, áreas

remanentes, inmuebles subutilizados o abandonados y, zonas bajas de puentes y túneles. Finalmente, el cuarto capítulo desarrolla el análisis de las narrativas urbanas asociadas al paisaje urbano residual según las tipologías establecidas y constituye el capítulo más determinante en relación con la recepción y valoración que presentan los ciudadanos frente a los procesos urbanísticos más recientes en Bogotá. El capítulo presenta cómo ha evolucionado el imaginario de ciudad en el último siglo y presenta algunas apreciaciones y propuestas de cara al futuro.

Se espera que el desarrollo de la presente investigación aporte al corpus de conocimiento existente sobre paisaje urbano y paisaje cultural. Así mismo, que los resultados aquí presentados contribuyan a la discusión sobre la necesidad de considerar el paisaje urbano como un asunto de política pública en la medida en que sus condiciones influyen en el bienestar social de quienes lo experimentan. Además de aportar en la consolidación de la geografía como disciplina relevante en la discusión sobre proyectos de urbanismo y políticas públicas relacionadas con la ciudad y los ciudadanos.

1. Capítulo 1.

Comprender el paisaje. Un asunto de múltiples dimensiones.

*El paisaje no es simplemente el mundo que vemos,
es una construcción, una composición de ese mundo*
Denis Cosgrove

La mirada determina el paisaje². Es ella la que decide, la que fragmenta el espacio y lanza, con premura, los primeros juicios frente al mismo. La mirada puede considerar o dejar pasar diversos paisajes, reconocerlos o ignorarlos. Así, gracias al privilegiado sentido de la visión, que “entre los sentidos humanos, (...) es el que tiene mayor capacidad de discernimiento espacial” (Tuan, 2007, p. 192), la mirada establece y define el primer contacto.

Los espacios, cuando son experimentados por primera vez, se condensan rápidamente en imágenes visuales que permiten caracterizarlos dentro de un rango de posibilidades estéticas previamente conocidas: bello, feo, atractivo, recargado. Y aunque es cierto que “en la experiencia del paisaje, el sentido de la vista ocupa un papel central” (Lindón, 2007, p. 221), el paisaje no se limita a ser una “pictorialización de la mirada” (Besse, 2010, p. 116) puesta sobre el espacio.

En la geografía contemporánea no es posible pensar el paisaje únicamente como el

² A partir de los esquemas mentales y los factores psicológicos, culturales y sociales de quien observa. Asuntos que se abordarán con detalle en el segundo capítulo.

encuadre que obedece a los elementos naturales o físicos en él presentes, puesto que éste es más que una imagen que se observa desde lejos. El paisaje es un concepto complejo, de una “duplicidad ambigua” que involucra tanto su dimensión de objeto material como su representación (Souto, 2011, p.131). En este sentido, en el presente capítulo se hace un breve recorrido por los enfoques más representativos con los que ha sido abordado el paisaje en la disciplina geográfica desde el siglo XX. Además, se definen las categorías de paisaje urbano y paisaje residual, determinantes para la presente investigación.

1.1. El Paisaje en la geografía cultural

A partir de la incorporación de la dimensión cultural como enfoque primordial de investigación en geografía, el sujeto y las comunidades cobraron relevancia no sólo como ocupantes de un espacio sino como sus transformadores, lo que conllevó a comprender el paisaje en términos de construcción social en donde se involucran las acciones, decisiones y percepciones de los diferentes grupos humanos frente al espacio, superando así, la tradición que circunscribía el paisaje al campo visual³.

Si bien, desde el siglo XIX, la escuela alemana planteaba la importancia de estudiar los paisajes a la luz de las relaciones entre naturaleza y sociedad; e incluso es el geógrafo Friedrich Ratzel quien menciona por primera vez, en 1875, el término *Kulturgeographie*⁴; es en el siglo XX donde se fortalece el estudio del paisaje desde un enfoque cultural. Influidos por los fundamentos de la escuela alemana, no solo del siglo XIX sino incluso de la tradición *Landschaft*⁵ de los siglos XVI y XVII, muchos investigadores provenientes de las ciencias naturales tendieron a revestir de un componente social los estudios del medio físico y la naturaleza. Entre los geógrafos que defendieron la idea de que “la

³ La definición otorgada oficialmente al paisaje, no solo en idioma español, como ejemplifica Don Mitchell (2005), le reduce a su connotación de imagen visual. Según la RAE, Paisaje: 1. m. Extensión de terreno que se ve desde un sitio. 2. m. Extensión de terreno considerada en su aspecto artístico. 3. m. Pintura o dibujo que representa cierta extensión de terreno.

⁴ Para una explicación más detallada revisar: Fernández, Federico, 2006.

⁵ *Landschaft* es la palabra alemana que traducida como paisaje. Si bien en su origen el término fue utilizado para referirse a la representación pictórica de un territorio y así mismo “a lo que el observador percibe visualmente” (Higueras, 1999, p. 83). “*Landschaft* (...) es también un término que evidencia la relación indisoluble entre sociedad y naturaleza” (Fernández, 2014, p. 60), puesto que su etimología en lengua alemana involucra la acción transformadora tanto de los seres humanos como de la naturaleza (*Schaffen*) en un territorio (*Land*).

geografía no existe sin sus inseparables componentes natural y social” (Fernández, 2006, p. 222) se encuentran Franz Boas, Hermann Wagner, Jean Brunhes y Carl Sauer. Este último quien se consolidó como el geógrafo cultural más influyente entre la segunda y la sexta década del siglo XX.

En los artículos “The morphology of landscape” (1925) y “Cultural geography” (1931), Sauer vincula en sus propios postulados muchos de los fundamentos desarrollados por los geógrafos antecesores, al tiempo que circunscribe el enfoque cultural al campo de la geografía física. En los planteamientos aquí publicados, aceptados en la disciplina por más de tres décadas, Sauer (1925) estableció el estudio del paisaje como el objetivo principal de la geografía y lo describió “como un área compuesta por una asociación distintiva de formas, tanto físicas como culturales” (p. 6).

Sauer, retomando el significado original del *landschaft*, reconoció la importancia de las agrupaciones humanas en el paisaje, con relación al proceso de transformación y modelamiento que con sus actividades ejercen sobre la naturaleza a lo largo del tiempo. De ahí que abogara por la inclusión de métodos históricos en el proceso de investigación, junto con el trabajo de campo. Aunque la geografía cultural propuesta por Sauer involucró métodos etnográficos en el estudio de paisajes locales, consideraba la cultura como un elemento inmodificable y al paisaje como un objeto físico y tangible. En ese orden, la geografía cultural se dedicaba a estudiar los rasgos visibles del paisaje y planteaba la existencia de una realidad objetiva del mismo. Realidad para la cual había, por lo tanto, una única interpretación, independiente del observador.

Durante la década de los sesenta, la tendencia general en ciencias sociales giró hacia el positivismo y la validación cuantitativa de las investigaciones. La geografía, en su intento por conservar su estatus como ciencia, radicalizó muchos de sus postulados y métodos de investigación. De esa manera, el estudio del paisaje como había sido planteado por Sauer enfrentó cambios sustanciales. La investigación de las variantes culturales locales perdió su relevancia. En su lugar, el paisaje recuperó la tradición alemana centrada en el carácter ecológico, la *landschaftsoekologie*, y su estudio se volcó hacia la relación de los seres con su ambiente desde factores morfológicos, biológicos y meteorológicos, en suma, verificables.

Este enfoque positivista de la geografía y el estudio del paisaje se vio cuestionado con prontitud. Tan sólo una década después, a partir de una serie de acontecimientos que marcaron el pensamiento colectivo desde finales de los años sesenta, las ciencias humanas y así mismo la geografía, volcaron su reflexión hacia el ser humano y su experiencia personal. Eventos como la primavera negra de Praga, la revolución cultural china, el triunfo de la revolución en Cuba o las manifestaciones de mayo del 68, son resultado de “movimientos críticos en relación con los modos de entender la sociedad y también, con la calidad de vida del hombre en la tierra y, más concretamente en las ciudades” (Bertrand, 1987, p. 2). Los fuertes cuestionamientos a los sistemas vigentes y la evidente disconformidad en la sociedad generaron transformaciones en el ámbito académico, el cual asumió una postura humanista para intentar comprender los fenómenos sociales de la época.

La geografía humanista de la década del setenta retoma y actualiza la idea del paisaje cultural al considerarlo “como medio activo de comunicación y también como conjunto de estímulos capaces de influir en el comportamiento humano” (Bertrand, 1987, p. 16). Este enfoque permitió por primera vez, pensar el espacio como lugar, revestido de significados, valores, objetivos y propósitos. Es bajo esta postura que geógrafos como Yi Fu Tuan (2007⁶) desarrollan sus postulados en torno a la experiencia vital del espacio, y la geografía da cabida a la influencia de la emoción o el pensamiento en los vínculos establecidos con los lugares y en las valoraciones hechas sobre los mismos.

En los años siguientes, la geografía continuó involucrando tanto aportes de diversas disciplinas como “nuevas maneras de enfocar el estudio del paisaje (recurriendo a la iconografía, la semiótica y distintas formas de análisis del discurso)” (Jackson, 1999, p. 44). Los individuos y su historia de vida personal, así como el papel activo del observador, adquirieron una importancia destacada en la interpretación del paisaje. Paulatinamente, las variables culturales se posicionaron con éxito frente al estudio del espacio y el paisaje, dando paso al fenómeno conocido como el “giro cultural”. Un cambio

⁶ La edición revisada en esta investigación corresponde al 2007, sin embargo, la primera edición en inglés es de 1974. *Topophilia: a study of environmental perception, attitudes, and values*. 1974. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ

de paradigma que otorgó a la representación en el paisaje de diversos grupos y actores sociales, con identidades y territorialidades diversas, un lugar relevante. Fundamentalmente, abrió el espacio para la discusión, por parte de los geógrafos, sobre la formación de esas identidades y territorialidades, el modo de producción tanto material como simbólica de las sociedades y los procesos de consumo y mercantilización de la cultura en el espacio (Jackson, 1999; Claval, 1999).

Los postulados motivados por este giro se fortalecieron y desarrollaron con el surgimiento de la posmodernidad que, como corriente de pensamiento opuesta a los paradigmas del positivismo, plantea el conocimiento como un hecho relativo, subraya la existencia de la multiculturalidad, de la fragmentación social y espacial; además de insistir en la defensa de “el otro” desde su singularidad y diferencia. Es en este contexto histórico donde la geografía cultural adquiere su carácter de “nueva”, hacia mediados de la década de 1980, y establece enfoques de análisis que involucran un cambio en la organización del espacio, centrado ahora en la identidad de sus protagonistas (Duncan, 1980; Cosgrove, 1984; Cosgrove y Jackson, 1987).

La nueva geografía cultural se distancia de la tradicional al plantear una manera particular de estudiar el espacio. De acuerdo con Cosgrove (1984) en la nueva geografía cultural, el espacio más que un objeto de estudio delimitado, constituye una dimensión sobre la cual es posible realizar una lectura desde la cultura, la cual no sólo se expresa territorialmente, sino que se constituye en sí misma espacialmente y se manifiesta en la existencia del *paisaje*. De otra parte, como “el enfoque cultural asume que la realidad espacial es compleja y que todo espacio es producto tanto de los fenómenos de la naturaleza como de la actividad de los grupos sociales” (Fernández, 2006, p. 220), en esta nueva geografía “el observador ya no acepta la idea de que la naturaleza, la sociedad o la cultura sean realidades que se imponen por sí mismas” (Claval, 2002, p. 38).

En esa medida, la nueva geografía cultural supera los métodos descriptivos y las pretensiones universalistas. Involucra discusiones teóricas sobre fenómenos sociales que afectan a grupos humanos tradicionalmente excluidos de los debates académicos (desempleados, ancianos, minorías étnicas, de género, entre otros). Además, se interesa

por comprender las percepciones y actividades de los individuos en espacios puntuales y en acercarse al significado de lo representado en los paisajes por ellos construidos. Al respecto, Contreras (2006) asegura que “los aspectos centrales del paisaje en esta “nueva geografía” son el simbolismo, el significado, la identidad, el territorio, la agencia humana, así como el reconocimiento de la importancia del pasado en el entendimiento del paisaje” (p. 173). Elementos que hacen fundamental su acercamiento desde el ámbito dialéctico, etnográfico e histórico.

En este sentido, el nuevo enfoque vira hacia el estudio de particularidades relacionadas con las geografías individuales, aspectos como género e identidad étnica o social, a la par que aborda asuntos interdisciplinarios relacionados con la politización de la cultura, el lugar y el paisaje. Asuntos que han desarrollado ampliamente autores como Duncan (1980) y Cosgrove (1984), quienes otorgan una gran importancia “al otro” en sus estudios geográficos. Mediante sus investigaciones, estos geógrafos determinaron el nuevo enfoque cultural en la disciplina al centrarse en “comprender el significado de lo representado por los individuos y el modo en el que percibían y comprendían su ambiente” (Fernández, 2006, p. 228). Desde entonces, el estudio del paisaje se ha orientado en la reintroducción de la dimensión espacial en el análisis de la realidad social, donde la cultura tiene un papel preponderante como sistema de significados compartidos.

Esta nueva mirada sobre el paisaje, permite concebirlo en la actualidad como una estructura compleja, una construcción social, resultado de las interacciones de los sujetos y las comunidades con el espacio, siempre de una manera recíproca. Es decir; el paisaje se configura por las acciones de quienes le conforman, puesto que es “producido intelectual y materialmente por el grupo social que lo habita” (Fernández, 2006, p. 232), y además “denota el mundo exterior mediado a través de la experiencia humana subjetiva (...), [dado que] el paisaje no es simplemente el mundo que vemos, es una construcción, una composición de ese mundo” (Cosgrove, 198, p. 13); asimismo el paisaje ejerce una influencia sobre las acciones de los individuos, más aún, sobre los imaginarios y las concepciones ligadas a él.

En términos de Berdoulay (2012)

la espacialidad de los seres humanos provoca que se construyan como tales en el proceso mismo de su interacción con el entorno: modelan los lugares que les permiten sostener esta interacción y, recíprocamente se ven transformados por ellos. Lugar y sujeto aparecen así inextricablemente ligados; se instituyen mutuamente. (p. 50).

En este sentido, si bien una comunidad dota de carácter a un paisaje, por ejemplo, pintando de colores vistosos las fachadas de sus casas para hacerlo más ameno, el resultado de este paisaje ejerce en la vía contraria una sensación de bienestar y aceptación en sus habitantes. Sensación que los llevará continuando con la interacción, a propender por el mantenimiento de los elementos que configuran ese paisaje (que ha sido aceptado de manera colectiva) y, especialmente, a vincularse como parte del mismo en calidad de actores dinamizadores.

La conformación del paisaje mediante las construcciones sociales y culturales hace de este un ente dinámico y en constante evolución que se transforma de manera permanente de acuerdo con los procesos protagonizados por los grupos humanos que lo configuran. Así, al constituirse como resultado cultural de una sociedad, el paisaje involucra una trama de significados surgidos desde la cotidianidad de quienes transitan o habitan el lugar, en un proceso de “manufacturación del espacio” (Lindón, 2007b), originado a partir de las percepciones y relaciones individuales con los lugares pero que en la medida en que se comparten y se aceptan en la interacción social, configuran tramas de sentido para un colectivo.

El asunto recae en que el paisaje, como creación humana, “siempre es realidad práctica y representación estética a la vez” (Nogué, 2010, p. 2), por lo tanto, no se adscribe únicamente a condiciones materiales, a espacios físicos definidos, sino que incluye discursos, recorridos, ideologías, representaciones simbólicas. Elementos que le otorgan al paisaje condiciones especiales y complejas que sobrepasan el carácter visual, del cual proviene el primer contacto, la primera impresión que tradicionalmente se establece con él. En palabras de Nogué (2007), el paisaje “es un concepto fuertemente impregnado de connotaciones culturales y puede ser interpretado como un dinámico código de símbolos que nos habla de la cultura de su pasado, de su presente y tal vez también de su futuro”

(p. 21) o cómo lo describiera Cosgrove (1984): “Todos los paisajes son simbólicos (...) y experimentan cambios puesto que son expresiones de la sociedad, haciendo historia por sí mismos a través del tiempo” (p. 35).

De ahí que estudiar el paisaje desde la nueva geografía cultural, implique además del análisis de los elementos materiales, el estudio de las relaciones sociales, las posturas y planteamientos políticos, ambientales y económicos que inciden en la vida social y que se hacen evidentes en él y, de otra parte, la revisión de las percepciones e interpretaciones de los sujetos involucrados en su proceso de construcción. Pues como afirma Paul Claval (2002) “el enfoque cultural (...) nos hace descubrir el sentido que le dan los seres humanos a los decorados que los rodean y que, en gran medida, han construido. Nos hace entrar en el universo de sus valores y creencias, y aclara las estrategias que retienen en su vida social, política o cultural” (p. 38).

Entonces, cuando se comprende el paisaje como construcción social e ideológica es posible superar su carácter estético, asumir que además está caracterizado por coordenadas culturales y de manera fundamental, determinado por objetivos políticos que influyen en su composición, configuración y permanencia. Situación que Mitchell (2005) esclarece muy bien cuando asegura que la importancia del paisaje

...como un concepto crítico en geografía cultural deriva, sin duda, de [su] poder e importancia social, pero también del hecho de que es una cosificación y una fetichización. En realidad, [menciona] para ver el poder que actúa en el paisaje se requiere atención no sólo hacia él (como una forma, representación o conjunto de significados) en sí mismo, sino a las relaciones sociales que hacen que surja la capacidad de éste para funcionar como una reificación y fetichización en las sociedades capitalistas (p. 54).

Esta cosificación del paisaje permite explicar que ciertos actores de la sociedad ejerzan acciones de exclusión o aceptación, e incluso de alienación en relación con el paisaje, a modo de propietarios de esa construcción social. Es decir, que le consideren como un objeto del mercado que puede o no ser consumido, de acuerdo con el cumplimiento de ciertos parámetros para su acceso a él. De ahí que, además de estar ligado al trabajo humano como manifestación de las modificaciones culturales ejercidas en el espacio, y a las prácticas sociales que le llenan de significados comunes, el paisaje implique una

fuerte expresión del poder.

En este sentido, el paisaje no constituye una inocente representación de las relaciones entre quienes habitan un espacio, sino que, afectado por fenómenos de diversa escala, el paisaje se modifica atendiendo a decisiones de dominación de tipo económico, social, étnico y demás. Estas modificaciones conllevan a definir límites ideológicos que establecen la pertenencia o no pertenencia tanto de ciertos grupos sociales, como de símbolos específicos o elementos del mobiliario urbano, por citar algunos ejemplos. No en vano el catedrático Joan Nogué (2007) asegura que “los paisajes se construyen socialmente en el marco de un juego complejo y cambiante de relaciones de poder (...). La mirada del paisaje es extraordinariamente compleja y en ella interactúan muchas identidades sociales diversas” (p.13).

Como un ejemplo de los diferentes sucesos que influyen de manera evidente en la conformación de paisajes contemporáneos, donde la expresión de poder se hace manifiesta, la globalización es sin lugar a duda el fenómeno que mayor nivel de afectación presenta. A causa de los grandes cambios estructurales que, enmarcados en este proceso, han ocurrido en el campo cultural, económico y político, “ya no es posible trazar correlaciones unívocas y determinísticas entre espacio y sociedad. Ya no es posible entender un país o una región como una pieza de territorio perfectamente delimitada, identificada exclusivamente por una única lengua, una misma historia, unas tradiciones comunes, un estado rígido” (Nogué y Albet, 2004, p. 166). Bajo este contexto “en los últimos años ha surgido un claro interés por el análisis que los efectos del proceso de globalización de las actividades productivas y de consumo tienen en determinadas sociedades” (Luna, 1999, p. 78) y por supuesto en la construcción y transformación de sus paisajes.

Si bien los cambios ejercidos por la globalización en la manera de concebir el espacio y el tiempo, dentro de los cuales se encuentran la compresión espacio-temporal y la aparente transgresión de barreras, gracias a las nuevas tecnologías de comunicación y transporte, han favorecido la relación intercultural y han generado mejores y mayores posibilidades de movilidad de sujetos, ideas y productos; también han implicado dificultades para algunos individuos que bajo los procesos de mercado global,

estetización del paisaje, renovación urbana, homogeneización de prácticas culturales, entre muchas otras, han perdido su sentido de lugar y cada vez más su identidad, ligada a la memoria de los paisajes por ellos construidos.

Aunque desde la geografía el concepto de paisaje ha sido replanteado, ampliado y modificado en un sinnúmero de acepciones desde el giro cultural en los años 80, en la actualidad pensar en una definición que lo abarque en su totalidad es imposible. Comprender que se caracteriza por ser una construcción social e ideológica inacabada y en constante dinamismo es quizá el mayor nivel al que es posible llegar en su interpretación de manera general. La posmodernidad, la globalización, entre otros múltiples sucesos hacen de los paisajes contemporáneos el epicentro de fenómenos aún no comprendidos a profundidad por ningún campo del saber, pero en los cuales la geografía juega un papel definitivo, dado que el espacio en el que se desarrollan constituye un *espacio geográfico*, es decir, “una realidad, tanto natural, como material y social” (Claval, 2002, p. 29).

1.2. El paisaje urbano

Inútilmente, magnánimo Kublai, intentaré describirte la ciudad de Zaira de los altos bastiones. Podría decirte de cuántos peldaños son sus calles en escalera, de qué tipo los arcos de sus soportales, qué chapas de zinc cubren los techos; pero sé ya que sería como no decirte nada. No está hecha de esto la ciudad, sino de relaciones entre las medidas de su espacio y los acontecimientos de su pasado...
Italo Calvino, 1991.

Como construcción social, el paisaje presenta características distintas de acuerdo con los grupos humanos que le dan forma. En la ciudad, espacio vinculado históricamente a prácticas tan complejas como la política, el comercio a mediana y gran escala, y la innovación técnica, las sociedades han desarrollado relaciones particulares con los elementos del espacio y los demás ciudadanos. Relaciones que se manifiestan en un paisaje peculiar, el *paisaje urbano*.

Las múltiples transformaciones sociales y económicas a las que en la contemporaneidad se someten los diversos territorios, hacen cada vez más difícil diferenciar lo urbano de lo rural y así, la ciudad del campo. Aunque en la actualidad muchos de los elementos tradicionales bajo los cuales se ha establecido la diferenciación entre campo y ciudad parezcan ambiguos, aún es posible definir esta última como un conjunto de tres aspectos interdependientes: el sentido material (*urbs*), el complejo orgánico de ciudadanos y grupos sociales (*civitas*) y el sentido político e institucional (*polis*)⁷.

Es decir, de un lado, la ciudad es el *espacio construido* en el que priman los elementos arquitectónicos mediante la conformación de conjuntos de edificaciones e infraestructuras viales y de comercio o industria. De otro lado, “es también una realidad social constituida por los ciudadanos que viven en la ciudad” (Capel, 2003, p.10), caracterizada por la conformación de espacios para el entretenimiento, la formación y la participación de los ciudadanos. Todo lo cual se desarrolla bajo un estricto control del territorio por parte de las instituciones que representan a la ciudadanía. De esta manera, “abordar los problemas de la ciudad significa referirse a la vez a dimensiones físicas, sociales y político administrativas” (Capel, 2003, p.10).

En esta medida y desde un enfoque netamente geográfico es necesario “entender los paisajes urbanos como parte de esta relación entre sociedad, cultura y espacio⁸” (Knox, 1991, p. 182). Mejor aún, como escenario y producto de estas relaciones siempre cambiantes. Las cuales, durante las últimas cuatro décadas, han estado determinadas “por los efectos de la reconfiguración de la vida económica y cultural “(Knox, 1991, p. 203), ligados a fenómenos como el capitalismo avanzado, la posmodernidad y la globalización. En este sentido, el paisaje urbano contemporáneo, en su mayor parte, obedece a las dinámicas establecidas por el consumismo como tendencia socioeconómica imperante. Es así como, manteniendo ciertos principios urbanísticos, la estructura de las ciudades está cada vez más definida por la presencia de grandes áreas comerciales, la gentrificación de las zonas históricas y, así mismo, la segregación social

⁷ Horacio Capel (1975; 2003), apoyado en las observaciones del arquitecto y urbanista Gabriel Alomar (1961), plantea que la ciudad es la relación articulada entre *urbs*, *civitas* y *polis*.

⁸ La traducción es propia

en las zonas de periferia (este último aspecto se abordará de manera somera en el apartado 1.3).

Al analizar el paisaje urbano desde su componente espacial (*urbs*), la aglomeración o la densidad junto con la planificación o la morfología (dependiendo de los autores), se presentan como características representativas. Aglomeración, porque la ciudad, sin tomar en cuenta su extensión, favorece la proximidad de sus habitantes y sus oficios, y con ellos, la diversidad y cercanía de servicios ofrecidos (*civitas*). Planificación, porque la ciudad está dispuesta espacialmente de manera tal que permite regular las actividades de sus ciudadanos (*polis*), las cuales (de manera ideal) difieren de las agrosilvopastoriles.

En la ciudad las extensiones de suelo sin uso habitacional, comercial o de transporte, desaparecen. En ese sentido, actividades como la agricultura, la ganadería o las áreas de conservación biológica difícilmente encuentran cabida. En su lugar, el paisaje urbano se abre paso mediante la organización del espacio en edificaciones de diversa complejidad conectadas por calles pavimentadas (Capel, 2002). La disposición de los lugares de encuentro, trabajo y habitación en la ciudad obedece a una planeación previa, en mayor o menor medida. De esta forma, los lugares se especializan para cumplir con una función a la vez. Incluso actos tan naturales y cotidianos como el caminar se organizan espacialmente a partir de la distinción entre andén y calle, y qué no decir del semáforo y la regulación que hace mediante intervalos de tiempo.

Los elementos estructurales que ordenan el uso del espacio en la ciudad constituyen uno de los aspectos primordiales del paisaje urbano: la morfología urbana. La afirmación “un edificio es arquitectura y (...) dos edificios son ya paisaje urbano” (Cullen, 1972, p. 133) permite aproximarse a lo que significa esa forma física que identifica a este paisaje. Dos edificios, ya sea por su proximidad, por la disposición en torno a la calle, por el contraste en su altura o estilo arquitectónico, modifican el espacio y dan inicio a una forma particular del mismo. Para Cullen (1972), las edificaciones son como letras del alfabeto que deberían relacionarse de tal manera que formarán palabras y frases coherentes en el espacio. En su opinión, la relación mutua entre edificios y espacio es la que adecúa los contornos y permite construir un paisaje urbano en un sentido morfológico.

Horacio Capel (2002), por su parte, asegura que estructuralmente el paisaje urbano se identifica por la existencia de manzanas y calles, estas últimas organizadas de manera jerárquica según la importancia que revelen para los ciudadanos en el cumplimiento de sus actividades cotidianas. Capel, basado en los postulados del arquitecto Manuel Solá-Morales (1971) explica que las formas urbanas se consolidan en el tiempo y, por supuesto, en el espacio mediante tres dinámicas de organización. Estas son, parcelación (P), urbanización (U) y edificación (E). Dinámicas que pueden presentarse de manera individual o conjunta, pues “es la actuación combinada de los tres procesos lo que da lugar a las “formas urbanas”” (Capel, 2002, p. 72), tan diversas como los habitantes de la ciudad en sí mismos.

Idealmente la conformación de un espacio urbano debería incluir los tres procesos de organización del paisaje, en secuencia o en simultáneo, dejando como paso final la edificación. Es decir, el proceso debería presentar una parcelación (P) que asegure la partición adecuada del suelo en porciones. La parcelación divide el suelo y permite su asignación a diferentes dueños y por ello “las parcelas o lotes constituyen (...) el elemento básico de la construcción de la ciudad”. De otro lado, tendría que darse paso al proceso de urbanización (U), mediante el cual se define la estructura que tendrá el espacio. Urbanizar implica determinar tanto las diferentes funciones asignadas a cada porción de suelo, ya sea habitación, servicios o movilidad, como el trazado de las vías principales y las calles que conectan las diferentes parcelas, sobre las cuales se lleva a cabo el tercer proceso, la edificación (E). Es decir, la construcción de las infraestructuras y los edificios. Según Capel (2002), estos elementos “en su conjunto constituyen el tejido urbano, formado por la trama de las calles y la urdimbre del parcelario y de las manzanas con sus edificios y sus usos” (p. 71).

Siguiendo los tres procesos en su forma ideal se obtienen tipologías urbanas que obedecen a formas de planificación oficial, basadas en planes administrativos (*polis*) que además dan homogeneidad al paisaje. Sin embargo, la ciudad en su pluralidad, derivada de los actores sociales que la habitan (*civitas*), presenta formas en las cuales los procesos de conformación se han desarrollado sin una secuencia ordenada y muchas veces sin la posibilidad de atender asuntos estéticos. Es así como se presentan formas que han sido llamadas por arquitectos y urbanistas, *urbanizaciones marginales* o

suburbanas, complejos en los que no ha tenido lugar el proceso de urbanización o incluso el de parcelación. En este grupo se encuentran los barrios informales o de origen clandestino, ubicados por lo general en la periferia de la ciudad, donde el valor del suelo es más económico, pero así mismo está más restringido el acceso a servicios domiciliarios y a mobiliario público.

Además de los elementos mencionados dentro de la estructura formal de la ciudad, Kevin Lynch (1984) identifica otros cinco, que se superponen y se conectan entre sí, estos son: senda, borde, nodo, mojón y barrio. Las sendas incluyen las calles y de manera general, los trazos que “organizan y conectan los demás elementos” (Lynch, 1984, p. 62) a lo largo de la ciudad. Los bordes se asumen como “rupturas lineales de la continuidad” (Lynch, 1984, p. 62), elementos que actúan como delimitadores entre dos regiones de la ciudad, como playas, cruces de ferrocarril o muros. Los nodos son puntos de referencia, caracterizados por ser, de un lado, cruces importantes de dos o varias sendas y, de otro lado, centros de encuentro para diferentes grupos, “como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cercada” (Lynch, 1984, p. 63). Los mojones son elementos del paisaje que sirven como referencia espacial, al destacarse dentro de la estructura urbana, un aviso llamativo, un edificio alto o un árbol en un punto específico del espacio constituye un mojón. Finalmente, los barrios constituyen áreas de la ciudad que comparten algunos elementos en torno a los cuales se organizan en pequeñas secciones, como si tuviesen una identidad común. Los barrios como área mayor incluyen nodos y mojones, están atravesados y conectados con otros barrios mediante sendas y, por lo general, se encuentran delimitados por bordes.

Como se puede ver, la ciudad presenta múltiples estructuras tipológicas y niveles analíticos. “En muchos casos, esa mezcla de estilos, materiales y proporciones, constituye su principal encanto” (Cullen, 1974, p. 11), no sólo porque evidencie la presencia de distintos periodos arquitectónicos (Cullen, 1974), o permita evocar imágenes ricas y vívidas (Lynch, 1964), sino porque en esa multiplicidad se manifiestan las relaciones que los habitantes establecen con su ciudad. Pues, si bien “la ciudad es una construcción en el espacio, (...) es también el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura, (...) en la cual las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas” (Lynch, 1960, p. 10).

Para comprender el paisaje urbano es tan importante centrarse en la experiencia social como en la morfología de la ciudad, dado que “al hablar de paisaje, estamos hablando de una porción de la superficie terrestre que ha sido modelada, percibida e interiorizada a lo largo de décadas o de siglos por las sociedades que viven en ese entorno” (Nogué et al., 2009, p. 31). En este sentido, el paisaje urbano es el producto del encuentro y el intercambio cultural. Presenta un alto nivel de complejidad porque contiene toda una red de signos que hablan de su pasado, pero aún más, de la evolución histórica de su morfología y de su población, tanto a nivel cultural, como político y económico (Knox, 2003).

Los diferentes vínculos que establecen los ciudadanos con el paisaje urbano dejan su huella en la ciudad a manera de palimpsesto y pueden reconocerse tanto en lo que Silva denomina el *espacio oficial*, “diseñado por las instituciones y hecho antes de que el ciudadano lo conciba a su manera; –como en el *espacio diferencial*– que consiste en una marca territorial que se usa e inventa en la medida que el ciudadano lo nombra o inscribe” (Silva, 2006, p. 61). El *espacio oficial* refleja los objetivos e ideales de ciudad de los grupos sociales y las estructuras políticas dominantes para cada época. La manera en que las instituciones construyen el espacio, establece una forma “ideal” de habitar la ciudad. Aun así, en el *espacio diferencial* los ciudadanos superan el orden establecido por los planificadores y dotan de sentido propio los diversos lugares, es decir lo territorializan y lo transforman en paisaje, al asignarles, por ejemplo, topónimos particulares de afecto o desagrado, al pintar *grafitis* en su estructura, usar el espacio público para el establecimiento de puestos de venta ambulante o simplemente, caminar por una zona diferente a la trazada por el planificador al ser más conveniente para sus recorridos.

Las marcas territoriales, tanto de aceptación como de rechazo, en el *espacio diferencial*, pueden ser interpretadas como *elementos de resistencia paisajista* (Contreras, 2006), elementos que se oponen a los símbolos y estructuras de poder inherentes a la formación de cualquier ciudad. La historia del emplazamiento de las ciudades ha estado vinculada al poder religioso, al político y cada vez más al poder económico. Haciendo referencia a la construcción de las primeras ciudades, Yi Fu Tuan (2007) relata que “los

antiguos poblamientos surgieron como centros rituales que prometían a los frágiles seres humanos la permanencia y el orden del cosmos” (p. 203), la ciudad constituía un poderoso símbolo religioso.

Posteriormente, con el establecimiento de la economía de mercado en el siglo XI, “la ciudad demostró ser el más activo instrumento de cambio del sistema de relaciones económicas y sociales” (Romero, 1999, p. 7), pues no sólo se consolidó como el centro de las relaciones comerciales sino que, al favorecer la congregación, la ciudad se convirtió en “un foro en el que los miembros de la nueva sociedad comenzaron a dialogar, a cambiar opiniones, (...) a elaborar normas e ideas, a elaborar proyectos” (Romero, 1999, p. 7). Desde entonces, la ciudad se consolidó como signo de poder político y económico, y su morfología pasó de estar creada para la gracia de Dios a enaltecer el dominio de ciertos grupos sociales.

En la actualidad, aunque en ocasiones la planificación urbana sigue obedeciendo a intereses económicos de grupos privilegiados, cada vez se evidencia con más fuerza la participación de habitantes de múltiples sectores de la ciudad. Bien sea porque desde las instituciones públicas se ha generado un interés por atender sus opiniones, o porque los ciudadanos se han apropiado del paisaje mediante diversas estructuras simbólicas. Es decir, aunque el paisaje urbano contiene elementos que mantienen inequidades espaciales y sociales, existe a la vez un paisaje construido por algunos de sus habitantes, caracterizado por la mezcla de hábitos, percepciones e historias (Silva, 2006) de carácter popular o individual. Un paisaje donde existe la posibilidad de ejercer *prácticas contra-hegemónicas* “que se esfuerzan por romper el dominio ideológico de los grupos dominantes” (Mitchell, 2002, p. 386), cuando éste desconoce la diferencia y la multiculturalidad.

La importancia del *espacio diferencial* del que habla Silva (2006), cobra especial importancia en aquellas zonas urbanas que pueden presentarse con hostilidad para algunos ciudadanos. Lo anterior como consecuencia del sistema de relaciones que produce desigualdades y contrastes socioeconómicos manifiestos en paisajes de pobreza y de riqueza. Paisajes separados morfológicamente tanto por la diferencia en la calidad constructiva de sus edificaciones y mobiliario urbano como por su distribución

espacial, donde los pobres, por lo general pero no de manera exclusiva, se sitúan al margen o en las periferias de la ciudad. Así mismo, en las zonas urbanas donde la densidad de ocupación no favorece el distanciamiento espacial de los paisajes de riqueza y pobreza, el encerramiento mediante vallados se ha institucionalizado como una práctica que asegura la separación del espacio y el uso del mismo por parte de los grupos sociales con un nivel económico “apropiado” (Caldeira, 2007).

En el paisaje urbano contemporáneo “las barreras al interior de la ciudad, aparecen entonces como la expresión y el recurso de integración e identificación en el interior de cada grupo social, pero también de exclusión y distinción en relación al resto de la sociedad” (Guerrero, 2006, p. 109). Don Mitchell (2002) plantea que el paisaje en la actualidad se caracteriza por la presencia material e ideológica de fronteras, establecidas en relación al poder que ejercen unos grupos sociales sobre otros, generando contradicciones frente a condiciones económicas, espaciales, ambientales y de diversa índole. La imposición de estas barreras se entrelaza con la necesidad que tienen los grupos subordinados de resignificar su identidad a través del paisaje simbólico o diferencial, en lo que Mitchell (2002) denomina *paisajes de defensa*. Espacios donde se ejerce el liderazgo popular y la protesta social, con el fin de defender aquellos derechos que se ven amenazados por procesos como la globalización.

Estas múltiples relaciones con el espacio hacen del paisaje urbano una construcción de excesiva complejidad. Un paisaje de extremos que sorprende por ser una obra magnífica pero también por contener fuertes iniquidades sociales. Aun así, las ciudades continúan siendo el lugar de encuentro y desarrollo social por excelencia, son la más elevada representación de los logros de la humanidad y constituyen el hábitat de muchos grupos sociales. Las ciudades tienen un encanto particular, logran integrar y satisfacer la mayoría de los ideales humanos, ofrecen diversas posibilidades de realización personal y en comunidad, y permiten encontrarse con “otros” y reconocer la multiplicidad cultural propia y ajena. Sin embargo, el modelo de ciudad totalmente incluyente sigue siendo un desafío para administraciones, planificadores y ciudadanos.

“Para que las ciudades puedan ser usadas por muchos grupos de personas es importante comprender de qué modo los diferentes grupos principales tienden a imaginar

su entorno, [sólo de esta manera] puede estructurarse un medio ambiente, que resulte satisfactorio para todos” (Lynch, 1960, pp. 193-195). Construir ciudades y paisajes urbanos en los que todos los habitantes tengan acceso a espacios que favorezcan su bienestar y desarrollo, infraestructuras amables y seguras, posibilidades de interacción y participación equitativa en los planes y políticas públicas, depende de componer en comunidad una estructura de ciudad adecuada para todos. Una planificación acertada debe respaldar la unidad entre ciudad y ciudadanos, es decir, reconocer que la ciudad debe permitir la identificación de los habitantes con sus entornos, por lo tanto, la conformación de un paisaje urbano con un intenso significado expresivo para propios y ajenos.

1.3. Paisaje residual y su relación con las franjas urbanas

La categoría de espacio residual proviene del campo de la arquitectura. Su acepción se refiere a aquel espacio exterior que sobra o que se forma accidentalmente en un proyecto arquitectónico. Según el arquitecto Claudio Curzio (2008) estos espacios “denominados como «residuales» pueden ser la porción derivada de una obra mayor o la resultante de la transformación destructiva originada por diversos factores con el paso del tiempo” (p. 55).

Los espacios residuales son, originalmente, de carácter urbano o máxime periurbano. Su aparición encuentra relación directa con el proceso de formación/ transformación/ deconstrucción de la ciudad y sus causas son múltiples. Diversos autores identifican estos *espacios residuales* como residuos del proceso de urbanización contemporáneo. Borja (2005) señala que provienen de “un urbanismo generador de tierras de nadie” (Borja, 2005, p. 41) y Curzio (2008), aclara que estas zonas son más comunes de lo aparente, pues “como tierra de nadie; basta recorrer la ciudad para encontrarlas: intersecciones de ejes viales con calles y avenidas, áreas bajo los pasos a desnivel, líneas de alta tensión o derechos de vía, los cuales se convierten en áreas deterioradas tanto física como socialmente” (Mazari, como se citó en Curzio, p. 55). Los espacios vacíos en las esquinas de manzanas urbanísticas, la discontinuidad de construcciones en medio de las mismas, las culatas desnudas y sin ningún uso, son también un ejemplo preciso de espacios residuales desde el ámbito arquitectónico (Figura 1).



Figura 1. Espacio residual en Bogotá. Nataly Díaz. Febrero 2014.

Aunque es posible hallar espacios residuales en las zonas rurales, por lo general, estos se corresponden con actividades sujetas a la vida urbana: zonas semindustriales en desuso o subutilizadas, casas de habitación o áreas cultivables abandonadas por la migración de sus habitantes, usualmente hacia centros urbanos. En la ciudad, por su parte, diversas situaciones pueden originar un espacio residual (demoliciones, abandono, procesos de renovación, condiciones de depresión social). Más sólo una situación puede convertir el espacio residual en paisaje: la interacción que con él establecen diferentes grupos humanos. Incluso si ésta relación se limita a la de observador/observado.

La geografía cultural toma como punto de partida este concepto, para leerlo en su complejidad, y reconoce, adicionalmente, las construcciones abandonadas y los espacios en desuso como parte de estos “residuos” urbanos. Que al ser manifestaciones de las relaciones que los diferentes grupos sociales establecen con entornos particulares, constituyen paisajes en toda su complejidad. Es así, como la geografía propone que “en las tipologías de paisaje propias de las sociedades capitalistas habría que incluir una nueva categoría: los paisajes del deterioro, del deshecho, del rechazo, ...en definitiva, **los paisajes residuales**, (...) otorgando al término ‘residual’ tanto la acepción vinculada al

propio residuo como objeto como la connotación relativa a aquello 'secundario', 'sobrante', 'superfluo' y, por tanto, banal, irrelevante, prácticamente invisible" (Nogué, 2011, p. 5).

El paisaje residual configura zonas imprecisas de la ciudad, zonas que por lo general difuminan y fragmentan el espacio, complejizando su estructura y las formas en que se relacionan los ciudadanos. Dadas sus características estructurales y las lecturas geográficas a las que da lugar, el paisaje residual puede vincularse con las franjas urbanas, categoría que incluye a las periferias, los terrenos vacíos o los que han sido llamados paisajes del abandono. Es decir, ese "territorio donde es difícil dibujar una línea entre lo que está permitido y lo que es ilegal, entre lo que está dentro de las normas y lo que está fuera, entre lo que se construye dentro de un sistema de planificación y lo que es autoconstruido" (Colafranceschi, 2012, p. 58).

En el paisaje urbano contemporáneo las franjas no sólo ocupan lugares periféricos o aislados, estas zonas urbanas se presentan al interior de la ciudad, en la gran cantidad de espacios libres e inconexos, derivados de múltiples procesos, configurando "espacios secundarios en definitiva y en la mayoría de los casos incluso anónimos... *Espacios residuales*, que existen como consecuencia de las determinaciones urbanísticas, pero que en un amplio porcentaje están subyugados a los requerimientos funcionales del viario urbano" (García et. al, 2011, p. 126).

Por lo general las franjas, estas "interfaces entre diferentes realidades geográficas y territoriales" (Nogué, 2012, p. 6) son ignoradas de manera consciente por los entes administrativos, pero también, a escala personal, por el ciudadano común. De un lado, dada "la extrañeza y el rechazo estético que generan" (Grimau, 2012, p. 118) y de otro porque tradicionalmente han sido consideradas como "terrenos sin cualidades, sin atributos significativos más allá de la ausencia de lo construido" (Muñoz, 2012, p. 85). Aun así, e incluso debido a esa indiferencia oficial frente a su desarrollo, estos territorios han favorecido el establecimiento de formas de ocupación y relación con el espacio, atípicas a las de la ciudad planificada. Condición que, paradójicamente, les ha permitido constituirse "como paisajes per se, como manifestaciones matéricas y tangibles del fracaso de la modernidad en el espacio de la ciudad" (Muñoz, 2012, p. 86).

Las franjas y así mismo, los paisajes residuales, guardan una dicotomía importante para el paisaje urbano. En apariencia son un espacio vacío, pero en esencia son espacios portadores de una identidad particular. Aspectos como el abandono y la imprecisión parecen inherentes a las franjas y por eso han sido asociadas a percepciones negativas, de temor y rechazo. Grimau (2012) es categórico al decir que la tendencia natural es huir de estos territorios “porque los encontramos feos, abominables y estresantes” (p. 120). Sin embargo, una mirada más profunda a estas zonas destaca la identidad de estas barreras urbanas por encima de su aparente mutismo. Colafranceschi (2012), por ejemplo, afirma que las franjas no separan los territorios o generan su contradicción, sino que son el escenario perfecto para que tengan lugar las “hibridaciones”, la interrelación entre dos territorios, conformándose así una zona con identidad propia en donde acontecen situaciones características de intercambio cultural y simbólico. Bajo esta visión “las franjas son territorios que hacen evidente que el paisaje que las caracteriza, el paisaje límite, (...) tiene un espesor; aquel espesor con identidad propia, (...) genera un espacio nuevo, (...) donde transitan, fluyen constantemente, otros significados”. (Colafranceschi, 2012, p. 54)

La dualidad es una característica innegable de estos paisajes puesto que son marginales, pero asimismo relevantes para el desarrollo urbano, son conflictivos y a la vez sumamente prometedores. Representan, ante todo, una posibilidad de transformación para la ciudad, posibilidad que depende de las decisiones que se tomen o se abandonen frente a su uso y ocupación. Aunque “la cualidad principal de estos entornos urbanos es el exotismo o la rareza con relación a la ciudad formal, central y planificada” (Muñoz, 2012, p. 87), es posible determinar elementos paisajísticos definitorios. Atributos como la indeterminación, la fragmentación, el abandono y la anomia, han sido identificados como característicos de las franjas urbanas; de ahí que su paisaje se presente ambiguo, contradictorio, híbrido y simultáneo, de acuerdo con lo señalado por Francesc Muñoz (2012).

De un lado, el paisaje asociado a las franjas es ambiguo ya que “permite múltiples interpretaciones” (Muñoz, 2012, p. 100) dada la capacidad sugestiva que adquiere como consecuencia del vacío operativo que le caracteriza. Es decir, la ambigüedad se

relaciona con el vacío urbano no desde la ausencia material sino desde el cese de actividad, esa condición espacial que Manuel Solà-Morales denominó *terrain vague* y que define como:

Lugares aparentemente olvidados, donde parece que predomine la memoria del pasado sobre el presente. Son lugares obsoletos donde sólo ciertos valores residuales parece que se mantengan pese a su completa desafección hacia la actividad de la ciudad. Son, en definitiva, lugares externos, extraños, que se mantienen fuera de los circuitos, de las estructuras productivas ... Son sus bordes carentes de una incorporación eficaz, son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana ...En definitiva, lugares extraños al sistema urbano, exteriores mentales en el interior físico de la ciudad que aparecen como su contraimagen, tanto en el sentido de su crítica como en el de su posible alternativa (Solà-Morales como se citó en Muñoz, 2012, p. 102).

El paisaje caracterizado por la obsolescencia y la desconexión con las dinámicas urbanas es impreciso (*vague*). Su presente no puede dar cuenta con claridad de proyectos pasados ni futuros. En su interpretación todo y nada es posible a la vez. Todo porque el vacío es un campo abierto para cualquier posibilidad revitalizante para la ciudad. Nada porque los restos que preexisten no se vinculan con una función significativa en el tiempo cercano. De otro lado, el paisaje asociado a las franjas es contradictorio debido a su falta de planificación. La ausencia de formalización según las determinaciones urbanísticas de los entes administrativos otorga libertad espacial a estos paisajes. Así, es posible encontrar una gran mezcla de usos espaciales, que se intercalan sin un orden aparente y bajo un dinamismo particular, diferente al de la ciudad planificada. “Esto da como resultado un paisaje interrumpido e intermitente, donde cualquier ritmo visual se encuentra continuamente alterado por silencios, pausas y la insoslayable ir y venir sincopado de las imágenes que se perciben” (Muñoz, 2012, p. 103). En el caso de los paisajes residuales su carácter contradictorio no viene dado por la ausencia de planificación sino por lo que podría llamarse un exceso de esta. Puesto que se trata de espacios que quedan luego del proceso de planificación, de alguna manera son resultados no resueltos de la planificación.

Adicionalmente las franjas, y así mismo, los paisajes residuales son híbridos porque no responden a una categoría única, es decir, no es posible su clasificación bajo un tipo

específico de uso. Por el contrario, obedecen a usos, ocupaciones y naturalezas mixtas. Muñoz identifica como ejemplo clave de la hibridación *el paisaje residuo*, derivado por lo general del abandono y la sucesiva subutilización de paisajes que han perdido su vigencia o han quedado obsoletos. Es el caso de las infraestructuras periféricas, originalmente destinadas a actividades industriales y productivas, que hacia finales del siglo XX y a causa de fenómenos como la apertura económica y la globalización, se vieron obligadas a cesar sus actividades y con el paso del tiempo han resultado “invadidas” por el entorno natural a causa del abandono, dejando un paisaje que ni es industrial ni es natural. “Este contenido híbrido se manifiesta sobre todo en la confusión entre órdenes culturalmente contrarios y opuestos, como ocurre con la ciudad y el campo o con la naturaleza y la cultura” (Muñoz, 2012, p. 105).

Por último, las franjas tienen un carácter simultáneo, es decir, son completamente dinámicas y están prácticamente desprovistas de normas urbanísticas. Así, presentan “primero, la capacidad de alterar el orden progresivo de los hechos urbanos y, en segundo lugar, la maleabilidad para acoger y mostrar al mismo tiempo elementos que sería esperable encontrar de manera sucesiva”. (Muñoz, 2012, p. 109).

Las condiciones de ambigüedad, contradicción, hibridación y simultaneidad de las franjas pueden ser aplicadas al paisaje residual. En esa medida, las posturas que defienden una ausencia de sentido y/o valor de estos paisajes obedecen a una mirada rápida sobre los mismos y no reconocen su aporte en la comprensión del paisaje urbano. Las franjas merecen un análisis especial y, en consecuencia, los paisajes residuales, pues unos y otros constituyen el espacio dominante en el que se desarrollan y manifiestan las mutaciones que afectan a la ciudad y entre muchas otras condiciones, las inconsistencias en la planificación de la misma.

2. Capítulo 2. La percepción del paisaje urbano*.

*Any landscape is composed not only of what lies before our eyes
but what lies within our heads.*
D.W. Meinig.

El paisaje es una composición, un entramado de elementos y signos posibles de interpretación. Lo sorprendente de cualquier paisaje es la multiplicidad de interpretaciones a las que puede dar lugar según su *interlocutor* (Lotman, 1996). Si se piensa el paisaje como texto (Ley, 1985; Duncan, 1990; Nogué y Albet, 2004; Besse, 2010) es posible comprender que aquél está dado de una manera específica, escrito con elementos físicos, ambientales, sociales y económicos particulares, dentro de un tiempo determinado. Enumerar y quizá describir las piezas de ese entramado puede ser una tarea libre de divagación para un grupo de individuos, sin embargo, dar una idea precisa de lo que ese paisaje significa, de aquello que su *texto* permite inferir, es un trabajo que conlleva discrepancias entre quienes le interpretan. Lo anterior porque “no podemos ver el mismo paisaje, —a pesar de la unidad de éste, a pesar de— dirigir la mirada hacia la misma dirección en el mismo instante” (Meinig, 1979, p. 4)⁹.

En este orden de ideas, en el presente capítulo se abordarán los mecanismos por los cuales es percibido e interpretado el paisaje desde los postulados de la semiótica y las geografías cultural y de la percepción.

* (Bailly, 1974) El título hace referencia al apartado II de su ensayo “La perception des paysages urbains”.

⁹ “even though we gather together and look in the same direction at the same instant, we will not – we cannot – see the same landscape”. La traducción es propia

2.1. El paisaje como texto.

Raras veces se interrumpía la monótona tranquilidad de la calle. Si llovía fuertemente, crecía el caño y se producían escenas animadas por las gentes que intentaban vadearlo. En la esquina había una gran chichería llamada “El Pilar”, donde ocurrían escenas borrascosas en las tardes de los días festivos. En esos mismos días se abrían los balcones temprano; toda la familia se asomaba, y yo concurría, ya no por dentro, pegada la cara a los vidrios, sino por fuera, prendido a los barrotes de hierro. El paisaje cambiaba: carpinterías, agencias y oficinas se cerraban. La concurrencia era otra (...)
Tomás Rueda, 1977.

De niño, Tomás Rueda solía asomarse a la ventana de su casa en el centro de Bogotá y mirar con detalle lo que sucedía fuera. Su descripción de lo que, para la década de 1880, era una calle residencial en el actual centro de Bogotá está mediada por el recuerdo del autor adulto y sin embargo, logra ser una imagen vívida de un paisaje cotidiano de la Bogotá de su infancia. Que su relato sea tan llamativo, que logre transmitir la emoción del autor y permitir, especialmente a quienes conocemos la calle que menciona, imaginarla visualmente, es una virtud de la detallada lectura que de ésta logró hacer Rueda, durante las innumerables tardes que pasó viendo hacia fuera.

Desde la ventana, era posible observar, más allá de las casas vecinas, la vida cotidiana de los bogotanos del siglo XIX. En los párrafos de “a través de la vidriera” (1977) destacan carpinteros, aguadores, emboladores, vendedores de periódico, muchachas pobres, muchachas de clase alta, entre muchos otros personajes, no todos al mismo tiempo, aunque sí en el mismo lugar. El relato integra los elementos físicos de la calle con sus habitantes y la manera en que éstos se relacionaban con el lugar a lo largo del día y los días, según las condiciones del clima, el calendario oficial y las costumbres de la época. Las líneas escritas por este autor bogotano hablan de un paisaje, leído e interpretado tal como si fuese un texto.

...Y, ¿Qué es un texto? La real academia de la lengua define texto como “enunciado o conjunto coherente de enunciados orales o escritos” (RAE, 2014), por su parte, el

lingüista Gómez de Silva (2001), en su diccionario etimológico recuerda que la palabra ‘*texto*’ proviene del “latín *textus* ‘tejido, construido’ participio pasivo de *texere* ‘tejer, construir’. [Así mismo], tejer ‘hacer tela en un telar entrelazando los hilos de la trama con los de la urdimbre; entrelazar hilos para formar trencillas en hileras’ (*tejedor* ‘persona que tiene por oficio tejer’, *tejido* ‘cosa hecha de muchos hilos entrecruzados’)” (Gómez de S., 2001, p. 676). Texto y tejido presentan, de esta manera, una relación directa, que trasciende al objeto como producto terminado para centrarse en el proceso de elaboración. Bajo este principio, tanto el texto como el tejido sólo pueden comprenderse cuando se da relevancia al oficio de entrecruzar y entrelazar para darles forma. Así las cosas, una afirmación más adecuada podría ser aquella que defina el *texto* como un conjunto coherente de enunciados, no sólo orales o escritos, construido a partir del entrelazado de diversas ideas, posturas y manifestaciones, signos en general, provenientes de los autores/*tejedores* involucrados en su conformación como estructura dinámica, no acabada.

Pero, ¿Por qué hablar de una relación paisaje – texto? Pensar el texto en el sentido de construcción, como un tejido, bajo la definición que a éste se ha otorgado en la presente discusión, facilita la comprensión de la idea del paisaje como texto, en la medida que permite situar a los diversos actores sociales involucrados en la construcción del paisaje como autores-*tejedores* del mismo. En palabras del geógrafo Jean-Marc Besse, puesto que “el paisaje es un signo, o un conjunto de signos, que hay que aprender a descifrar, a desentrañar, con un esfuerzo de interpretación y conocimiento (...). La idea es, pues, que habría que leer el paisaje¹⁰” (Besse, 2010, p. 119), tal como se hace con los textos. Tal como lo hiciera Tomás Rueda con su calle, su barrio, desde la ventana de su casa a los diez años de edad.

Respecto a la manera de leer el paisaje, Iuri Lotman (1996), experto en semiótica cultural¹¹, indica que “la cultura en su totalidad puede ser considerada como un texto. Pero es extraordinariamente importante subrayar que es un texto complejamente organizado que se descompone en una jerarquía de «textos en los textos» y que forma

¹⁰ El subrayado es mío.

¹¹ Campo que estudia “los sistemas de significación creados por una cultura” (Salupere, Torop y Kull, 2013, p. 12)

complejas entretejaduras de textos” (p. 76). En suma, el semiólogo apoya la idea del texto como un tejido en el que se encuentran entrelazados diferentes signos, diferentes hilos que dan lugar a una estructura compleja: la cultura o el paisaje, por ejemplo. Para lograr la lectura o interpretación de esta red de textos imbricados (los paisajes en el caso que nos ocupa) no existen técnicas específicas, sin embargo, comprender el objetivo que pretenden, es absolutamente relevante para su análisis. Al respecto, Lotman (1996) asegura que “en el sistema general de la cultura los textos cumplen por lo menos dos funciones básicas: la transmisión adecuada de los significados y la generación de nuevos sentidos” (p. 65). Funciones que se desarrollan en diferentes paisajes, de acuerdo con el conjunto de signos involucrados en el espacio y la relación que con ellos mantienen las personas.

En relación con la primera función, es posible situar esa *transmisión adecuada de los significados* en paisajes idealizados o manipulados, paisajes diseñados de manera previa, que esperan de las personas involucradas actitudes y comportamientos fácilmente previsibles y que contienen, de acuerdo con Lotman (1996), un texto estandarizado que genera lenguajes artificiales. Es el caso del ordenamiento del espacio en lugares como el centro comercial, un paisaje que “a manera de texto, es escrito, es producido y, con ello, respalda o prohíbe una u otra actividad. (...) Lo diseñado o predispuesto por el centro comercial [a partir del arreglo de sus elementos] consigue la aprobación y el agrado de los visitantes” (Martínez, 2010, p. 62), explica el geógrafo José Martínez, en un análisis realizado sobre el centro comercial Gran Estación en Bogotá. El establecimiento, menciona Martínez (2010), presenta un “ordenamiento tendiente a producir un significado y mensaje específico, a la manera de un guión (...). Es un texto en el que el tipo de ordenamiento o arreglo producido permite que las lecturas que se hacen de ese espacio sean compatibles con los mensajes que quiere otorgar el emisor” (p. 62).

De otro lado, existen paisajes más espontáneos que, si bien presentan elementos que obedecen a una planeación, no constituyen un medio completamente controlado y ceñido al guión. Por el contrario, funcionan de una manera más dinámica y así mismo su lectura involucra un mayor número de elementos, actores y percepciones. Además de mayor pluralidad en el sistema de signos y significados que constituyen el paisaje, lo que

da lugar a un dinamismo permanente y una renovación del texto presente, otorgada por la relación establecida con los distintos lectores que lo interpretan. Éste es el caso en el que se enmarca la ciudad como unidad al cumplir con la segunda función enunciada por Lotman, *la generación de nuevos sentidos*. Basta pensar en cómo sería el paisaje de la calle bogotana descrita por Rueda, para alguien que la viviera sin la mediación de la ventana. Muy seguramente el relato que el ciudadano de a pie diera sobre este paisaje de 1880 sería un poco diferente, mientras algunas de las descripciones permanecerían otros elementos tendrían una nueva lectura; pues quien observa el paisaje desde la intimidad de su casa no tiene la misma percepción de aquel que lo vive desde la amplitud de la calle. De esta múltiple interpretación se deriva pues la importancia de “leer” un paisaje.

Hasta el momento se ha abordado la metáfora del paisaje como texto bajo una mirada semiótica, ahora es necesario profundizar en esta relación desde los planteamientos de la geografía, como disciplina bajo la cual se inscribe la presente investigación, aunque sin dejar de lado los nexos que con el ámbito lingüístico ha establecido en su búsqueda metodológica.

En la nueva geografía cultural el paisaje como concepto, se amplía al abarcar la percepción, los discursos y los valores asignados por los habitantes a los elementos de su entorno, además de incluir los símbolos inscritos en el espacio y los significados otorgados a estos. Es por la misma razón que bajo este nuevo paradigma, “los paisajes y los lugares pueden ser leídos como textos” (Ley, 1985; Duncan, 1990; Nogué y Albet, 2004; Besse, 2010), con la certeza, por un lado, de que en su análisis se presentarán tantas interpretaciones como lectores se tengan, y de otra parte, que cada paisaje involucra diferentes discursos que pueden ser leídos por unos e ignorados por otros.

En este sentido, diversos geógrafos y planificadores (Lynch, 1960; Duncan, 1990; Daniels y Cosgrove, 1994; Mitchell, 2000), plantean que la posibilidad de leer el paisaje tiene que ver especialmente con las relaciones que el hombre establece con él y su capacidad de “planearlo”. Relaciones que se pueden observar como resultado de la autoría de individuos (Samuels, 1979), o grupos de individuos (Cosgrove, 1992), las cuales dan forma al paisaje en su interacción. Incluso, siguiendo esta perspectiva, cabe

la posibilidad de una especie de intertextualidad entre el paisaje y otros referentes de la cultura como novelas, películas e historias, que según lo planteado por Duncan & Duncan (2009) constituyen el “contexto textual dentro del cual los paisajes son producidos y leídos”¹² (p. 6).

Siguiendo esta idea, Liliana López (2011) retoma la propuesta de leer el paisaje como texto mediante referentes tanto geográficos (James Duncan, Trevor Barnes, Denis Cosgrove, Steven Daniels) como semióticos (Ferdinand Saussure, Charles Pierce, Roland Barthes, Umberto Eco y Algirdas Greimas). De su estudio se destaca la asociación entre Duncan y Barnes, quienes ven el paisaje como un sistema cultural capaz de comunicarse a través del lenguaje inserto en él, en sus habitantes. Lenguaje directamente relacionado con “un sistema signifiante” compuesto de las narraciones locales, los discursos y las metáforas. Representaciones que permiten comprender elementos de la interrelación naturaleza-cultura ocultos a simple vista, pero determinantes en la construcción ideológica asociada al paisaje.

Según López (2011), los autores consideran una estrecha relación entre los discursos y el marco conceptual en el cual se inserta un texto específico, con sus respectivas narraciones y metáforas. Estas tres construcciones lingüísticas constituyen el *sistema signifiante* a partir del cual se interpreta un texto. Así las cosas, el paisaje visto como texto sólo puede ser interpretado, nuevamente, bajo los discursos, las narraciones y metáforas que lo sustentan. Para su análisis propone entonces, categorizar las unidades de sentido en *paisaje* y *atmósfera*, las cuales se relacionan a partir de la oposición. Mientras el primero hace referencia a los elementos materiales, la segunda involucra las percepciones, el sentido y los valores asociados a esos elementos además de la relación con éstos y entre la comunidad misma. Como en la literatura, la atmósfera corresponde a los detalles de la narración que permiten sentir la tensión entre los personajes, la cual va más allá del entorno en el cual se ubican.

En síntesis, asegura la autora, “el paisaje se hace presente con las descripciones de los lugares y de las personas que habitan el lugar. [Pero] la atmósfera se hace patente con

¹² La traducción es propia.

las palabras (...) en la atmósfera se expresa el presente, el sentido que la sociedad le da a dicho paisaje” (López, 2011, pp. 23-28), es decir, su verdadero paisaje.

Yendo un poco más al origen de lo propuesto por López, es necesario retomar los postulados de James Duncan (1990) quien en sus disertaciones plantea de manera más escueta lo que López complementa desde la semiótica, cuando asegura que “las descripciones no son reflejos en el espejo; son construidas necesariamente dentro de los límites del lenguaje y los marcos intelectuales de quienes los describen” (Duncan, 1990, p. 12). Este autor, en su libro “The city as text: the politics...” (1990) destaca la importancia del componente cultural en la lectura que del paisaje realizan diferentes actores sociales tanto a nivel individual como colectivo, para él “tal como el lenguaje, las descripciones (...) se basan en discursos, que son significados compartidos socialmente constituidos, ideologías, grupos “de sentido común” asumidos. [Por eso] Las mismas palabras pueden tener diferentes significados en diferentes discursos” (p. 12)

Al respecto, vale la pena recordar que “ninguna cultura puede funcionar sin metatextos y sin textos en lenguajes artificiales” (Lotman, 1996, p. 65). Aún más importante es que, de manera ideal, estos textos tienen la “función de garantizar la memoria común de la colectividad, de convertir la colectividad, de muchedumbre desordenada, en «Une personne morale», según la expresión de Rousseau” (Lotman, 1996, p. 65). De ahí que sea posible asegurar que, así como el paisaje involucra un sistema de signos heterogéneos y permite, en muchos casos, la reconfiguración o reinterpretación de los mismos, presenta en su configuración “algún mensaje inicial” (Lotman, 1996, p. 67), es decir una retórica, un discurso, en su mayoría, implantado por un sector reducido de la sociedad, pero con la misma frecuencia, modificado y reinterpretado por la población en general. En este sentido, menciona Duncan (1990), “el tema de la retórica del paisaje es interesante porque plantea preguntas acerca de los procesos mediante los cuales el paisaje se lee como un texto y por lo tanto actúa como dispositivo comunicativo que reproduce el orden social” (p. 19).

El paisaje contiene de manera innegable, discursos dominantes a nivel social, político y cultural manifiestos, transformados y conservados de manera diversa. Estos “discursos, así como permiten, restringen; son constitutivos de, así como constituidos por, relaciones

sociales y políticas” (Duncan, 1990, p. 155). De ahí la relevancia de leer el paisaje, comprender sus signos e interpretar los mensajes que oculta. Desde la geografía es necesario aproximarse a los significados otorgados al paisaje por diferentes actores sociales, analizar la postura que asumen frente a los mismos y la manera en que los diferentes elementos del paisaje generan rechazo o aceptación. Lo anterior con el fin de aportar conocimientos geográficos determinantes en la configuración de paisajes urbanos integradores, es decir, que involucren los intereses y expectativas de la mayoría de los ciudadanos.

La absoluta complejidad del paisaje y los elementos involucrados en su producción determinan la diversidad de lecturas que sobre él se pueden presentar. Por esta razón la interpretación del paisaje exige, no solo un ojo experto y una perspectiva teórica claramente definida, sino la capacidad de identificar las múltiples posibilidades de construcción de sentido que subyacen a las realidades sociales y políticas observables en el mismo. La afirmación “los paisajes usualmente no son tan inocentes como parecen” (Duncan et al., 2009, p. 7), da cuenta de la necesidad de desentrañar estas realidades desde una perspectiva hermenéutica¹³, en la cual juegan un papel fundamental las investigaciones etnográficas que posibilitan el análisis del componente social que afecta al espacio, pues como asegura Di Méo (1999): “influenciada por ciertos lugares, por ciertos contextos espacio-temporales construidos socialmente, la interacción social produce continuamente la novedad, el cambio (...). Es así como el territorio nunca está indemne, nunca es igual” (p. 82).

Por ello es posible concluir que si bien el paisaje se puede leer desde los elementos bajo los cuales fue planeado física y estructuralmente; su lectura, a fin de determinar ciertos comportamientos y percepciones sociales, se debe establecer, además, desde los actores involucrados en su conformación y transformación.

¹³ Entendida como hermenéutica de los estudios sociales, la cual plantea que los hechos sociales son símbolos o textos que deben interpretarse. En donde esta “interpretación” implica descubrir el significado de ese hecho o realidad y requiere la autoridad del intérprete. (Bunge, 2007: 96 - 114)

2.2. Los mecanismos de percepción del paisaje urbano

Los paisajes están fuertemente definidos por la impresión que tienen de ellos quienes los recorren, los ven o los usan. Esta primera apreciación genera, sobre ellos lecturas esquemáticas y herméticas, capaces de instalarse en las personas sin importar su desconocimiento de los lugares señalados. La percepción sobre los paisajes revela la relación de los individuos con el espacio y determina las configuraciones mentales que aprueban o censuran elementos del mismo. Cuando la geografía se pregunta por el paisaje desde la percepción, cuestiona “sobre la experiencia íntima” (Claval, 1974, p. 185) de los individuos con su entorno, se interesa por las sensaciones que éste le produce y las motivaciones que le impelen a permanecer en él, a conservarlo o a transformarlo.

La geografía de la percepción como corriente epistemológica parte de la escala más pequeña, la subjetividad, para comprender dinámicas y problemáticas de dimensión social. A través del “estudio de la percepción, [que] es en realidad muy cercano al de las actitudes, prejuicios, opiniones” (Claval, 1974, p. 184), es posible dar cuenta tanto de experiencias cotidianas e individuales en el espacio, como de las circunstancias que dan lugar a ideologías territoriales o conflictos espaciales en una comunidad.

Esta corriente establece que el paisaje se presenta en los individuos como un cúmulo de imágenes, derivado de sus propias experiencias y de la información que de espacios similares reciben por parte de otras personas y de los medios de comunicación. Plantea también que la imagen mental del paisaje creada por las personas difiere de una a otra. De un lado, porque su construcción está mediada por factores individuales referentes a la capacidad sensorial, educación, entorno cultural. De otro porque cada quien posee una configuración parcializada del mismo paisaje. En esta medida, pretende acercarse al proceso de conformación de significados y valores en torno a un lugar, al identificar las connotaciones simbólicas que subyacen tanto a nivel individual como colectivo.

En términos concretos, la percepción se lleva a cabo bajo mecanismos mentales que disciplinas como la psicología y la teoría de la comunicación se han encargado de estudiar y representar. Enfoques de los cuales la geografía ha tomado elementos para desarrollar una metodología que le permita acercarse a la manera en la que perciben e interpretan el

paisaje los individuos.

En este sentido, si el paisaje (como se expuso en el apartado anterior) es un texto, la ciudad en su condición de paisaje urbano, también lo es y por lo tanto presenta un conjunto de signos escritos en ella (Duncan, 1990). Para que estos signos puedan activarse, para que puedan ser comprendidos, incluso apropiados y reconocidos, deben ser previamente leídos. Al respecto el semiólogo ruso Iuri Lotman (1996), plantea que “el texto como generador del sentido, como dispositivo pensante, necesita, para ser puesto en acción, de un interlocutor” (Lotman, 1996, p. 69). El individuo, el ciudadano en el caso del paisaje urbano, es quien hace las veces del interlocutor propuesto por Lotman, otorgando sentido a esos signos, símbolos y mensajes que la ciudad como texto presenta. En esa interacción paisaje-lector éste último desarrolla un proceso complejo con el paisaje: la decodificación de los mensajes inmersos en el mismo. Este proceso implica que el ciudadano, dependiendo de sus creencias, su bagaje cultural, sus vivencias pasadas, le otorgue una interpretación particular a los distintos signos y mensajes. Es así como adquiere gran sentido la afirmación de Meinig (1979): “Un paisaje no se compone sólo de lo que yace ante nuestros ojos sino además de lo que yace en nuestras cabezas” (p. 4)¹⁴.

Para acceder a la configuración mental de las personas frente al paisaje, la psicología ha desempeñado un papel crucial en el diseño de diversos métodos para la recolección de apreciaciones subjetivas como base en la evaluación de la percepción. Las encuestas, las entrevistas directas e indirectas, el dibujo, la descripción de fotografías o la observación del comportamiento de las personas en los espacios públicos y privados, son técnicas actualmente utilizadas en las diferentes disciplinas sociales, pero inicialmente desarrolladas por las ciencias psicológicas. A pesar de su utilidad “este arsenal de métodos permite comprender mejor las reacciones individuales, pero no brinda un esquema del proceso de percepción. [Por eso] para comprender este mecanismo, hay que remontarse a la imagen del mundo *real*¹⁵” (Bailly, 1974, p. 174), es decir a las configuraciones mentales, lo cual sólo es posible desde la semiótica¹⁶.

¹⁴ La traducción es propia.

¹⁵ Real por su traducción literal del francés, *réel*, pero comprendido como total.

¹⁶ Recordemos que, a grandes rasgos, la semiótica se refiere al estudio de los signos, las

Al implementar los métodos diseñados por las ciencias psicológicas junto con la aplicación del análisis semiótico en un contexto espacial definido, se obtiene el análisis geográfico de las percepciones. A través del cual se hace posible una nueva lectura del paisaje tomando como base la subjetividad. Enfoque fundamental dado que “el paisaje (...) no es una entidad objetiva, independiente del hombre que lo percibe, que lo piensa, que lo imagina, que lo construye. Por eso es tan importante el nexo semiótico” (Pickenhayn, 2007, p. 17). La aplicación de este nexo en el análisis de los paisajes supone una contextualización con el proceso de comunicación clásico: Emisor, mensaje y receptor. Donde el paisaje actúa como emisor de informaciones o mensajes que llegan al individuo —el receptor— quien, a su vez, los ordena y reelabora para establecer en imágenes un “nuevo paisaje”. El segundo paisaje así producido es entonces “el resultado de una experiencia sensorial” (Fernández, 2006, p. 233) y, especialmente, de una experiencia cultural que involucra las singularidades de aquél que con éste se relaciona.

Los mecanismos de la percepción planteados por psicólogos, lingüistas y geógrafos desde mediados del siglo XX, no sólo se basan en el proceso comunicativo clásico; sino que lo superan con amplitud al plantear un complejo proceso de transformación del mensaje emitido. Los esquemas propuestos (Figura 2) más que explicar cómo ocurre la percepción, indican cómo se desarrollan los procesos de decodificación del paisaje total (o “real”, según Bailly) en imágenes mentales completamente subjetivas y totalmente determinantes en las relaciones con el espacio.

Como se ha mencionado, los diferentes esquemas sobre el proceso de la percepción afirman que las personas sólo advierten una porción del paisaje que les rodea. Yi Fu Tuan (2007) explica esta restricción como un asunto inherente a la escala humana. El tamaño del cuerpo y el alcance de sus sistemas de percepción influyen de manera directa en la relación de las personas con el espacio, pues determinan la proporcionalidad de los objetos que son percibidos. Por esta razón, a los seres humanos, sin importar sus determinantes culturales, sólo les es posible imaginar, visualizar y comprender dimensiones que corresponden a rangos conocidos, de ahí la necesidad de

relaciones que se establecen con ellos y los significados a los que dan lugar.

reducir regiones geográficas extensas a proporciones abarcables por la mirada, como lo hacen los mapas.

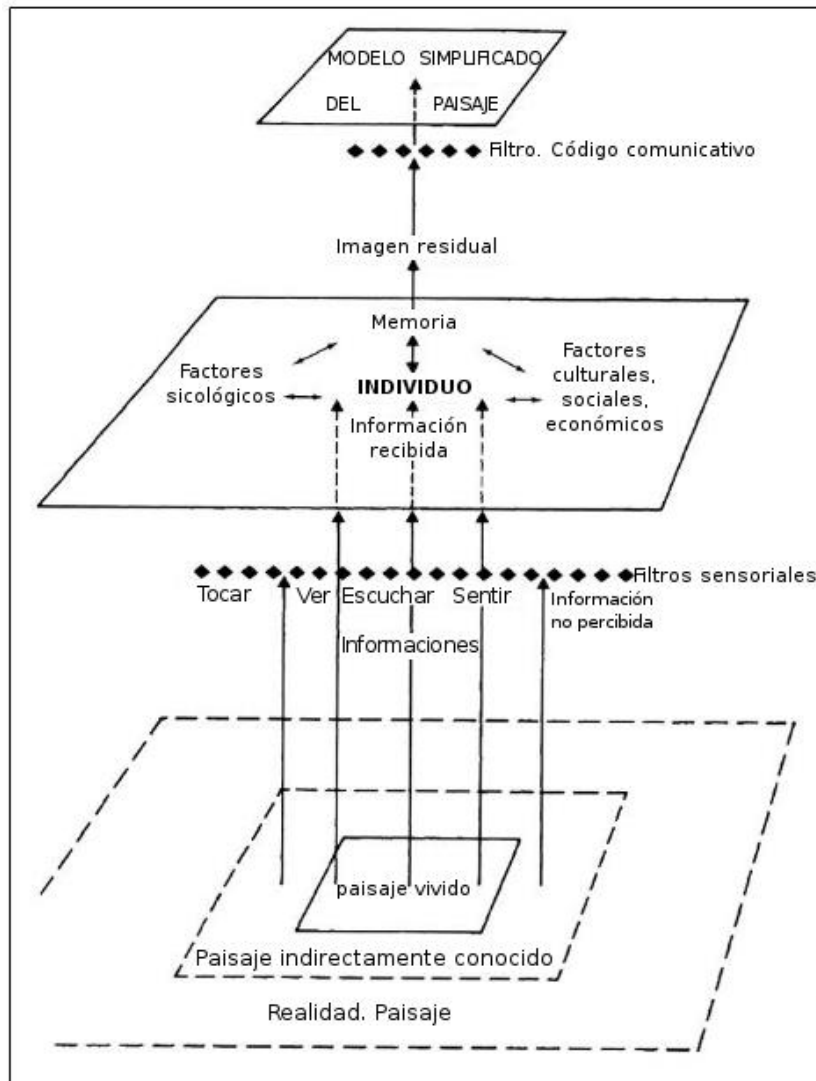


Figura 2. Proceso de la percepción. (Rosenblith, 1961. En Baily, 1974)

En consecuencia, el paisaje percibido es un decantado del paisaje total o "realidad"¹⁷,

¹⁷ El paisaje total o real agrupa el "paisaje indirectamente conocido" junto con el "paisaje vivido". El "paisaje indirectamente conocido" contiene aquellos lugares o aspectos espaciales de los que se posee una apreciación general, gracias a lo que de estos mencionan otras personas o los medios de comunicación. Mientras el "paisaje vivido" involucra las dimensiones física y simbólica de los lugares de trabajo, vivienda y ocio, con los cuales se establecen vínculos directos.

dado que la información emitida directamente por este no es captada en su totalidad por ninguna persona, debido a limitaciones de orden sensorial y carácter cultural. En primer lugar, los signos presentes en el paisaje son filtrados por los sentidos dependiendo de las capacidades perceptivas de cada individuo. En esa medida, por citar un ejemplo, frente a un mismo paisaje una persona puede captar elementos sonoros con mayor facilidad que otra más hábil en la percepción de elementos visuales particulares. En un segundo nivel, la información “filtrada” del paisaje se vincula con la memoria, los valores culturales y los factores psicológicos de cada quien, es decir, con los recuerdos de experiencias similares, los cánones estéticos adquiridos durante la educación formal, las tradiciones familiares, las creencias religiosas, las inclinaciones políticas, y demás elementos de la subjetividad.

Como resultado de la decodificación del paisaje vivido e indirectamente conocido cada persona genera imágenes mentales propias (imagen residual según Bailly), distintas de las creadas por cualquier otro observador. Dado los variados significados que dimensiones sociales y culturales particulares pueden otorgar a los mismos fenómenos espaciales. La riqueza de este proceso recae en que “las imágenes se combinan para producir a su vez conceptos e ideas. Es aquí donde se manifiesta una segunda versión de lo que habitualmente llamamos “paisaje”: nos referimos a la recreación que cada persona hace del entorno en el que se desarrollan sus vivencias” (Pickenhayn, 2007, p. 10). Para que esta recreación sea comprensible en comunidad, debe pasar por un último filtro, el de los códigos comunicativos, que por lo general son los del lenguaje. Cada observador, finalmente traduce su paisaje particular en códigos comunes que le permiten analizar, dialogar y evaluar en sociedad, asuntos referidos al primer paisaje, el paisaje total o “real” y elaborar su “modelo simplificado del paisaje”.

Gracias a las imágenes creadas y guardadas en la memoria de los individuos “el observador aprende entonces a interpretar la escena mediante la selección de claves “reveladoras” y volviendo a meditar sobre señales precedentes” (Lynch, 1984, p. 22) puede hacer lecturas anticipadas frente a diversos paisajes. De esta manera, las imágenes mentales orientan las actitudes y fijan patrones de comportamiento a nivel individual y social que, por ejemplo, permiten alertar ante paisajes que involucran peligro aparente, facilitar la orientación en paisajes desconocidos gracias a la identificación de elementos de referencia, y asimismo inducir a la restricción o a la ejecución de acciones

que obedecen a intereses que sobrepasan la decisión personal: observar las vitrinas de un centro comercial a pesar de no tener la intención inicial de adquirir ningún producto o permanecer en silencio dentro de una biblioteca, por mencionar algunas situaciones.

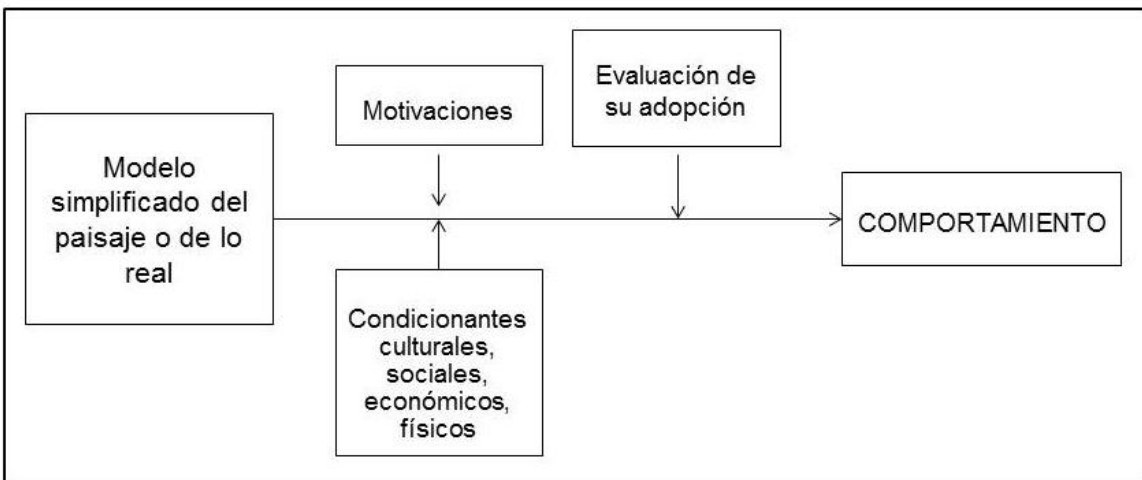


Figura 3. Proceso que conduce a un comportamiento. (Rogers, 1969. En Bailly, 1974)

Este camino de la imagen a la acción (Figura 3) está mediado por factores de carácter tanto personal como social, motivaciones y restricciones, respectivamente. Al final, el proceso busca favorecer las estructuras de comportamiento aceptadas por la sociedad o lo que Bailly (1974) reconoce como “esquemas lógicos”, los cuales “modifican la percepción porque (...) la experiencia, la cultura, la educación hacen que el hombre encuentre o no encuentre, en el ensamblaje de los elementos urbanos, el funcionamiento lógico que espera” (Bailly, 1974, p. 216). Por tanto, lo determinante en el proceso que conduce a un comportamiento es que la adaptación hecha del paisaje inicial se corresponda con esquemas lógicos de la realidad o con la estabilidad del paisaje previamente construido. Puesto que “la forma por la cual se aprecia e integra el paisaje en la experiencia cotidiana del espacio requiere que éste sea estable, inalterable” (Hiernaux, 2007, p. 249) y legible (Lynch, 1984). Es decir, fácilmente entendido e interpretado “para que [así] se instaure un clima de confianza entre el entorno y uno mismo” (Simmel como se citó en Hiernaux, 2007, p. 249).

2.3. Lecturas, imaginarios y narrativas a las que da lugar el paisaje urbano

Como se ha expuesto en apartados anteriores, el paisaje urbano es el resultado de la heterogeneidad tanto de posturas ideológicas y políticas como de apreciaciones estéticas y escalas de valores al interior de las sociedades. Esta diversidad no sólo define la construcción material del paisaje, fundamentalmente determina su construcción intelectual o componente intangible. Elemento determinante en la comprensión del paisaje al permitir el acercamiento a los signos presentes en él y, así mismo, a los significados otorgados por los habitantes.

Uno de los elementos más valiosos para lograr el acercamiento al componente intangible del paisaje son los *imaginarios*. Definidos, de un lado, como “redes o tramas de significados específicos, reconocidas socialmente, que le otorgan cualidades a la ciudad y sus lugares” (Lindón, 2007b, p. 37). De otro lado, como el “conjunto “de imágenes mentales” relacionadas que confieren, a un individuo o a un grupo, un significado y una coherencia en cuanto a su localización, distribución, interacción de los fenómenos en el espacio. El imaginario contribuye a organizar las concepciones, las percepciones y las prácticas espaciales” (Debarbieux, 2003, p. 489). Por lo tanto, no sólo da sentido al espacio, además le otorga sentido a la relación de las personas con el mismo.

En esa medida, los imaginarios constituyen toda una red cognitiva sobre el espacio y el paisaje. Son conocimientos acumulados y constantemente re-elaborados a partir de las imágenes que se forman en el proceso de percepción. Conocimientos que se complejizan y refuerzan en la interacción social tanto al interior como al exterior del paisaje percibido. Al interior mediante la experiencia misma; al exterior al contrastar apreciaciones o anécdotas frente a la experiencia espacial ya sea en conversaciones cotidianas y académicas, o al ver televisión o leer un periódico. De esta manera, los imaginarios se transforman en “verdades sociales” (Silva, 2006, p. 97) a partir de las cuales es posible configurar significados específicos en relación con los paisajes y sus elementos. Es así como el imaginario asociado a los diferentes paisajes constituye un elemento determinante para su cualificación. Pues, dado que “el imaginario no es pasivo”

(Hiernaux, 2012, p. 93) incide de manera directa en las sensaciones de topofilia o topofobia, en las posturas de aprobación o rechazo hacia los habitantes o usuarios de los diferentes espacios y así mismo, en las prácticas espaciales de los sujetos.

La construcción de los imaginarios y la cualificación del paisaje involucra, además de *la acción del sujeto* (Lindón, 2007b) y “el ejercicio intersubjetivo que le otorga un sentido compartido a las experiencias humanas; ese ajuste provocado por las presiones institucionales” (Hiernaux, 2012, p. 90). Ajuste institucional necesario que, sin embargo, en muchas ocasiones puede representar una oposición en relación con las expectativas de los ciudadanos. Situación que conlleva a la aparición de dos espacios (como se explicó en el apartado 1.2), uno oficial y otro diferencial (Silva, 2006).

En la mayoría de las ocasiones, el espacio oficial y el diferencial coexisten, así sus límites y los de los imaginarios que conllevan se presentan difusos. Frecuentemente sucede que las determinaciones institucionales sobre los espacios son aceptadas y reforzadas por las personas en su cotidianidad, pero también es común que suceda lo contrario, especialmente cuando los individuos o las comunidades se sienten desconocidas o excluidas. Se puede pensar, por ejemplo, en la implementación de los gimnasios urbanos, ubicados en zonas públicas de Bogotá por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDRDR, durante el año 2014. Si bien una considerable cantidad de habitantes aceptó el uso propuesto por la alcaldía de la ciudad, reforzando el imaginario de que “Bogotá cuenta con gimnasios al aire libre para que todos *los ciudadanos y ciudadanas adultos* puedan disfrutar del mobiliario que les permite hacer ejercicios apropiados como una alternativa de promoción de la salud y el bienestar” (IDRDR); la población infantil, no incluida en la disposición inicial del mobiliario, se ha involucrado a sí misma en el uso de esta infraestructura al resignificarla como elementos de juego y recreación, asociados o no al ejercicio físico.

El contraste entre estos dos mecanismos de construcción de imaginarios, y así mismo entre “todo ese mundo no material de los valores, normas, símbolos e imaginarios, se objetiva en la materialidad misma de la ciudad” (Lindón, 2007b, p. 36), a través de las marcas simbólicas o físicas que los habitantes dejan en el espacio. De un lado, el espacio por sí mismo tiene marcas, y de acuerdo con ellas el individuo dirige su actuar,

de otro lado en la medida en que cada persona piensa, se define y se relaciona de una manera particular con el espacio también lo marca y modifica en una relación de constante reciprocidad. Marcar un espacio trasciende los signos visibles y se inserta en el campo del imaginario; implica recorrer o nombrar ese espacio, asignarle un uso, un sentido, no de manera categórica sino de forma experiencial, configurando así un paisaje.

Sucede entonces un proceso “de creación icónica y semántica que consiste en reacomodar permanentemente un magma de figuras, de formas y de imágenes (Castoriadis, 1975). Reacomodo principalmente referido al ordenamiento espacio temporal de la sociedad” (Debarbieux, 2003, p. 31). Lo que se traduce en el establecimiento de significados, la asignación de valores y la creación de sentidos en torno a diferentes elementos del paisaje, a partir de la gran cantidad de percepciones acumuladas frente al mismo. Es por esto que, en palabras de Joan Nogué (2009): “El paisaje está lleno de lugares que encarnan la experiencia y las aspiraciones de la gente; lugares que se convierten en centros de significado, en símbolos que expresan pensamientos, ideas y emociones varias” (p. 31).

No todas las personas, ni todos los grupos sociales pueden identificar y comprender las marcas, los signos y símbolos inscritos en los múltiples paisajes. Aunque cualquiera está en la capacidad de acceder a su significado literal desde el plano semántico, esto es, lo que estos signos representan; sólo algunas personas tendrán la posibilidad de darle sentido en contexto y, por lo tanto, comprender más allá de la representación evidente, los mensajes ocultos que guardan. Muchas ciudades de Alemania, para citar un ejemplo, tienen placas metálicas del tamaño de un adoquín (*stolpersteine*) distribuidas por los andenes de sus calles. Un visitante desprevenido fácilmente puede pasar por alto este signo, incluso, un mejor observador puede detallar las placas, pero si este último desconoce la historia antisemita del nacionalsocialismo del S.XX, para él o ella estos objetos sólo serán eso, placas metálicas en el suelo, en el sentido literal; y no podrá decir nada acerca de los nombres inscritos en las placas, ni del acto de memoria y reparación que implica su disposición. No sucede lo mismo con el habitante de estas ciudades, para quien las placas en el suelo tienen una gran carga simbólica en la medida en que relatan una historia y reafirman, de una u otra forma, consensos éticos de la sociedad alemana

contemporánea.

Aunque el significado de un signo o un símbolo aislado no constituye un imaginario, sí aporta a su construcción. Es la relacionalidad de los diferentes signos, de las diferentes marcas del paisaje, la que configura esa trama de significados y sentidos a los cuáles sólo es posible acceder mediante la retórica del paisaje, manifiesta en los relatos y narrativas de las personas y grupos sociales presentes en éste. Dado que “el relato no es tan sólo una forma de expresión, sino también y ante todo constituye una forma de conocimiento” (Berdoulay, 2012, p. 57), aquello que cada persona tiene para decir involucra una gran cantidad de claves sobre su identidad y la del paisaje experimentado. En la descripción de la manera de actuar frente a ciertas características del paisaje, de las decisiones tomadas en relación con los elementos espaciales que lo conforman y en relación con “el otro” a lo largo de los recorridos cotidianos, de los lugares preferidos para ir a caminar o a divertirse y también de los elementos espaciales anhelados, se manifiestan los imaginarios: “aquellas representaciones colectivas que rigen los procesos de identificación social” (Silva, 2006, p. 104).

“El imaginario constituye un material a partir del cual se elaboran los relatos que sirven para sustentar recíprocamente a los sujetos y los lugares” (Berdoulay, 2012, p. 50). Es precisamente porque los imaginarios dan paso a los relatos que para lograr el reconocimiento de los primeros se debe partir de los últimos con el fin de “descifrar y decodificar lo que está detrás de las palabras, es decir los significados más profundos y su entretrejo en tramas de sentido” (Lindón, 2007b, p. 43), a manera de texto. Todos los relatos y las narrativas de los habitantes significan algo de manera literal y por tanto tienen una dimensión semántica (Castoriadis, 1975). Pero, cuando las palabras y las expresiones empleadas se revisan a la luz del contexto y especialmente de la intención de quienes las pronuncian, es decir, cuando se analizan como subjetividades, se establece un vínculo semiótico (Lotman, 1996; Pickenhayn, 2007; López, 2011), mediante el cual es posible identificar los diferentes sentidos que han sido otorgados por los individuos a diversos paisajes y signos en el espacio.

En este sentido, los imaginarios y discursos de los que derivan los relatos de los habitantes, “como modos de significación, (...) están incorporados en los textos en un

sentido amplio (como modos de significación, los discursos se materializan en textos ampliamente interpretados), incluyendo los paisajes” (Duncan, 1990, p. 155). Por lo tanto, aunque los relatos y las narrativas son subjetivas, no tienen un modelo definido y son completamente imprevisibles, exteriorizan las tramas de sentido configuradas socialmente, tanto desde la intersubjetividad como a partir de las presiones institucionales. De esta manera cada una de las lecturas realizadas sobre el paisaje está impregnada de una intención política¹⁸ en la medida en que acepta, cuestiona, evalúa o rechaza las determinaciones espaciales pre-establecidas.

En relación con la oposición presentada entre los dos mecanismos de construcción de imaginarios, Guy Mercier (2008) propone el análisis de un tipo de estructura denominada *narrativa urbanística* como metodología para acercarse a los discursos, intereses, necesidades y expectativas de los ciudadanos en relación con decisiones urbanísticas institucionales. Este tipo de narrativa es posible dentro de la “planificación urbana participativa”, un modelo opuesto a la renovación urbana tradicional que suele favorecer a los inversionistas y dejar por fuera la participación de los habitantes quienes “eran tenidos más como beneficiarios que como protagonistas activos” (Mercier, 2008, p. 106) pese a que ellos no se sintieran realmente beneficiados.

Para Mercier no sólo es necesario comprender a los ciudadanos que se relacionan con los procesos de renovación también es primordial conocer el verdadero significado de los relatos que provienen de las empresas urbanísticas y las autoridades estatales, por eso plantea, de manera adicional, la aplicación de la de-construcción de los discursos oficiales, (en términos de Derridá), como método de análisis de los nuevos urbanismos para descubrir sus contradicciones y según lo afirma “develar su retórica” (Mercier, 2008, p. 90). El autor define las narrativas urbanísticas como “los discursos provenientes de grupos o individuos acerca de su propia vida en la ciudad” (Mercier, 2008, p. 89) e identifica en ellas tres elementos:

Un juicio: el narrador dice lo que es bueno o malo, lo que les gusta o disgusta en la ciudad o en el barrio, cuál es la causa de la misma, y de quién es la

¹⁸ Esta *intención política* debe ser entendida aquí como hecho social. De acuerdo con la RAE “Actividad del ciudadano cuando interviene en los asuntos públicos con su opinión, con su voto, o de cualquier otro modo”. (RAE, 2014)

culpa. Un proyecto: el narrador dice qué le gustaría que se hiciera o se cambiara. Un programa: El narrador dice cómo podría alcanzarse ese objetivo, qué identifica a los agentes o a los adversarios de este cambio, anticipando el papel que cada uno de ellos debe jugar para estimular a los primeros y para resistir a los últimos. (Mercier, 2008, p. 89)

Conocer estas narrativas abre la posibilidad de integrar la participación de los ciudadanos en ámbitos amplios, en relación con el paisaje y la planificación del espacio que habita, en todas sus etapas: propositiva, de evaluación y de ejecución. De esta manera, además, las instituciones y los habitantes pueden aportar en la creación de los imaginarios espaciales de la ciudad de manera conjunta y consensuada.

2.3.1. Fugacidad e invisibilidad en la percepción del paisaje

En la experiencia del paisaje sucede muy a menudo que, a pesar de transitarlo a diario, las personas no perciban los procesos que los transforman. Ocurre, que en medio del recorrido cotidiano el transeúnte se sorprende al encontrarse con un cambio destacado en el paisaje. Un cambio del cual no había sido consciente. Sólo, de repente, se encuentran con el vacío dejado por algún inmueble, con una nueva construcción, con la desaparición de una zona de árboles o la adecuación de una plaza. Surgen entonces las dudas sobre la habilidad de observación o la falta de atención y se empieza a forzar a la memoria para intentar reconstruir el espacio de acuerdo a la imagen mental que de éste se conserva. En muchas oportunidades la sorpresa es mayor cuando el recuerdo no se manifiesta y aunque se acepte que ha sucedido un cambio no es posible mencionar las características anteriores del lugar observado. A pesar de que lo parezca, esta situación no se relaciona con problemas de memoria o atención. Es el reflejo de la selección de información que acontece en el proceso de percepción en cada individuo, como se mencionó en el apartado 2.2.

Existen entonces tanto filtros sensoriales como bloqueos psicológicos que actúan de manera inconsciente en el proceso de percepción de cada persona, permitiéndole captar, en su mayoría, sólo aquellos elementos que se corresponden con la imagen previa que tiene de los paisajes. Así se explica la cantidad de información omitida a diario, tanto al transitar por espacios cotidianos como al hacerlo por nuevos espacios. Sin embargo, en

esa selección de información no sólo las características de quien percibe son determinantes, también las dinámicas de cada paisaje ejercen una gran influencia.

En el paisaje urbano, de manera fundamental, existen dinámicas, estructuras y signos que favorecen la fragmentación y selectividad de lo percibido (Lynch, 1960¹⁹; Bertrand, 1974; Tuan, 1974; Lindón, 2007; Nel.lo, 2007). La gran extensión de las ciudades, por ejemplo, y la separación cada vez mayor entre lugares de vivienda y lugares de trabajo o de estudio, ha generado, entre otros factores, la necesidad de realizar los recorridos cotidianos mediante un vehículo automotor. Situación que modifica la relación con el espacio y conduce a una percepción fugaz del paisaje.

El uso de un vehículo implica la reducción de la relación espacio temporal. Lo cual imprime una fuerte distancia en el reconocimiento de una infinidad de elementos del paisaje recorrido, no sólo a nivel visual o sensorial, especialmente a nivel social y cultural. En la actualidad, el uso cotidiano de los medios de transporte impulsa a atravesar los espacios en lugar de recorrerlos. Situación que conlleva a que la percepción se centre más en la avenida y sus pormenores que sobre el resto de la composición urbana; esto es, los barrios, la estructura arquitectónica o la configuración social de las zonas recorridas. Se asiste entonces a una condición fugaz del paisaje, donde “la fugacidad de quienes sólo atraviesan (...) no induce el mismo sentido del espacio: Más bien su sentido del espacio se reduce a una probable *topofobia* hacia todo aquello que estorba la posibilidad de ir más rápido” (Hiernaux, 2007, p. 254). De esta manera, la transformación de la metrópolis moderna en un territorio de movilidad creciente, desvaloriza el conocimiento experiencial de los espacios y en esta medida, reduce el sentido de lugar y de pertenencia.

Ligado a esta situación, el reconocimiento espacial de la ciudad se produce fragmentado y se centra especialmente en los entornos en los que se desarrollan las actividades cotidianas: las zonas directamente inmediatas a la vivienda, es decir el barrio y algunas cuadras cercanas con establecimientos de comercio o servicio frecuentemente utilizados, el lugar de trabajo y quizá el sector donde está ubicado, la zona de ocio preferida, el

¹⁹ Si bien la edición revisada en esta investigación es de 1984, la publicación original en inglés corresponde a 1960: Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. Boston, EE. UU: MIT Press.

barrio de infancia o aquel donde viven los parientes cercanos. Adicional a las dinámicas de fragmentación espacial de las actividades, la cotidianidad comprende en sí misma una barrera perceptiva puesto que “en la vida diaria, la gente tiende a tomar por sentado los paisajes en los que están inmersos” (Duncan et al., 2009, p. 5), manifestando una gran indiferencia hacia el espacio y las interacciones que con él se desarrollan al asumir que son reiterativas. Esta falta de sensibilidad conlleva al desconocimiento de los cambios que la interacción social produce continuamente en el paisaje (Di Meo, 1999; Grimau, 2012), dotando de un halo de invisibilidad a diferentes elementos del mismo.

Esta invisibilidad es experiencial no inherente al paisaje, por lo tanto, depende de quien ve o no ve, es decir del observador. Al respecto Alicia Lindón (2007) plantea que en la experiencia paisajística del sujeto los paisajes invisibles, los no vistos, son aquellos desconocidos; mientras los paisajes vistos son los conocidos, aquellos que se han experimentado como lugar. En ese sentido afirma que ningún observador conoce el paisaje real o total, en su lugar tiene un acervo de imágenes fragmentadas que conforman “su” paisaje mientras otra gran cantidad de imágenes son ignoradas u omitidas. Sin embargo, el desconocimiento de un paisaje no se refiere únicamente a una total falta de experiencias en torno al mismo, también a *darse por desentendido de** éste, al evitar los cuestionamientos sobre su singularidad social y, por el contrario, limitarse al aspecto material de los elementos que lo componen. Por tanto, la invisibilidad de un paisaje puede ser deliberada ya que “sólo vemos los paisajes que deseamos ver, es decir, aquellos que no cuestionan nuestra idea de paisaje, construida socialmente” (Nogué, 2007, p. 13).

Una mezcla de desconocimiento e indiferencia configura la invisibilización consiente del paisaje. Dado que “estos procesos de construcción de paisajes parcialmente visibles son colectivos” (Lindón, 2007, p. 222), la información sesgada que circula sobre la mayoría de paisajes desconocidos y/o despreciados es repetida y aceptada por el inconsciente social, reforzando una idea imprecisa e incluso marginal de los mismos. Así, si bien la invisibilidad no anula el paisaje, otorga una imagen inapropiada y fundamentalmente limitada de éste. Condición que genera discriminación, por parte de determinados grupos

* **Desconocer:** (...) 4. *tr.* Darse por desentendido de algo, o afectar que se ignora. (DRAE, 2015)

o sectores sociales, hacia los habitantes o usuarios de estos paisajes, para quienes no existe tal invisibilidad sobre su territorio.

Para Raquel Tardin (2007) estos espacios urbanos y las singularidades a las que se enfrentan sus habitantes se inscriben dentro de la cara oculta de la ciudad. Constituyen *los paisajes de la ciudad informal*, en oposición a los de la ciudad urbanísticamente aceptada y “sufren, en cierto modo un largo proceso de ocultación por parte del estado y de gran parte de la sociedad que los considera indeseables y, por tanto, no visibles” (Tardin, 2007, p. 198). Paisajes informales son aquellos caracterizados por la ocupación de grupos sociales marginados; mendigos, recicladores, personas en extrema pobreza e incluso desplazados que al pertenecer a la ciudad informal generan un sentimiento de repulsión en la población de *la ciudad formal* pero que al mismo tiempo viven bajo “reglas, muchas veces silenciosas de rechazo social y de separación física” (Tardin, 2007, p. 211).

Pues, aunque el paisaje adquiere su condición invisible y sus diversos calificativos por la relación que los sujetos establecen con él, existen componentes materiales que favorecen la invisibilidad. Dentro de estos componentes se incluyen estructuras como las ruinas urbanas, que en palabras de Nogué (2007) “están ahí sin estar; no son lo que fueron, pero permanecen” (p. 15); o las áreas libres bajo los puentes, en los caños o los cruces vehiculares. Estos elementos complejizan la legibilidad de los paisajes e impiden su comprensión y percepción por parte de los individuos y las sociedades. Dado que “cuando no entendemos un paisaje, no lo vemos: lo miramos, pero no lo vemos” (Nogué, 2012, p. 132). Es así como estos paisajes terminan asociados en el imaginario colectivo a espacios desolados ligados a actividades peligrosas, ilegales o simplemente poco convencionales para algunos.

2.3.2. La aparición del *no lugar* en el paisaje.

Fugacidad e invisibilidad son condiciones que el individuo le atribuye al paisaje, estas características conllevan a la creación de imágenes mentales que pueden desestimar los paisajes e incluso condicionar experiencias posteriores. La fugacidad, por ejemplo, trae consigo la no pertenencia al lugar (Hiernaux, 2007) y la invisibilidad, por su parte, la

negación de la existencia del mismo, por lo tanto, de sus habitantes (Lindón, 2007). Bajo estos preceptos no queda posibilidad de interacción real con el paisaje, en su lugar se establece un distanciamiento. Fugacidad e invisibilidad niegan el lugar dentro del paisaje, crean entonces el *no lugar*, puesto que “para esta persona que circula, el espacio que cruza no es un lugar (...), él no tiene tiempo para apreciarlo o sentirse partícipe de este entorno” (Hiernaux, 2007, p. 254). En relación con la fugacidad porque implica una falta de tiempo para apreciar el paisaje y sentirse partícipe de él, en cuanto a la invisibilidad porque representa una falta de intención de conocerlo y comprenderlo.

El *no lugar* obedece, desde los planteamientos de Marc Augé (1995), a “un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico” (p. 83). Es decir, *el no lugar* es un espacio en el que no se establecen sentidos de pertenencia ni relaciones de coexistencia social, mucho menos estabilidades temporales que permitan el reconocimiento de señales particulares o la creación de significados compartidos. Por antonomasia con el lugar antropológico²⁰, que favorece vínculos sociales en la interacción con el espacio, el *no lugar* tiende a carecer de recorridos y discursos socialmente construidos, de esta manera se caracteriza por exaltar experiencias de soledad e individualidad.

Para el autor “los no lugares a menudo no ponen en contacto al individuo más que con otra imagen de sí mismo” (Augé, 1995, p. 84). Dentro del paisaje urbano, existen muchos espacios que, al no favorecer su reconocimiento ni la interacción con otros, caben en la categoría de *no lugar*. Este es el caso de zonas públicas carentes de significado para quienes las cruzan, vistas como lugares de paso más no de permanencia. Es decir, aunque el *no lugar* no es un espacio necesariamente negativo desde su concepción urbana, su conformación si conlleva una ausencia de identificación y relación con el espacio y sus ocupantes.

Como todo lo que acontece con el paisaje, la presencia de *no lugares* está dada por el

²⁰ Augé, basándose en Merleau Ponty plantea que el lugar antropológico es el espacio existencial: “Lugar de una experiencia de relación con el mundo de un ser esencialmente situado “en relación con un medio”” (Augé, 1995, p. 85) además, “lugar del sentido inscripto y simbolizado” (Augé, 1995, p. 86).

tamiz del observador. En ese sentido, preguntarse “¿Para quién es invisible lo que puede ser visible para otros?” (Lindón, 2007, p. 220) permite aproximarse a realidades distintas del paisaje y a diferentes procesos de apropiación y resignificación. Esto es, a los significados inmersos en los signos y códigos presentes en el espacio, teniendo en cuenta que las omisiones del observador y no sólo sus interacciones hacen parte de esa construcción social llamada paisaje. En relación con esta heterogeneidad de miradas y percepciones, de espacios y lugares, Daniel Hiernaux (2007) utiliza el término híbrido para referirse al paisaje. Híbridez que incluye, tanto a quienes sí “viven o recorren el espacio con cierto sentido de lugar [como a aquél que sólo lo atraviesa, quien] lo ve como un espacio relativo que debe cruzar con la mayor productividad posible” (Hiernaux, 2007, p. 254).

Quien habita y experimenta los paisajes “fugaces” o “invisibilizados” considera, por oposición con quien los da por sentado, que sí existen lugares en él, puesto que reconoce signos, valores y significados propios. Quien experimenta el paisaje como espacio existencial (Augé, 1995) identifica en él lugares antropológicos, es decir, lugares de identidad, relacionales e históricos. Sin embargo, como “el lugar antropológico, es al mismo tiempo principio de sentido para aquellos que lo habitan y principio de inteligibilidad para aquel que lo observa” (Augé, 1995, p. 58), la ruptura en la legibilidad del paisaje, lo hace incomprensible para algunos observadores y de esta manera lo transforma en un *no lugar*. En consecuencia, el límite entre lugar y no lugar es absolutamente difuso y particularmente subjetivo, puesto que todos los elementos espaciales del paisaje urbano son apropiados de alguna u otra forma y tienen significado para algunos individuos o grupos sociales. Por lo tanto, “el lugar (...) no queda nunca completamente borrado y (...) el no lugar no se cumple nunca totalmente: son palimpsestos donde se reinscribe sin cesar el juego intrincado de la identidad y de la relación” (Augé, 1995, p. 84).

3. Capítulo 3. El paisaje de Bogotá visto desde la acera.

*Tal y como se han puesto las ciudades,
resulta difícil encontrar calles en las que se pueda jugar.
Sobre todo, en los grandes núcleos urbanos,
que han sido invadidos por el tráfico*
Cruyff, J.

Los núcleos urbanos han sido invadidos por el tráfico y como consecuencia la calle se ha convertido en un espacio fundamentalmente destinado al tránsito vehicular, donde los niños y el juego, por ejemplo, ya no encuentran cabida. ¿Qué otras actividades ya no tienen lugar en las calles? ¿Qué otras relaciones ya no se desarrollan en los lugares comunes de la ciudad? Y aún más allá ¿Qué ha pasado con la calle como lugar de encuentro? Son algunos de los interrogantes que caben para cualquier ciudad contemporánea.

En este sentido, el presente capítulo aborda la transformación del paisaje de Bogotá centrado en la modificación de sus calles, asociadas al desarrollo y evolución del transporte urbano. Se hace un recorrido desde la Bogotá del siglo XIX hasta nuestros días, prestando especial atención a la consolidación de las cuatro avenidas de estudio y su más reciente transformación en relación con la implementación del sistema de Transporte masivo Transmilenio.

Además, como resultado de la investigación, se presenta, de un lado, la clasificación de los paisajes residuales de Bogotá en cuatro tipologías, las cuales han sido establecidas, de acuerdo con sus características estructurales y las prácticas espaciales a las que dan lugar. De otro lado, su respectiva espacialización en los ejes de estudio.

3.1. La transformación de Bogotá asociada al transporte

Bogotá ocupó un territorio reducido hasta principios del siglo XX. Sus calles, que no contaban más de veinte cuadras de sur a norte y diez de oriente a occidente, se podían recorrer a pie. Existían claro, los coches de tracción animal para los más adinerados pero su utilidad se veía restringida por la condición de sus caminos. Como queda establecido por el capitán Charles Stuart Cochrane, cuando comenta: “en todo el vasto territorio de la República no hay un solo camino para carruajes: — todos son caminos de herradura, y muy malos, particularmente en la estación lluviosa... actualmente ningún vehículo puede salir más de una milla o dos fuera de Bogotá²¹” (Cochrane, como se citó en Davidson, 1967, p. 450). Tal era la situación, que durante la primera mitad del siglo XIX los viajes hacia poblaciones cercanas como Choachí, Funza o Facatativá, ubicadas a veinte y cuarenta Kilómetros de distancia, aún se cubrían a pie o en el mejor de los casos, a lomo de mula, siguiendo trochas y antiguos caminos indígenas.

La relación de la población bogotana con el caserío de Chapinero, que constituía lugar de recreo para las familias adineradas y zona de paso obligado en la carretera del Norte, favoreció la llegada de coches para el transporte de pasajeros. El ómnibus, carro de origen francés, tirado por caballos y con capacidad para catorce personas, llegó a la ciudad en 1840 para cubrir la ruta Bogotá – Chapinero – Usaquén por la carretera del Norte, actual carrera séptima, y Bogotá – Puente Aranda – Facatativá por la carretera del Occidente, actual calle trece. El aumento en la demanda de coches por parte de la población en general, no sólo para ir hasta los límites de la Sabana sino incluso para llegar a pueblos de Boyacá, generó, hacia 1879 “la prolongación y mejora de las carreteras del norte y del occidente” (Rueda, 1977, p. 162). Mejoras que fueron introducidas con el cambio de materiales y técnicas para el reforzamiento de las calles según el “sistema (...) desarrollado en Inglaterra por Jhon Loudon McAdams” (Mejía, 1998, p. 109), que consistía en la distribución de piedras de alrededor de 25 centímetros, que a través de la presión se compactaban y unificaban en una superficie plana.

La transformación de los incipientes caminos indígenas en calles pavimentadas o “macadamizadas como se denominó en Colombia” (Mejía, 1998, p. 109), dio paso a una

²¹ Una milla o dos corresponden a tres kilómetros de camino.

modificación progresiva tanto de las prácticas espaciales de los bogotanos como de los límites originales de la ciudad. Situación que, unida a la necesidad imperante de conectarse con otras regiones del territorio nacional en pos del abastecimiento y el comercio, impulsó la implementación de alternativas de transporte tanto intra como interurbano. Es así como en la década de 1880 se introduce el transporte ferroviario en Bogotá y sus alrededores. De esta manera, “el tranvía a Chapinero primer tranvía en la ciudad, abierto en 1884” (Montoya, 2012, p. 142) dio inicio al reemplazo de los tradicionales ómnibus por coches similares, que viajaban inicialmente sobre rieles de madera mediante la tracción de mulas.

Bogotá llegó a contar con cinco líneas de tranvía: dos que unidas atravesaban la ciudad de sur a norte, una desde el centro hacia el norte y otro par que la cruzaban de oriente a occidente. Sin embargo, aunque “el efecto del tranvía sobre la expansión de la ciudad fue grande. (...) Lo que no sucedió, (...) fue que se ampliaran las calles o se abrieran nuevas avenidas para dar espacio a las líneas del tranvía” (Mejía, 1998, p. 144). Estos cambios surgirían posteriormente, de la mano de innovaciones como la modificación del alcantarillado de la ciudad y la aparición del Ferrocarril de la Sabana. Este último, un revolucionario sistema de transporte con motor de vapor, que conectaba rápidamente a Bogotá con otras ciudades al incorporar rutas por las actuales carreras catorce y treinta, y las calles trece y dieciocho.

En cuanto a la apariencia de las calles bogotanas, previo a la introducción del transporte ferroviario y aun durante su fortalecimiento, estas se caracterizaban por su incomodidad e inadecuadas condiciones de higiene. La forma de las calles, implantadas en la colonia y presentes hasta inicios del siglo XX, obedecía a “estrechos y rectilíneos corredores” (Mejía, 1998, p. 139), divididos por “...caños, canales estrechos y algo profundos que corrían destapados por el centro de las calzadas [para] conducir tanto las basuras como las aguas lluvias y negras” (Rothlisberg como se citó en Mejía, 1998, p. 140). Sistema poco efectivo que hacía proliferar los malos olores en verano y las inundaciones en época invernal. Los transeúntes, en ocasiones arriando animales, atravesaban a pie estas zanjales para cruzar de una acera a otra, siendo víctimas del barro, las basuras e incluso los excrementos que se acostumbraban a verter aguas abajo por estos canales.

Las condiciones mencionadas afectaban sustancialmente a los bogotanos de los siglos XIX y principios del XX, para quienes “la calle era por excelencia territorio popular” (Mejía, 1998, p. 416). Las conversaciones se daban lugar en las calles dado el tránsito continuo de los ciudadanos, y en las plazas al ser los escenarios de actividades religiosas como las procesiones, y actividades cotidianas como el mercado o la recolección de agua en las pilas públicas. Los angostos andenes permanecían continuamente congestionados por diversas causas: La exhibición sobre la acera de mercancías pertenecientes a tiendas y almacenes pequeños, el tránsito permanente de mujeres con canastos desde y hacia la Plaza de Mercado o los ríos, donde aún se lavaba la ropa, “la costumbre de tornar las esquinas en lugares de reunión y el mal estado de las calles” (Mejía, 1998, p. 415). Aunque desde principios de siglo los bogotanos habrían necesitado la ampliación de sus andenes para el tránsito peatonal, las acciones de la administración estatal en lugar de centrarse en la implementación de acciones que mejoraran los espacios para caminar en las zonas más concurridas, se enfocaron en leyes coercitivas en relación con la movilidad de los peatones

Finalmente, entre 1886 y 1926²² se llevó a cabo el reemplazo del vetusto caño de aguas negras por un sistema de alcantarillado adecuado. Más que por la necesidad de beneficiar a peatones y habitantes, por la exigencia de superficies adecuadas para el tránsito vehicular al interior del casco urbano. De una parte, porque el nuevo alcantarillado, al ser subterráneo, dejaba libres los caminos para su pavimentación. De otro lado porque, si bien las calles que contaban con canales eran las que iban de oriente a occidente, aquellas en dirección norte-sur se veían igualmente afectadas por exceso de lodo o polvo, según las condiciones climáticas, y por la inestabilidad de su terreno a falta de mantenimiento.

Con el fortalecimiento de la red de acueducto, las antiguas pilas de las plazas fueron eliminadas y así mismo los mercados desplazados a galerías, acciones que pretendían despejar y elitizar los espacios públicos. Las plazas que no se convirtieron en espacios

²² “El 17 de abril de 1886 se firmó el contrato para la provisión de agua a Bogotá por tubería de hierro, ratificado y aprobado por el Concejo Municipal mediante el Acuerdo 23 de 1886” (Rodríguez, J., 2012). Las obras no comenzaron sino hasta 1889 y sólo fueron representativas para la ciudad desde 1914, año en el cual el acueducto pasó de la administración privada a la municipal.

vacíos dentro de la ciudad, dada la pérdida de su significado ligado al uso popular, se transformaron en parques con jardines, bancas y enrejados. Lugares de los cuales se sintieron aislados un gran número de habitantes, pues su organización espacial no permitía ya los encuentros y actividades tradicionalmente realizadas por los ciudadanos de la Bogotá antigua.

De manera evidente los medios de transporte y quienes se movían en ellos, adquirieron una mayor relevancia frente a los habitantes de a pie en la ciudad, quienes debieron adaptarse a espacios cada vez más estrechos y limitados para sus recorridos. En este sentido, desde muy temprano la calle se consolidó como estructura urbana por y para el transporte y no en función del caminante y sus recorridos, presentes en la ciudad desde su fundación misma.



Figura 4. Tranvía en Bogotá. Gumersindo Cuéllar Jiménez. ~1930.

Bajo esta disposición espacial una segunda gran innovación llegó a la ciudad: los automóviles alimentados por gasolina. Vehículos pequeños, de gran diseño y mayor comodidad que los coches, que poco a poco fueron desplazando a estos y sus cocheros, transformando radicalmente el paisaje de la Bogotá de principios del siglo XX. El primer auto llegó en 1905 por encargo del entonces presidente Rafael Reyes “para el servicio de

palacio, [luego de que] fue cruzado a balazos el coche presidencial en el que iba” (Rueda, 1977, p. 160). La incursión del automóvil estuvo seguida en 1910, por la llegada de buses para el servicio público, los cuales tímidamente fueron compitiendo con el transporte ferroviario hasta llevarle al mismo destino de los antiguos coches de tracción animal. En los años de transición entre los distintos tipos de transporte en la ciudad, (hasta mediados del S. XX), las calles de la capital estuvieron compartidas por el tranvía eléctrico (Figura 4), los automóviles particulares y algunos coches que permanecían rezagados.

La introducción de diferentes soluciones de transporte, junto con el acelerado crecimiento de la población bogotana (a causa de factores migratorios y mejoras en las condiciones de salubridad²³), originaron modificaciones importantes a nivel paisajístico y urbanístico en Bogotá. Transformaciones que desde la segunda década del siglo XX se hicieron evidentes en la ciudad, mediante el desprendimiento absoluto de su antigua “fisonomía colonial que [iban] quitándole [por una parte] (...) los tranvías eléctricos, el asfalto de los pavimentos y sobretodo el animado bullicio de la calle de Florián [(hoy calle once entre carrera octava y novena)] y de la calle Real que [eran] los hervideros de la actividad metropolitana” (Gutiérrez como se citó en Mejía, 1998, p. 169). Y de otra parte el establecimiento de comunidades en las periferias de la ciudad y la continua expansión del paisaje urbano, que ante tal crecimiento involucró cada vez, un territorio mucho más amplio del trazado y proyectado para la ciudad en cualquiera de sus anteriores planes de desarrollo. Así fue como la ciudad se abrió paso entre la modernidad y el capitalismo que empezaban a reinar en otras latitudes.

Bogotá adquirió límites difusos, caminar dejó de ser una opción para comunicarse con todos los barrios de la ciudad y en su lugar, usar el transporte público o un vehículo

²³ El siglo XX en Colombia estuvo caracterizado por la migración interna desde las zonas rurales del país, de un lado a causa de la violencia bipartidista y, de otro lado por el fortalecimiento de las actividades de la industria manufacturera, que se presentaban como promesas laborales en la capital. Lo anterior junto con una mejoría en las condiciones de salubridad y la disminución de las tasas de mortalidad favoreció el crecimiento demográfico de la ciudad. Al respecto, en 1870 el censo nacional reportó una población de 40.833 habitantes para Bogotá, mientras el censo de 1938 arrojó 325.650 bogotanos. A partir de la segunda mitad del siglo y desde entonces, la población no sólo se mantuvo en un ritmo de crecimiento constante, además se quintuplicó pasando de 715.250 en 1951 a 4.236.490 en 1985.

particular se hizo obligatorio. Con la llegada del automóvil y el comercio de gasolina muchos fueron quienes le apostaron a la adquisición de su propio auto, por supuesto aquellos que tenían los medios económicos y además deseaban cumplir “el ideal” que la publicidad ya empezaba a promulgar en diferentes medios: “El automovilismo significa, ante todo, movilidad (...) el propietario de un automóvil no depende de trenes, tranvías y un itinerario de ferrocarriles (...) ¡El ideal!” (El Tiempo, 1929, p. 12); mencionaba un artículo de un diario local.

Dos décadas después de la aparición del primer auto en Bogotá, en 1927, había 1.100 unidades, lo que corresponde a un auto por cada 214 personas, y en 1950 ya existían 11.884²⁴, en una relación de un auto por cada sesenta²⁵ personas aproximadamente. A finales de la tercera década del siglo XX la suma de automóviles particulares y buses de transporte urbano e intermunicipal, superaba ampliamente la cantidad de tranvías con las que contaba la ciudad. Los buses no sólo permitían el transporte de un mayor número de pasajeros por recorrido, además representaban menores costos para la administración de la ciudad al ser controlados por la empresa privada. Estas condiciones, sumadas a los desastres que en la infraestructura urbana dejó *El Bogotazo*, favorecieron la aprobación definitiva de iniciativas que pretendían modernizar a Bogotá y que constituyeron la desaparición de los transportes ferroviarios que tantos esfuerzos habían costado no solo a la capital sino a todo el país.

Durante las décadas de 1930 a 1960, y gracias a la aparición del asfalto para la pavimentación de las calles, se consolidó el proceso definitivo de estructuración de la ciudad en función del automóvil; se construyeron y ampliaron avenidas, se demolieron estructuras e inmuebles de diversa índole y significado para la ciudad y poco a poco se dio paso a la modernidad. “La impronta era tan simple como determinante, una ciudad moderna es una ciudad veloz y para ser veloz había que construir avenidas” (Prieto, 2005, p. 24). El 30 de junio de 1951 los ocho tranvías que aún transitaban por las calles de Bogotá, “fueron archivados y remplazados por (...) buses White” (Revista Semana, como se citó en Prieto, 2005, p. 50). Autobuses y trolebuses se tomaron la ciudad, estos

²⁴ Según Vargas y Zambrano, 1998.

²⁵ De acuerdo con el censo de 1928 que reportó 235.702 bogotanos. Los datos censales del S.XIX han sido tomados de Mejía, 1998. Los correspondientes al S.XX del IEU.

últimos prescindían de rieles, pero al igual que el tranvía eran impulsados por electricidad (Figura 5) y hacían parte del Tranvía Municipal de Bogotá que desde 1959 se convirtió en la Empresa Distrital de Transportes Urbanos.



Figura 5. El trolebus en Bogotá. Gustavo Arias. ~1985

La movilidad en Bogotá durante la segunda mitad del siglo XX estuvo caracterizada por el constante crecimiento del parque automotor, impulsado, entre otros factores, por la compra venta de automóviles de uso particular. Situación que estimuló el mercado de “usados” que permitía su acceso a sectores de la población con recursos moderados. El transporte masivo vivió más de cuarenta años de pugna entre las empresas privadas y la empresa distrital, que nunca pudo competir de manera eficiente ni equitativa²⁶, situación que la llevó a su liquidación en 1991. Los trancones interminables, la llamada guerra del centavo, los accidentes, la polución y el ruido se convirtieron en elementos constantes del paisaje bogotano y la calle, otrora lugar de reunión, adquirió una connotación negativa: “La calle es el peligro, el riesgo, lo desconocido, lo súbito, lo intempestivo. (...) en la calle ya no hay lugar para el distraído: en un veloz bus, en un ruidoso automóvil o

²⁶ Para 1990 “la EDTU transportaba apenas veinte mil pasajeros. Es decir, el 0,3 por ciento de la demanda total de transporte” El Tiempo. 2 de noviembre de 1990.

en una oscura esquina acecha la muerte” (Noguera como se citó en Prieto, 2005, p. 53).

La caótica situación del transporte hacia finales del siglo XX llevó al entonces alcalde Enrique Peñalosa a proyectar un sistema de transporte masivo e innovador para Bogotá. Fue así como el 13 de octubre de 1999,

el Concejo de Bogotá aprobó el proyecto para la creación del sistema por medio del acuerdo 04 de 1999, que autorizó al alcalde mayor, en representación de Bogotá D.C., para participar conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de la Empresa de Transporte de Tercer Milenio, TRANSMILENIO S.A., (...) como sociedad por acciones, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos (Transmilenio.gov.co).



Figura 6. Transmilenio en Bogotá. Nataly Díaz. Octubre 2014

La implementación de Transmilenio (Figura 6) permitió descongestionar y organizar, parcialmente, la movilidad en la ciudad. En la actualidad éste constituye sólo un elemento de una serie de acciones que bajo la noción de un Sistema Integrado de Transporte Público – SITP, pretende integrar los diferentes servicios (buses, colectivos, cables y tren

ligero) bajo una infraestructura de red vial y medios de pago comunes, que permitan en el futuro cercano solucionar los permanentes problemas de movilidad y disfrute de la ciudad, que afectan a los bogotanos desde el siglo XX.

3. 2. Transmilenio y el paisaje bogotano

El siglo XXI inició para la capital con el augurio de la renovación de su paisaje urbano por cuenta de una destacada solución de movilidad: Transmilenio. Bajo este nombre entró en operación el 18 de diciembre de 2000 (El tiempo, 18 de diciembre de 2000) un sistema de transporte basado en la implementación de Buses de Tránsito Rápido – BTR, “a partir de corredores troncales especializados, dotados de carriles de uso único, estaciones, puentes, ciclorutas y plazoletas de acceso peatonal especial” (transmilenio.gov.co). La nueva estructura aspiraba mitigar los múltiples inconvenientes que presentaba la ciudad a causa del transporte urbano desde la década de 1980. De un lado, la falta de acceso y cobertura que, dado el crecimiento permanente de la ciudad, vinculado a la falta de vías adecuadas, hacía difícil el acceso a muchas zonas y representaba un gran costo social por el exceso de tiempo y dinero que invertían los usuarios. Quienes en muchas oportunidades debían cambiar dos o tres veces de bus para llegar a su destino. De otro lado, como el servicio de transporte estaba a cargo de empresarios privados éste se ejercía “de manera anárquica, incómoda, costosa e insostenible” (transmilenio.gov.co), además de estar desarticulado de la estructura urbana, es decir, del espacio público, bordes, pasos peatonales. Situaciones que en conjunto generaban una experiencia negativa de la ciudad.

El sistema de transporte masivo Transmilenio, inició labores en su fase I con las troncales de la avenida Caracas y la avenida Medellín (Calle 80). Desde entonces, la ciudad ha presenciado en total tres fases del proyecto. Dentro de la fase II, culminada en el 2006, se incluyen las líneas de las avenidas Américas, Suba y NQS (Carrera 30). Mientras que la fase III, en el 2012, puso en funcionamiento el servicio por las avenidas Fernando Mazuera (Carrera décima) y El Dorado (Calle 26). Con Transmilenio, Bogotá adquirió un nuevo referente espacial y los bogotanos volvieron los ojos a su ciudad. Los articulados rojos se convirtieron en un referente iconográfico de la ciudad, presente en

postales, guías de turismo y campañas de promoción y marketing urbano. Así mismo, con la introducción del mapa de estaciones (Figura 7), los ciudadanos encontraron una manera diferente de leer su territorio, más allá de la clásica polaridad Norte-Sur.

Transmilenio dotó de reconocimiento a los ejes por los cuales se implementó, al permitir a los usuarios identificar tanto sus propios recorridos como las rutas posibles a lo largo del mismo. De repente los extremos de la ciudad parecieron menos distantes unos de otros y fue posible identificarlos por su nombre, gracias a la ubicación de los portales de cada troncal. De otro lado, los buses se integraron rápidamente al imaginario colectivo de los ciudadanos y el sistema, por lo menos hasta su segunda fase, recibió la aceptación general al lograr sus principales propósitos de conectividad, calidad y trato igualitario.



Figura 7. Mapa de Transmilenio. Fuente: Transmilenio.gov.co

El paisaje urbano de la Bogotá del siglo XXI adquirió una nueva configuración, basada en Transmilenio, sus estaciones, flujos de vehículos y especialmente de usuarios. La morfología del entorno a lo largo de los ejes del sistema masivo se caracteriza, en zonas múltiples, por la integración con el espacio público, a través de ciclorutas y la creación de

andenes amplios que pretendían otorgar al peatón una importancia que quizás nunca había tenido. No obstante, a la par de los aciertos urbanísticos, la mayoría de las avenidas intervenidas para la incorporación del sistema presentan culatas²⁷ y espacios residuales provenientes de las numerosas obras que implicó la adecuación de estas vías. Reformas que involucraron la compra y demolición de predios, nuevas construcciones en el espacio público, ampliación de la zona asfaltada y un sinnúmero de cambios asociados a los usos que de estos espacios hacía la ciudadanía. De ahí que durante las dos últimas décadas la implementación del sistema de autobuses de tránsito rápido en Bogotá haya transformado sustancialmente el paisaje urbano en aquellas zonas en las cuales ha sido puesto en funcionamiento.

3.3. Tipologías de paisaje residual en Bogotá

Como se mencionó en el primer capítulo, los *espacios residuales* pueden resultar como remanentes de una obra mayor o de la transformación destructiva de espacios previamente consolidados; están ligados a procesos urbanísticos y se manifiestan de manera directa en el diseño y la arquitectura constitutiva de una ciudad. Adicionalmente, también pueden incluirse “los espacios que sobran dentro de la ciudad formal. Espacios que, de un modo o de otro, han sido abandonados o subutilizados por la sociedad” (Tardin, 2007, p. 207). En este sentido los *espacios residuales* implican, por lo general, una discontinuidad en la arquitectura, en la organización del espacio o en los valores de uso de la ciudad; sin embargo, presentan apropiaciones y significaciones particulares, manifiestas en intervenciones como el grafiti, campos de juego improvisados, publicidad informal, asentamientos de personas sin hogar, lugar para depósito de escombros o desechos, entre otros. Intervenciones que transforman estos espacios, catalogados como secundarios, sobrantes, superfluos, incluso banales e irrelevantes, en verdaderos paisajes residuales (Nogué, 2011).

Durante el desarrollo de esta investigación se ha encontrado que en Bogotá la existencia

²⁷ Culata: Muro que se remata con pendientes para recibir el techo de una vivienda. En muchas regiones se le llama cuchilla. Muro que en la parte superior forma la pendiente o caída del agua. (<http://arte-y-arquitectura.glosario.net/construccion-y-arquitectura/culata-6878.html>)

de paisajes residuales está ligada a múltiples factores. Empobrecimiento social, depresión de zonas residenciales por condiciones de inseguridad o especulación inmobiliaria y, ampliación de la calzada vehicular en zonas de tráfico denso y procesos de renovación urbana de gran envergadura. Las dos últimas situaciones han estado ligadas desde finales del siglo XX, y de manera fundamental, a la adecuación física y estructural de las vías para la puesta en marcha de Transmilenio. Ya que

En algunos casos las vías requieren ensanches que permitan un considerable aumento en los perfiles para dar paso tanto al tráfico mixto, como a las troncales del sistema. Para (...) dichas ampliaciones el distrito realiza una prolongada y costosa gestión en la que se deben adquirir y demoler cada uno de los predios afectados por el trazado de las troncales (Castro, 2012, p. 5).

De este proceso resulta que, a lo largo de los ejes del sistema de transporte, además de algunas estructuras urbanísticas acertadas, se encuentre una considerable cantidad de paisajes residuales que han ocasionado “el detrimento de la calidad del espacio urbano” (Castro, 2012, p. 6) a lo largo de los diferentes corredores viales y bordes relacionados en las avenidas intervenidas:

Con la demolición de una cantidad significativa de inmuebles y segregación de predios [Transmilenio] destruyó la configuración del espacio urbano. En los espacios residuales producidos no se implementó ningún tipo de construcción que reintegrara el tejido deshecho. Las instituciones y empresas encargadas de proyectar y ejecutar las troncales o los constructores privados no repusieron ni integraron los bordes de las vías al proyecto lo cual dio como resultado una cantidad importante de espacios residuales y culatas de cara al espacio vial en donde el espacio urbano se ve significativamente deteriorado. (Castro, 2012:6)

Con las intervenciones en la estructura urbana por parte del sistema Transmilenio, las culatas y los espacios residuales existentes en Bogotá experimentaron una alta proliferación y diversificación. Los muros que reemplazaron las fachadas de casas e inmuebles comerciales, y los espacios vacíos a lo largo de las calles, se convirtieron en parte del paisaje de la ciudad y se naturalizaron por parte de los ciudadanos, quienes poco a poco olvidaron los elementos precedentes.

Quince años después de la aparición de Transmilenio, la sensación que se tiene al

recorrer las calles bogotanas es que muros intermitentes blindan las vías representativas de Bogotá. Fue así como surgió el interés en revisar con detalle los paisajes residuales presentes en las vías de la ciudad; de observar, en los recorridos cotidianos, la presencia continua de estos muros a lo largo de los ejes de Transmilenio. Aunque inicialmente se consideró el proceso de adecuación para el sistema de transporte masivo como causa única de la existencia de estos paisajes, el recorrido por algunas de las avenidas, fungiendo como peatón, pero también como usuaria de los BTR, permitió dar cuenta no sólo de otros factores asociados a la aparición y permanencia de los paisajes residuales, sino también de la diversidad de los mismos en función de su origen, características físicas y usos. Como resultado de este ejercicio, en el presente trabajo se proponen cuatro tipologías de paisajes residuales que se construyeron tomando como base la amplia definición discutida por Nogué²⁸ (2001) para analizar y clasificar con detalle los paisajes presentes en Bogotá. Que corresponden a culatas derivadas de procesos de demolición, áreas remanentes, inmuebles subutilizados y/o abandonados, y puentes vehiculares y peatonales.

3.3.1. Culatas derivadas de procesos de demolición y muros de cerramiento

Al observar una culata con atención, especialmente si se ha formado recientemente, es posible adivinar la distribución del espacio que dividía, por la disposición de los materiales constructivos que permanecen visibles. En ese sentido, las culatas actúan como palimpsestos de la ciudad. Son superficies que dan cuenta de existencias pasadas, de usos antiguos que se superponen, de configuraciones distintas de los perfiles viales²⁹. Desde la perspectiva arquitectónica, una culata debe funcionar a modo de fachada, pero en la práctica no logra ser más que un muro cubierto de huellas. Las culatas, además, aíslan a los ciudadanos que cruzan el espacio de quienes están detrás de la avenida, de

²⁸ Nogué define los paisajes residuales como paisajes del desecho y de la ruina, espacios indeterminados, de límites imprecisos, de usos inciertos, expectantes, en ocasiones híbridos entre lo que han dejado de ser y lo que no se sabe si serán.

²⁹ Los perfiles viales, desde la arquitectura, son los componentes que conforman la vista general y lateral de una vía e incluyen todos los elementos que ocupan el espacio, desde el límite con los inmuebles de una acera hasta el de los inmuebles de la acera contraria. En esta investigación cuando se hable de perfil urbano, se están incluyendo, además, las fachadas laterales de las vías.

lo que ocurre al interior de los barrios y las calles. Si la avenida es una franja que separa en sí misma, la presencia de culatas refuerza el distanciamiento espacial.

Las culatas se originan con la demolición de los inmuebles que se interponen en el trazado proyectado para la ampliación de la malla vial y/o la zona peatonal. Cuando un predio se afecta, aunque sea de forma parcial, se determina su demolición completa por razones de seguridad estructural. Puesto que las construcciones intervenidas en los proyectos de ensanche de vías son aquellas que originalmente tienen su fachada de cara a las avenidas; al ser derribadas el límite del predio resulta en la pared lateral o posterior de la construcción, colindante con el inmueble vecino. Razón por la cual no presenta ventanas o puertas, pero sí deja ver elementos de diseño, heterogeneidad en su textura, divisiones entre los diferentes niveles de la antigua construcción, entre otras marcas de su mobiliario.



Figura 8. Culata. Avenida Fernando Mazuera. Nataly Díaz. 2014.

En la culata se observa la huella de un antiguo embaldosado, que podría corresponder a una cocina o un baño en la edificación que antes se ubicaba sobre la avenida

Como la nueva pared exterior, derivada de este proceso, corresponde usualmente a predios de propiedad privada, las entidades estatales, responsables de la demolición, no

aplican tratamientos de mejora de fachadas sobre estos muros. Así las culatas quedan al descubierto, dando testimonio de lugares y paisajes extintos (Figura 8). La responsabilidad de enlucir las culatas recae finalmente en los propietarios de los predios vecinos a la demolición quienes, aun así, muchas veces están limitados por restricciones oficiales frente a las modificaciones.

Una vez formada, la culata entra a ser parte de la calle. Aunque estructuralmente corresponda a la pared de un predio privado su superficie se convierte en un espacio público. Esta lectura del espacio lleva a su configuración como paisaje, a través de las distintas prácticas de territorialización de las que se vuelve protagonista y dentro de las cuales el grafiti y el arte urbano son las más representativas. Muchas de estas prácticas son ejercidas de manera libre por los diferentes escritores de grafiti.

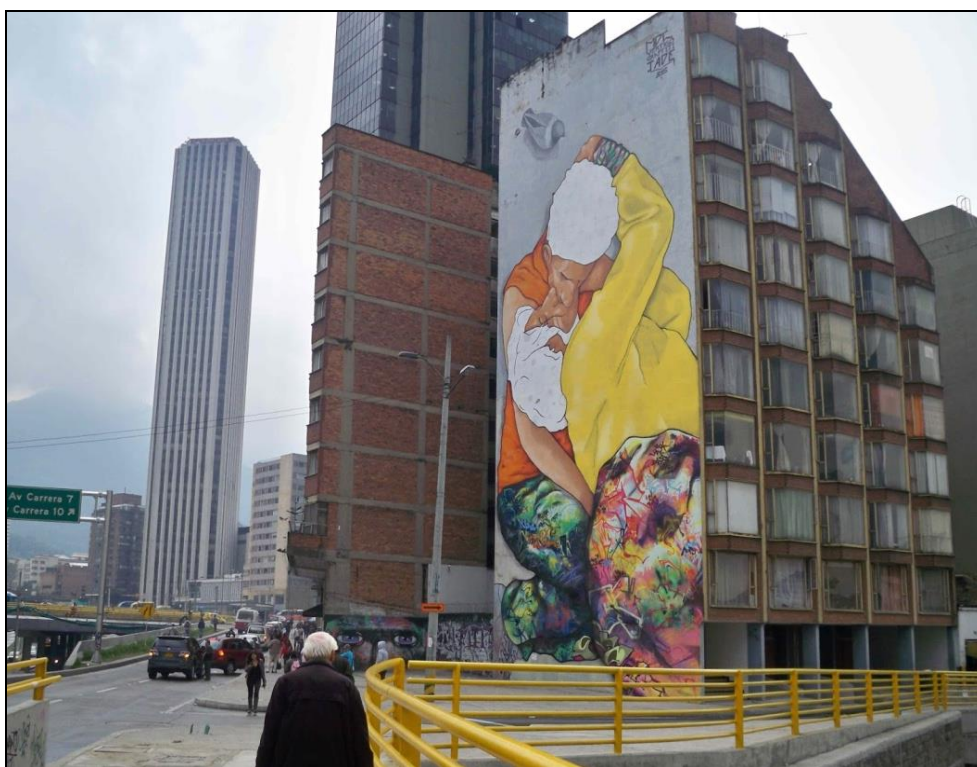


Figura 9. Culata intervenida por artista ganador. Beca Idartes 2013. Av. El Dorado. SCR D

Otras, sin embargo, son dirigidas por entidades oficiales como el Instituto Distrital para las Artes – Idartes que “hace convocatorias de intervención urbana desde el 2012, como

un acuerdo con el DADEP [Departamento Administrativo del Espacio Público] que busca establecer una nueva relación de los habitantes con el espacio público y promover la práctica responsable del grafiti³⁰. Esta iniciativa conocida como *beca de intervención artística*, se ha implementado en la mayoría de las avenidas con culatas derivadas de procesos de demolición por la implementación de Transmilenio y en su mayoría ha dado como resultado la realización de murales bajo la técnica de *street art*³¹ (Figura 9). Bajo esta modalidad, a diferencia de lo que generalmente sucede en aquellas zonas donde no media Idartes, los artistas urbanos cuentan con el permiso de los propietarios de los inmuebles a intervenir.



Figura 10. Muro de cerramiento. Avenida Caracas. Nataly Díaz. 2014

Dentro de esta categoría de paisaje residual, aunque con características de origen distintas, pueden incluirse también los muros de cerramiento. El muro se diferencia de la culata tanto a nivel estructural como de diseño. Tiene como fin delimitar y aislar un predio

³⁰ Catalina Rodríguez – Gerente de artes plásticas y visuales de Idartes. Entrevista realizada por la investigadora en 2014

³¹ El *street art* responde a colectivos artísticos o sujetos que han permeado su forma de trabajo por procesos derivados de la academia (escuelas de arte y diseño gráfico, esencialmente). (...) Aquí se reemplazan las letras por imágenes. (Alzate, 2013: 33)

de medianas proporciones, por lo tanto, su diseño y estructura son concebidas desde el principio. Por lo general los muros son de ladrillo o cemento, no tienen la altitud de la culata y en muchas oportunidades presentan en su límite un alambrado o vegetación, proveniente del interior, que le supera en tamaño.

Los muros de cerramiento comparten con las culatas prácticas de territorialización como el grafiti. Se presenta en especial, grafiti lineal y *writing* que se diferencian del *street art* básicamente porque priorizan las letras sobre las imágenes. De manera específica, quienes hacen grafiti lineal “no persiguen un objetivo estético, [la intención es comunicar un mensaje de manera literal, y por eso] (...) los mensajes están escritos con tipografías de fácil comprensión” (Alzate, 2013, p. 36). En el *writing*, de otro lado, se presenta una experimentación permanente con las tipografías, la intención comunicativa es la de firmar mediante el “tag” lugares transitados, pero también lugares de difícil acceso. “Ganar este espacio (...) demostrar que allí están” (Alzate, 2013, p. 39). Adicional a este uso, el muro tiene como característica particular, ser utilizado en mayor medida como plataforma publicitaria (Figura 10). Son pocos los muros que permanecen desnudos a lo largo de las vías principales de la ciudad, la mayoría están cubiertos por publicidad informal, en especial carteles de papel pegados a la usanza.

3.3.2. Áreas remanentes

Existen zonas en la ciudad que surgen como lotes desocupados en medio de perfiles viales completamente consolidados. Muchas están cubiertas de maleza y pueden aparentar nunca haber sido urbanizadas. Otras, por el contrario, están pavimentadas, se asemejan en mayor medida al entorno construido que las rodea, y a pesar de eso, no son espacios activos dentro del paisaje urbano pues no cuentan con mobiliario, ciclorutas, jardines u otro elemento urbanístico. Unas y otras son espacios vacíos, sin un uso definido ni una clasificación oficial. Las áreas remanentes comparten con las culatas la manera en que se forman. Cuando los predios urbanizados se interponen a los planes de ensanchamiento de avenidas o de pasos peatonales asociados, se hace necesaria su demolición. En algunos casos las áreas derribadas corresponden a esquinas de manzanas, lo que facilita su posterior uso e integración; pero en ocasiones, los derribos se llevan a cabo en medio de otros inmuebles, dejando vacíos intermitentes a lo largo de

la misma cuadra. Esto obedece a una extensión excesiva de los predios a demoler, en comparación con los que se decide conservar en pie, de tal manera que invadirían la nueva zona peatonal.

Los predios sobrantes a lo largo de los ejes de Transmilenio si hacen parte de los planes de intervención inicialmente proyectados por el IDU³². Cuando la entidad diseña el trazado conoce de antemano la cantidad de predios que se verán afectados gracias a la gestión de la Dirección técnica de proyectos, y sin importar el nivel de afectación que estos tengan procede a realizar una oferta de compra del predio en su totalidad, esto con el fin de evitar problemas de infraestructura en los inmuebles. Es así como surgen resultantes, predios sobrantes o espacios residuales propiedad del IDU. Jhon Bonilla³³.

Según el tratamiento que las entidades gubernamentales determinen para estas zonas pueden identificarse, adicionalmente, dos tipos de áreas remanentes. De un lado están “los predios resultantes, de pequeña dimensión, [que al tener pocas posibilidades de generar desarrollos urbanísticos significativos] son integrados al espacio público como andén ampliado o pequeñas plazoletas que se adecuan con mobiliario como sillas y elementos ornamentales” (Bonilla, 2014). De otro lado están las áreas remanentes de mayor dimensión, las cuales constituyen zonas de reserva para el distrito al hacer parte del banco de predios del Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, entidad que los ofrece y vende tanto a personas como empresas para su rehabilitación, a través de nuevos desarrollos inmobiliarios o de infraestructura, como “establecimientos comerciales, (...) equipamientos como instituciones educativas, escenarios culturales, salones comunales, estaciones de policía, CAI y proyectos de vivienda” (Bonilla, 2014). Frente a estos tratamientos, uno de los inconvenientes fundamentales para las áreas remanentes extensas es el tiempo que tardan en ser adquiridas y construidas, el cual puede superar varios lustros y dejar mientras tanto, vacíos dispersos en el paisaje urbano.

³² El IDU es la empresa [distrital] encargada de ejecutar infraestructura urbana a nivel de malla vial, ejes arteriales, troncales y carriles de movilidad. Adicionalmente se encarga de la construcción de perfiles de paramento a paramento, lo que incluye: Andenes o alamedas, calzadas, separadores y en algunos casos plazas y plazoletas”. (John Bonilla, 2014)

³³ Arquitecto John Bonilla - Coordinador Grupo de conservación del espacio público. Instituto de Desarrollo Urbano – IDU. En entrevista realizada por la investigadora en octubre de 2014.

Las áreas remanentes constituyen residuos de proyectos urbanísticos que configuran espacios sin una identidad clara. Más allá del vacío espacial no es posible describirlas en su totalidad puesto que presentan múltiples características. Algunas constituyen áreas duras, rematadas por lo general, por una culata. Otras a pesar de tener culatas mantienen pastos en su terreno (Figura 11). Están aquellas que no colindan con ningún muro y pueden o no tener pastos, pero de cualquier forma permanecen cercadas, sin árboles o ningún otro elemento ornamental o de mobiliario urbano. El aislamiento implícito hace de los remanentes, espacios en los que sólo es posible transitar más no permanecer. Quienes hacen uso de ellos desarrollan prácticas netamente funcionales, según su oficio o necesidad. Lo que incluye desde aparcamiento de vehículos, disposición de mercancía o herramientas de trabajo de locales vecinos, o separación de material reciclable; hasta habitación temporal y satisfacción de necesidades fisiológicas por parte de habitantes de calle.



Figura 11. Área remanente. Avenida Fernando Mazuera. Nataly Díaz. Octubre 2014

3.3.3. Inmuebles subutilizados o abandonados

Bogotá mezcla múltiples técnicas y estilos arquitectónicos en su morfología urbana. En la ciudad se encuentran zonas que a través de su arquitectura relatan épocas distintivas de

su historia. El centro tradicional y algunas calles de barrios periféricos como Usaquén o Bosa conservan construcciones de tapia pisada, típicas de la época colonial; barrios como Teusaquillo y Chapinero presentan inmuebles al estilo francés e inglés, desarrollados a finales del siglo XIX; la zona denominada centro Nariño tiene un estilo lineal y depurado, relacionado con la entrada de la modernidad a mediados del siglo XX y la influencia directa de Le Corbusier. Sin distinción, cada uno de estos estilos ha dado paso a nuevos proyectos urbanísticos y a nuevas soluciones inmobiliarias. Con el tiempo, muchas construcciones de épocas pasadas han ido perdiendo y reemplazando los usos originales para las cuales fueron creadas y así han caído en la subutilización o el abandono. La mayoría de los inmuebles bajo estas condiciones se caracterizan por tener dimensiones amplias y requerir grandes inversiones de tiempo y dinero para su mantenimiento. Razones de peso para reducir su funcionamiento al mínimo, utilizando la primera planta como local comercial y los demás pisos como bodega, por ejemplo. Sin embargo, existen otras construcciones para las que no parece haber una explicación contundente acerca de sus condiciones de decaimiento (Figura 12).

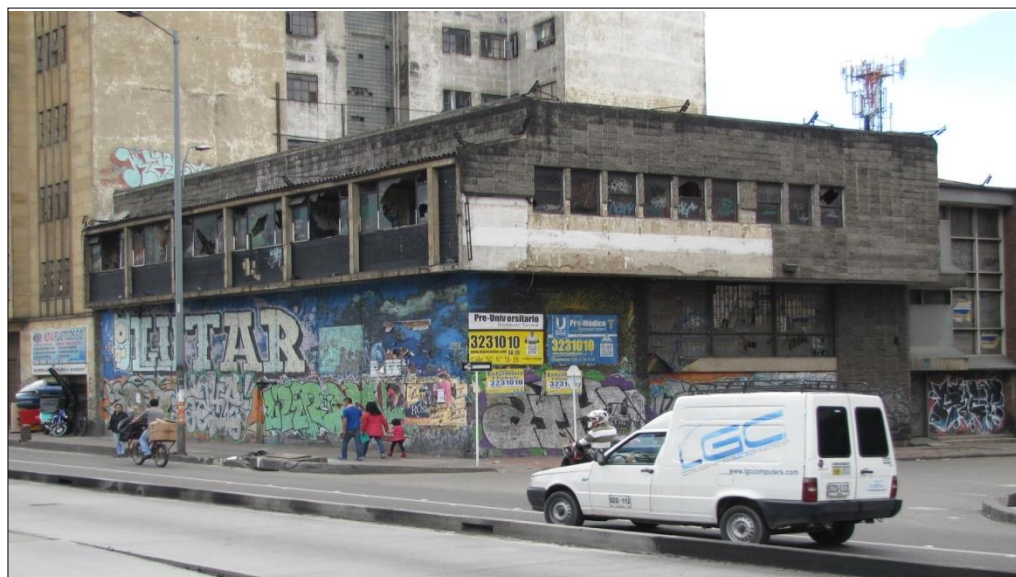


Figura 12. Inmueble subutilizado o abandonado. Avenida Caracas. Nataly Díaz. 2014

Los inmuebles subutilizados y abandonados en las avenidas por donde se ha implementado Transmilenio no son resultado directo del mismo. No obstante, en algunos sectores aparecen como consecuencia de los efectos sociales y económicos de las obras

realizadas. La implementación del sistema de transporte masivo genera consecuencias diversas en la ciudad. En aquellas zonas donde su establecimiento es positivo se presentan, entre los factores que originan inmuebles subutilizados, procesos de especulación inmobiliaria, dado el aumento que el valor del suelo alcanza por las obras de infraestructura. Pero en las zonas donde las consecuencias de la implementación de Transmilenio son negativas, dada la ruptura de la estructura comercial o residencial precedente, factores asociados al detrimento de la calidad paisajística o aumento de la inseguridad son algunas de las causas que conllevan a que los dueños originales dejen sus predios abandonados o funcionando bajo actividades secundarias.

3.3.4. Zonas bajas de puentes y túneles

Como estructuras representativas de la movilidad en la ciudad, de la prelación del vehículo frente al peatón, aparecen los puentes. Los vehiculares conectan vías distantes y multiplican los destinos de viaje, los peatonales mantienen sin interrupciones el tráfico vehicular y facilitan el tránsito rápido. Unos y otros son espacios para cruzar mientras se está sobre ellos, pero, a nivel de los cimientos, los puentes se transforman en paisajes residuales complejos.

Dentro del sistema Transmilenio una gran cantidad de estaciones tienen puentes de acceso establecidos en áreas que simulan pequeñas plazoletas. En la mayoría de estas estructuras los puntos de partida o llegada se tornan en referentes espaciales importantes, ya sea por la dimensión del área en que se sitúan o bien porque comunican zonas de servicio o comercio concurridas. Así mismo, muchos puentes vehiculares de la ciudad, ubicados también en zonas de afluencia y generados o no a partir de la implementación de los BTR, incluyen una especie de plazoleta o andén amplio a nivel del suelo, en función del peatón. En los dos espacios las dinámicas desarrolladas presentan fuertes similitudes, en la medida en que su configuración se asemeja a la de áreas remanentes rematadas con culatas. De esta forma, tanto los extremos de los accesos peatonales como los cimientos de los puentes vehiculares (espacios que fueron planeados para el tránsito peatonal) adquieren su carácter de paisaje residual cuando confluyen en ellos las actividades y apropiaciones manifiestas tanto en las culatas como en los remanentes.

Las bases de puentes vehiculares y peatonales constituyen paisajes residuales de gran complejidad. Dependiendo de su estructura dan lugar a prácticas de territorialización, uso y apropiación diversas. Están las bases sencillas (columnas) que son utilizadas como espacio publicitario informal: carteles de conciertos o teatro, anuncios de servicios varios (Enseño a bailar, ciclomotores) o grafiti de tipo *writing*. También existen bases con pasos peatonales que dependiendo la zona de la ciudad pueden ser utilizadas como lugares para depositar escombros y basuras o constituir puntos focales para el comercio informal y las ventas ambulantes, que incluyen desde comida hasta prendas de vestir (Figura 13). Hay otras estructuras que se mantienen libres para el tránsito peatonal, son zonas limpias y generalmente despejadas que permiten la visibilidad, lo que les convierte en puntos importantes para el trabajo de escritores de grafiti y artistas urbanos.



Figura 13. Puente vehicular con venta informal. Avenida NQS. Nataly Díaz. 2014

Una tercera estructura cabe dentro de esta tipología de paisaje residual, a pesar de presentar diferencias de diseño en relación con los puentes: los pasos deprimidos y los túneles. Espacios que presentan dinámicas de territorialización tanto en sus muros de sostén, que pueden actuar como culatas, como en las pequeñas franjas a modo de

separador, que en cierta medida funcionan como remanentes. Los primeros porque mantienen su uso por parte de grafiteros y artistas urbanos, y las franjas porque son utilizadas como refugio de habitantes de calle, principalmente.

3.4. Caracterización de los ejes de estudio en la presente investigación

El análisis propuesto sobre los paisajes residuales en Bogotá, aunque reconoce su presencia en sendos escenarios de la ciudad, se enfoca en las calles que colindan con los ejes de Transmilenio en cuatro vías principales (Figura 14). Avenidas Caracas (carrera catorce), Norte Quito Sur - NQS (carrera treinta), Fernando Mazuera (carrera décima), y El Dorado (calle veintiséis). La selección de estos ejes está fundamentada en dos características determinantes. De un lado, cada uno de los trazados corresponde a una fase distinta de Transmilenio y por lo tanto permite hacer un análisis que comprenda la temporalidad del proyecto en sí mismo. De otro lado, el sentido y la longitud del trazado de cada una de estas vías, permite abarcar un amplio espectro de la ciudad e integrar voces diversas en la configuración del paisaje urbano.

La avenida El Dorado atraviesa a Bogotá desde los cerros hacia la Sabana, de oriente a occidente, y aún más, constituye una arteria de la movilidad bogotana, en cuanto es la vía de acceso a la ciudad desde el aeropuerto internacional El Dorado. Por su parte, las demás avenidas cruzan la ciudad de sur a norte manteniendo un trazado paralelo que permite dar cuenta de condiciones culturales y socio-económicas diferentes. Lo que exige una doble consideración: Primero, la localización de las avenidas en un punto distinto de la ciudad según su avance progresivo. Segundo, la extensión de su trazado de sur a norte, que permite apreciar una transformación del paisaje ligada a una desigual distribución de la riqueza, dado que, en Bogotá, esta se concentra en la zona norte y centro-occidente, a causa de las diferentes reestructuraciones de la economía que ha remodelado la estructura económica y social de la capital (Montoya, Duque y Amézquita, 2015).

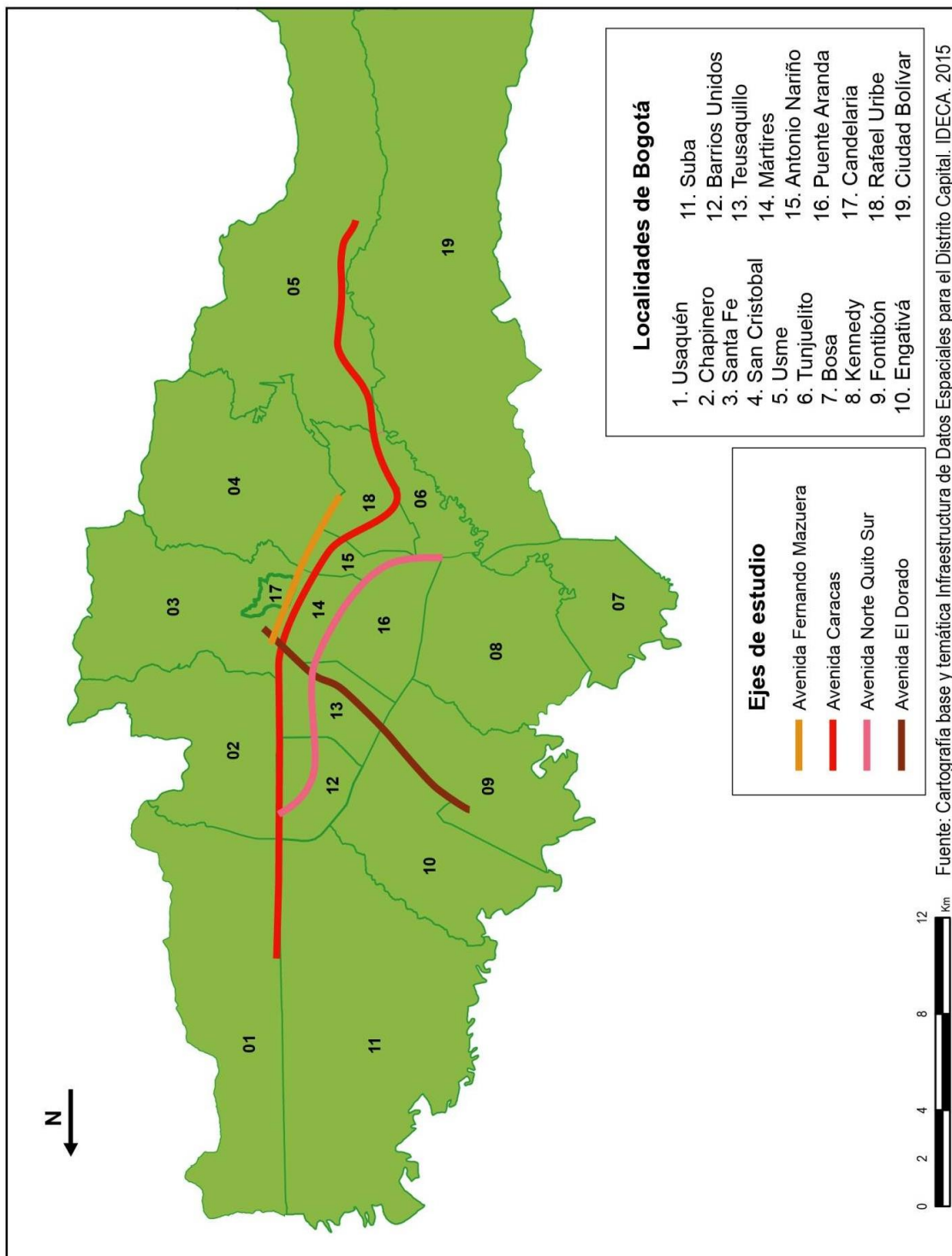


Figura 14. Ejes de estudio de paisajes residuales en Bogotá. Elaboración propia. 2015

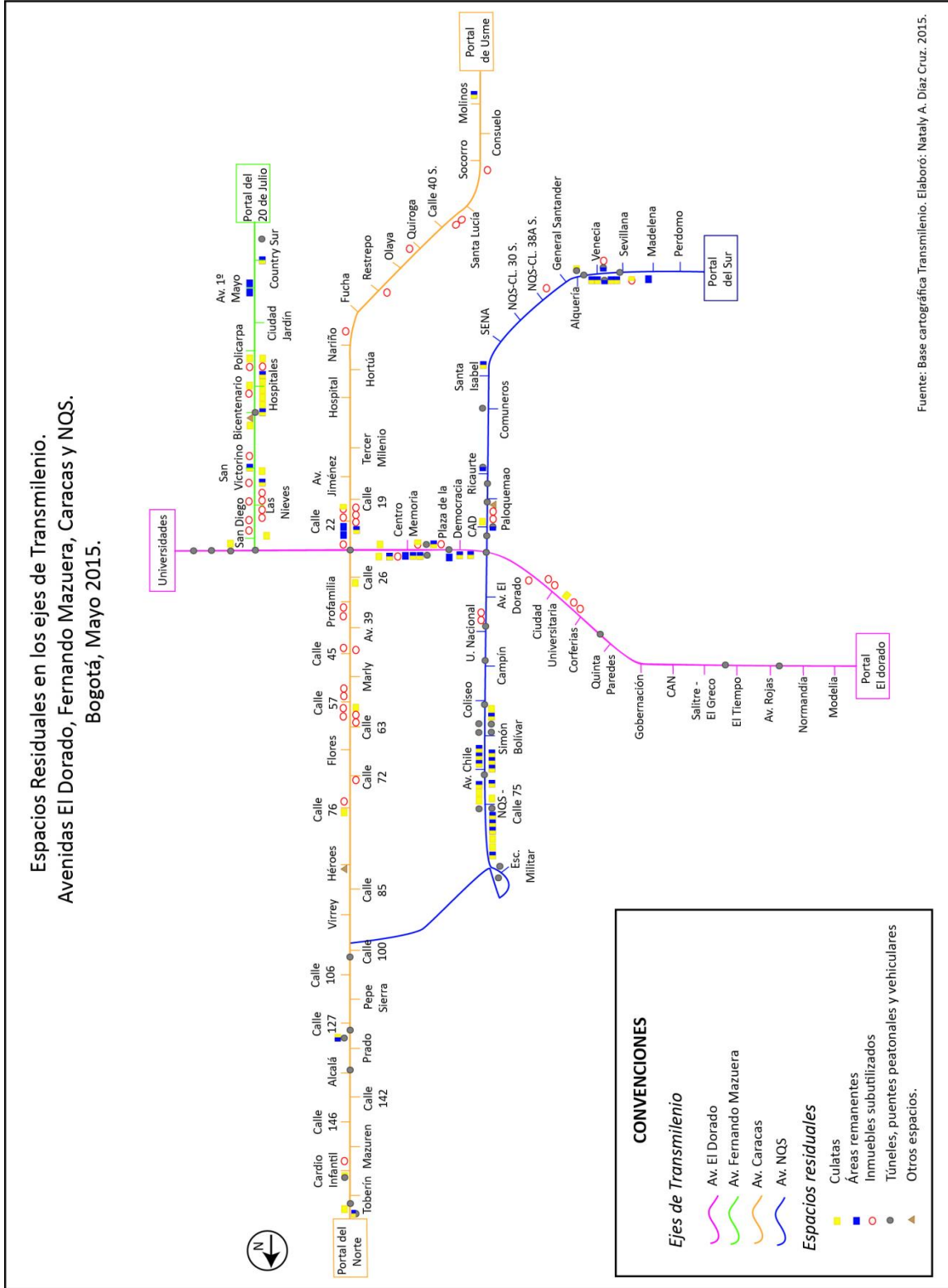


Figura 15. Distribución de paisajes residuales. Avenidas El Dorado, Fdo. Mazuera, Caracas y NQS. Bogotá. Mayo 2014. Fuente: Elaboración propia.

Los diferentes paisajes residuales identificados en las avenidas de estudio a mayo de 2015 se ilustran en la figura 15. En la categoría *otros* se incluyen los paisajes que no se circunscriben específicamente a una única tipología: Líneas de ferrocarril abandonadas, calles utilizadas como basureros, entre otros. La descripción detallada de cada uno de los espacios se puede encontrar en el anexo B.

3.4.1. Avenida Fernando Mazuera: La modernidad venida a menos.

Desde épocas coloniales la carrera décima había sido trazada como parte de la estructura de damero que definía a Bogotá. Su amplitud no superaba los diez metros y su extensión no iba más allá de los límites originales de la capital, hacia la calle 23 por el norte y la calle 1ra por el sur. En 1945, el alcalde Juan Pablo Llinás propone por primera vez la reestructuración de esta carrera. “El Alcalde insiste en abrir una gran avenida de 40 a 50 metros de ancho” (Niño y Reina, 2014, p. 60), en razón de las congestiones permanentes que los más de 9000 automóviles existentes en Bogotá, una cantidad que triplicaba la capacidad de la ciudad, generaban en sus angostas calles.

La nueva carrera décima está llamada a ser la principal avenida céntrica de la ciudad, atravesará prácticamente a Bogotá de Sur a Norte y servirá para descongestionar el tráfico urbano, a la vez que para abrir perspectivas de progreso a lo largo de zonas que hoy están en su totalidad ocupadas por viejas construcciones... (El Tiempo, como se citó en Niño et al., 2014, p. 62).

El proyecto, aprobado por el acuerdo 84 de 1945, fue contemplado como la primera oportunidad de renovación urbana del centro de la ciudad. Proclamaba la modernización de Bogotá, la construcción de edificaciones de altura, con ascensores y terrazas, donde la vida empresarial, administrativa y comercial se diera lugar al mejor estilo de las grandes capitales de la época. Esta modernización implicaba irrumpir el orden espacial existente, demoler inmuebles representativos para los ciudadanos y en muchos casos eliminar prácticas tradicionales asociadas. La apertura de esta avenida implicó una fuerte transformación en la identidad de Bogotá y sus habitantes quienes efectivamente asistieron a un cambio de época.

El primero de octubre de 1947, bajo el mandato del alcalde Fernando Mazuera,

comenzaron las obras de demolición en masa sobre la antigua carrera décima. Veinte metros al oriente y veinte al occidente del eje original. Cuatrocientos años de historia, representados en algunos inmuebles deteriorados, pero en su mayoría en construcciones coloniales y republicanas de los que hoy se lamenta su pérdida, se derrumbaron durante los once años que duraron las obras. Por supuesto, los nuevos inmuebles edificados a lo largo de la avenida; especialmente desde la avenida Jiménez hasta la intersección con la carrera séptima en la calle 26; correspondieron a destacados proyectos arquitectónicos. Edificios que superaron los diez pisos de altura, que en su momento se consolidaron como el corazón del desarrollo urbanístico de Bogotá. El propósito de la modernización se hizo realidad con la apertura de la carrera décima pero su esplendor no duró más de tres décadas.

Desde finales de 1980 la carrera décima ha asistido a un éxodo masivo de las grandes empresas y entidades que un día le dieron reconocimiento. Con el paso de los años, la avenida ha decaído en un espacio sórdido, con una alta percepción de inseguridad y desaseo. Situaciones que le han llevado al rechazo, abandono y a la subutilización de sus destacados edificios. “Es impactante ver edificios de tanta calidad, desocupados o, en el mejor de los casos, subutilizados...” (Niño et al., 2014, p. 281), convertidos en paisajes residuales que aún hoy, después de la implementación de Transmilenio por la avenida, no parecen tener posibilidades reales de recuperación. En cambio, nuevos paisajes residuales se sumaron a los existentes: culatas y remanentes que no se vincularon de manera integral al espacio público.

Sin embargo, la ERU junto con la SDP tiene prevista una intervención integral de las avenidas Fernando. Mazuera y Caracas, que comprende planes parciales de renovación a lo largo de su trazado desde la calle trece hasta la primera. Es así como se plantea la “consolidación del Centro Metropolitano que sirva como modo articulador de las diferentes actividades que lo configuran” (ERU, 2014). El proyecto incluye la revitalización del carácter residencial del Barrio San Bernardo y la creación del complejo ciudad-salud que pretende reactivar el servicio en los hospitales San Juan de Dios y Materno Infantil, además de constituir el “Parque del Saber y la Salud localizado en el actual terreno de la Hortúa y conformado con base en las edificaciones del antiguo Hospital, que son Patrimonio Cultural, y los extensos y hermosos jardines que las rodean,

abierto permanentemente a toda la ciudadanía” (Viviescas, 2011).

3.4.1.1. La pésima: El resultado de la indiferencia estatal y social

La avenida Fernando Mazuera o carrera Décima, conocida popularmente como “la pésima”, cuenta con una longitud de 6,82 kilómetros, desde la calle 36B Sur en el barrio 20 de Julio hasta la calle 27 a la altura del Museo Nacional, donde se junta con la carrera séptima. De esta extensión, 1,35 kilómetros, aproximadamente, corresponden a zonas de paisaje residual, es decir su quinta parte. Los diferentes procesos sociales y urbanos de los que ha sido protagonista la avenida desde los años ochenta del siglo XX, han modificado considerablemente su estructura además de los usos y prácticas asociados a los lugares construidos sobre la misma. De manera general, la Décima se caracteriza por dos tipos de paisaje residual: los inmuebles subutilizados y las culatas, los cuales sobresalen en el trazado al presentarse de manera continua desde la calle 6 hasta la 4 Sur.

Dentro de los inmuebles abandonados o subutilizados se encuentran construcciones que han decaído tanto por el cambio de domicilio por parte de sus propietarios originales como por el subarrendamiento y el abandono estatal. Estos inmuebles incluyen edificios de varios pisos de altura y calidades arquitectónicas destacadas, que originalmente funcionaron como oficinas de empresas importantes.

Desde la calle 24 al costado oriental se observan edificios parcialmente clausurados por rejas en los pisos inferiores o ladrillos que bloquean las ventanas en pisos superiores. Aquellos en mejor estado presentan pendones verticales con letreros de “se vende” y “se arrienda”, en un formato tan grande que parecieran reclamar a gritos la atención que han perdido (Figura 16). Están también construcciones de menor altura, inicialmente destinadas al comercio, en su mayoría de paños y sastres, que ahora han decaído en locales de compra-venta o de comercio popular. Algunos de los edificios de oficinas y la totalidad de los inmuebles de comercio se mantienen activos en un 30% a 50%, debido al arriendo y subarriendo de sus primeras plantas. Tanto para actividades de servicios, dentro de las que sobresalen las ofrecidas por abogados e inmobiliarias, como para el comercio de ropa o enseres y actividades de bodega.



Figura 16. Edificio subutilizado en Av. Fdo. Mazuera. Nataly Díaz. Octubre 2014

Además de los mencionados, en la avenida Fernando Mazuera sobresalen dos inmuebles subutilizados que constituyen paisajes residuales originados por políticas estatales. Estos son los hospitales San Juan de Dios y Materno infantil que a pesar de haber sido declarados monumentos nacionales por la Ley 735 de 2002, “en reconocimiento a los (...) servicios prestados al pueblo colombiano durante las distintas etapas de la historia de Colombia” (Ley 735 de 2002. Artículo 1°) están clausurados, a causa de la inviabilidad financiera en la que los sumió la aplicación de la ley 100 de seguridad social en el 2000. En la actualidad, los hospitales son subutilizados por parte de algunos de sus trabajadores. Quienes han residido en las instalaciones del hospital, desde su cierre, como acto simbólico de lucha por sus indemnizaciones laborales. Pero también han mantenido asistencia médica mínima para las personas de escasos recursos, especialmente en el Hospital Materno Infantil (Figura 17). A nivel administrativo,

el conjunto hospitalario que estuvo abandonado por el Estado durante quince años ha sido vinculado de manera reciente a proyectos de renovación urbana por parte de la Alcaldía Mayor y próximamente “el distrito comenzará el proceso de expropiación” (El Tiempo, 16 de Julio de 2015) para adquirir la posesión material de los predios.



Figura 17. Hospital Materno Infantil. Nataly Díaz. Octubre 2014

Las culatas presentes en la carrera Décima fueron originadas de manera directa por los procesos de adecuación estructural para el funcionamiento de Transmilenio. Si bien desde su concepción esta avenida tuvo la intención de ser una vía amplia y rápida, el excesivo flujo vehicular ya la había hecho insuficiente para finales del siglo pasado. Con el objetivo de incluir un carril de uso exclusivo para los BTR, además de ampliar algunas zonas para desplazamientos peatonales, el IDU procedió a la compra y demolición de varios inmuebles a lo largo de la avenida, especialmente en el costado occidental, dejando como resultado un gran número de culatas y por supuesto, algunas áreas remanentes (Figuras 18 y 19).

Las culatas de la avenida Fernando Mazuera, comienzan en la avenida Jiménez (calle 14) y se extienden hasta la calle 4 Sur, adicional a esta gran zona existe otra de pequeña extensión a la altura de la calle 27 Sur. En todas ellas es fácil observar la huella de las construcciones precedentes, así mismo, todas han sido ocupadas por grafiti y recientemente por murales y gigantografías³⁴, de la mano de IDARTES y sus becas de intervención artística. Aun así, donde antes existían fachadas activas, especialmente de almacenes de muebles, ahora hay muros. En zonas como la avenida Jiménez o la calle Primera las culatas rematan áreas remanentes que oficialmente han pasado a hacer parte del andén ampliado. Áreas en las cuales se ha ubicado el comercio informal y las ventas ambulantes. Además de otras actividades de servicios para la ciudadanía como los C.A.I. móvil³⁵ o puestos de préstamo de bicicletas públicas, coordinadas por el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD).



Figuras 18 y 19. Formación de culata y área remanentes en Av. Fdo. Mazuera. (Antes/Después) Skycrapercity - Nataly Díaz. Octubre 2014

³⁴ Intervención artística de gran formato.

³⁵ Comando de Atención Inmediata. “vehículos de reacción y servicio ciudadano encargados de brindar un servicio de proximidad en la recepción y atención de denuncias de igual forma son un apoyo comunitario de seguridad en las localidades donde son asignados” (<http://www.youtube.com/policiadecolombia>).

Desde la calle primera la actividad comercial de la avenida Fernando Mazuera da paso a un uso residencial y se observa cómo a lo largo de éste punto y la calle 4 sur, se venden varias casas. De ahí en adelante la zona parece recomponerse en todos los aspectos, incluso aparecen nuevos proyectos urbanísticos de pequeña envergadura. La culata de la calle 27 sur, a diferencia de las descritas para esta avenida, no da paso de manera directa a la zona peatonal. Presenta un área remanente cercada y cubierta de pastos, a la espera de ser reintegrada al perfil vial.

En menor proporción se presentan otros paisajes residuales, un par de puentes, algunos muros de cerramiento, un paso vehicular a la altura de la calle 6, completamente lleno de basura (Figura 20), asentamiento de indigentes y de manera particular, un gran área remanente, producto de una demolición reciente, entre las calles 17sur a 20sur. De manera general, los paisajes residuales de la avenida Fernando Mazuera se relacionan con zonas altamente deprimidas social y urbanísticamente hacia el centro de la ciudad. Paisajes que se van modificando e incidiendo en prácticas de revitalización en su avance hacia el Sur.



Figura 20. Calle colonizada por la basura. Nataly Díaz. Febrero 2014

3.4.2 Avenida El Dorado: Conexión aeropuerto – centro histórico.

Dos circunstancias fueron determinantes para el trazado inicial de la calle 26. De un lado, la creación en 1862 del Parque Centenario, primer parque público con lago y botes, construido en inmediaciones de la Quebrada San Diego, al límite norte de la Bogotá del siglo XIX. De otra parte, la construcción del cementerio de la ciudad hacia el borde noroccidental de la misma. No es claro el destino de la Quebrada ausente. Quizá sus aguas sigan subterráneas bajo la avenida, hayan sido desviadas, o en el peor de los escenarios, desecadas. Lo cierto es que el plano topográfico de Bogotá de 1894, levantado por Carlos Clavijo, muestra la existencia de la calle 26 hasta el cementerio de la ciudad, es decir, hasta la carrera 20, sin hacer referencia a la quebrada.

Durante las primeras décadas del siglo XX, la calle 26 se mantuvo sin cambios hasta la aprobación de la construcción de la carrera Décima. En 1946, con miras a la realización de la IX conferencia panamericana, el alcalde Ramón Muñoz propone “ampliar la calle 26 a 42 metros de sección, de la avenida Caracas hasta la Ciudad Universitaria” (El Tiempo, como se citó en Niño et al., 2014, p. 70) pues en ese entonces esta llegaba hasta el actual cementerio central por lo que era conocida popularmente como “la avenida El cementerio”. Posterior a los sucesos del Bogotazo el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 66 de 1948 bautizó la calle 26 como Avenida Jorge Eliécer Gaitán en un acto que pretendía honrar la memoria del caudillo asesinado.

Tres años después, ligado tanto a la construcción en curso de la carrera décima, como al proyecto de creación del aeropuerto El Dorado; el entonces alcalde Fernando Mazuera, proyecta la extensión de la avenida hasta los predios del aeropuerto. “En el acta 48 de 1951 se registra la compra de los terrenos necesarios para construir la glorieta (...) cruce de la carrera Décima con la avenida Jorge Eliécer Gaitán, la calle 26, y se contrata su construcción. (...) En febrero [de 1952] ya se ha terminado la construcción del round point del centenario” (Niño et al., 2014, p. 106). Obra que comunicaba el aeropuerto (al occidente) con el oriente de la ciudad, por la calle 26, y con el norte y el sur, por la carrera Décima. Para dar paso a esta obra se fragmentó de manera contundente el parque Centenario, que desapareció por completo en 1958.

Durante la segunda mitad del siglo XX la avenida adquirió un tercer nombre a fuerza de uso, por su conexión con el aeropuerto. La avenida El Dorado, que había permanecido sin mayores cambios desde mediados de siglo, se enfrentó a modificaciones en su carril central y en muchos de sus andenes y bordes a causa de la implementación de Transmilenio, en un proceso largo y lleno de dificultades jurídicas, que duró más de tres años, desde el 2009 hasta el 2012.

3.4.2.1 De culatas a galerías de arte urbano, y otros paisajes.

La avenida El Dorado, especialmente desde la carrera 5 hasta la carrera 29, presenta culatas, áreas remanentes, puentes y deprimidos vehiculares como paisajes residuales representativos. Paisajes que surgieron como resultado de la adecuación vial para Transmilenio. Desde la creación del roint point de 1952, la avenida continuaba hacia el occidente de la ciudad a través de pasos deprimidos, sin embargo, el sistema de transporte masivo modificó, amplió y creó nuevas conexiones para poder comunicar mediante carriles exclusivos, la naciente troncal con las de la Caracas y la Fernando Mazuera. La ampliación de estos pasos incluyó zonas de estacionamiento de emergencia y una especie de andenes al borde de las paredes de los túneles. Espacios que se han convertido en refugio de indigentes y zonas para el consumo de sustancias psicoactivas. En la actualidad, los túneles o deprimidos, que van desde la carrera quinta hasta la catorce (Avenida Caracas) lucen oscuros, inacabados, sucios y cada vez aumenta en ellos el olor a amoníaco (Figura 21).

De otro lado, como complemento al proyecto vial, el IDU planteó la pavimentación de la zona superior del túnel entre carreras quinta y séptima, lo que incluía la reestructuración del parque de La Independencia, ubicado justo a este nivel. El plan aprobado “prevé (...) pavimentar una parte del parque y sembrar jardineras encima” (Medina, 2011), proyecto que provocó el rechazo de los vecinos del sector al considerar que “varias subespecies de flora y fauna se perderían si el proyecto sigue como está planteado” (Ernesto Lleras citado por Medina, 2011). Esta situación ha llevado a detener las obras en el parque y ha transformado la porción sur del mismo en un paisaje residual. Un espacio afectado por las pavimentaciones y los cerramientos, que mediante muros de aislamiento cortan el

acceso peatonal hacia el Museo de Arte Moderno y al parque en sí mismo desde la carrera séptima. Además de convertir la zona en un lugar adecuado para la disposición de basuras.



Figura 21. Túnel en Av. El Dorado. Nathaly Díaz. Noviembre de 2013

Al dejar los túneles y hasta la avenida NQS (carrera 30) las culatas y las áreas remanentes se toman el paisaje en ambos costados. 1,14 kilómetros de muros aparecen de manera intermitente. La gran mayoría de ellos como parte de áreas remanentes que esperan entre los pastos el momento de activarse como perfil vial. Donde antes había casas y locales comerciales, luego de Transmilenio quedaron amplios andenes y áreas remanentes cercadas, sin un uso particular. Estas zonas que la mayor parte del tiempo permanecen limpias y vacías, de vez en cuando son colonizadas por las basuras, pero también son activadas con iniciativas distritales como ferias temporales. Tal es el caso de la gran zona remanente entre carreras 24 y 26, al costado sur de la avenida (Figura 22), que, durante diciembre del 2014, fue activada como feria navideña, mediante carpas de mediano formato y estanterías.

Desde el 2013, la avenida El Dorado se ha convertido en referente del arte urbano y los escritores de grafiti, puesto que las nuevas estructuras de culatas y muros dejadas por la

adecuación al sistema de BTR, se han convertido en espacios para la práctica del grafiti y otras técnicas artísticas. En la 26, la ilegalidad y la legalidad frente al oficio lindan continuamente. Los muros de túneles y puentes son utilizados por aquellos escritores en proceso de aprendizaje, para practicar y mejorar sus grafos, pero también por aquellos que se mantienen firmes a la intención irreverente del grafiti mientras, las culatas presentes en el espacio público han sido pintadas por artistas ganadores de convocatorias oficiales y presentan un estilo más cercado al arte urbano y el mural.



Figura 22. Culata y área remanente en Av. El Dorado. (Previo a intervenciones artísticas). Nataly Díaz. Noviembre 2013

Aunque la presencia de inmuebles subutilizados o abandonados en la avenida El Dorado no es representativa, hacia el oriente de la NQS se presentan algunas edificaciones vacías, colindantes con remanentes. Estos inmuebles exhiben letreros de “se vende”, pues según aseguran algunos propietarios, Transmilenio perjudicó sus predios tanto a nivel estructural como social: “Ahí le quedó un lote a Petro y Petro va a hacer casas de interés social y entonces eso está perjudicando mi predio” (Propietario anónimo³⁶).

³⁶ Propietario de inmueble ubicado la calle 26 con carrera 26, esquina. (2014)

De otra parte y de manera reciente, han venido surgiendo inmuebles subutilizados en las aceras del costado sur entre carrera 38 y 40, estos predios se encuentran en visibles condiciones de deterioro y abandono, a pesar de ubicarse en una zona urbanísticamente destacada. Las razones de su surgimiento son ajenas a las intervenciones de infraestructura, pero están relacionadas con Transmilenio en la medida en que obedecen a un proceso de especulación inmobiliaria a causa del crecimiento del sector empresarial y de servicios en la zona. Crecimiento que se ha impulsado de acuerdo con el artículo 26 del POT vigente, que determina la necesidad de llevar a cabo la *operación estratégica anillo de innovación*. Proyecto bajo el cual diferentes entidades públicas y privadas se han vinculado en un plan urbanístico que “se extenderá desde el aeropuerto internacional El Dorado hasta el centro de la capital a través de la calle 26” (El país. 2013).

La iniciativa que pretende articular diferentes propuestas de renovación urbana con un alto sentido ambiental tiene como una de sus propuestas bandera el proyecto innovación Bogotá *Innobo*, un “distrito empresarial de ferias, eventos y convenciones” en el que participan instituciones como la Universidad Nacional, la Cámara de comercio de Bogotá, Corferias, la Empresa de acueducto y alcantarillado y la SDP. Aunque las intervenciones en el espacio se han venido planeando desde el año 2010 sin que se haya emprendido ninguna obra hasta el momento, la especulación continúa (Chaparro y Aguilar, 2014).

A partir de este punto se activan ciclorutas y plazoletas, además de presentarse edificaciones de mediana envergadura asociadas al uso residencial y educativo. Desde la carrera 50 hacia el occidente de la avenida los paisajes residuales disminuyen considerablemente, en relación con la mejoría de las condiciones de ocupación del sector se observa el aumento de árboles y espacio público efectivo, además el perfil adquiere un uso empresarial y de servicio, con construcciones de arquitectura contemporánea de mayor altitud. El extremo occidental de la avenida, en cercanías al aeropuerto, conserva áreas sin urbanizar que constituyen amplios pastizales. En puntos principales, cerca de universidades, centros comerciales y empresas de servicios se presentan especialmente, zonas bajas de puentes peatonales ocupadas por algunos puestos informales de venta de alimentos.

3.4.3. Avenida Caracas: El *park way* que se transformó en asfalto.

El trazado de la actual avenida Caracas surgió en 1893 para implementar el ferrocarril del Norte. “La segunda ruta de ferrocarriles que se proyecta con origen en Bogotá, (...) que [la] une (...) con Chapinero, Puente Nacional, Cajicá y Zipaquirá” (Castillo, 2003, p. 55). Durante un poco más de tres décadas el ferrocarril funcionó de manera regular hasta que la expansión de la ciudad ejerció presiones viales e inmobiliarias que requirieron cambios. En 1929 “El ministerio de obras públicas [adelantó] (...) obras encaminadas a suprimir varios Kilómetros [del ferrocarril del Norte] entre el cruzamiento de las carrileras del Norte y del Nordeste. La finalidad de esta medida [fue] (...) facilitar el desarrollo de la ciudad haciendo comercialmente urbanizables los terrenos situados al oeste de la carrera 14” (Osorio, 1929). Durante la década de 1930 el ferrocarril del Norte desapareció y en su lugar se construyó la avenida que, ante el aumento constante del parque automotor de la ciudad, prometía articular el centro y el norte de la ciudad, además de aliviar el tráfico por la carrera séptima.

La avenida Caracas adquirió su nombre gracias al Acuerdo número 53 del 18 de noviembre de 1933. Fue rediseñada por el arquitecto austriaco Karl Brunner en 1936, “bajo las pautas paisajísticas de la ciudad jardín: separador central arborizado y andenes con franjas verdes entre el peatón y la calzada” (Niño et al., 2014, p. 45), con un ancho de 40 metros que “desde cierto tramo en Chapinero, (...) se contrae a 30 metros” (Alfonso, 2012, p. 44). Su diseño daba relevancia al peatón, al mismo tiempo que separaba en dos carriles los vehículos que iban en sentido Sur-Norte o viceversa. A nivel estético era muy acertada, pero en poco tiempo perdió utilidad en relación con el tráfico vehicular. Esta situación, junto a la ausencia de conexión de la avenida con el sur, lleva a que por orden del Acuerdo 92 de 1944 se prolongue la Caracas, desde la calle 13 hasta la “Primera de Mayo” y posteriormente, en 1946 se determine “la ampliación, pavimentación, arborización y cerramientos de la misma desde la calle 10 hasta la 69” (Niño et al., 2014, p. 71). Desde entonces y hasta en 1989, la avenida Caracas estuvo destinada al tráfico mixto de trolebuses públicos, buses de empresas privadas y vehículos particulares.

De manera previa, en 1967 la avenida tuvo una segunda y agresiva transformación, al

pasar de una vía tipo *park way* a un diseño con prelación para el transporte vehicular, donde los jardines y la zona peatonal fueron reemplazadas por asfalto para la ampliación de dos a cuatro carriles vehiculares. En 1989 el entonces alcalde Andrés Pastrana promovió el proyecto “Troncal de la Caracas” que intentó implementar el uso de carriles exclusivos para los buses con paraderos específicos. Esta obra no tuvo acogida por parte de la ciudadanía al carecer de armonía arquitectónica y agravar los conflictos tanto de inseguridad como de intereses entre las empresas de transporte privado. Es así, como en 1999 y bajo el proyecto de transporte masivo Transmilenio, la avenida es modificada de nuevo, convirtiéndose en el primer eje troncal del sistema en diciembre del 2000.

3.4.3.1 Un patrimonio arquitectónico que desaparece sin consideración.

En la avenida Caracas, a diferencia de los otros ejes de estudio, no se destaca la presencia de amplias áreas remanentes ni culatas derivadas de procesos de demolición. Debido a las múltiples transformaciones que recibió la estructura original de la vía, desde la década del cincuenta, el camino para la implementación del sistema Transmilenio se simplificó. La creación en los años ochenta de la llamada troncal de la Caracas, que transformó sustancialmente el uso del trazado al reemplazar el paseo peatonal por una doble calzada vehicular, favoreció la disposición de estaciones y corredores exclusivos. Hecho que evitó la compra y demolición de predios con miras a ampliar la vía. En la actualidad, la mayoría de los paisajes residuales presentes a lo largo de la avenida corresponden a inmuebles vacíos, muchos de ellos abandonados y todos en alto estado de deterioro. Además de puentes vehiculares y peatonales, especialmente a la altura de la autopista Norte y casos aislados de muros de cerramiento que actúan como fachadas inactivas.

Los predios abandonados y subutilizados de la avenida Caracas sobresalen a partir de la calle 76 al norte y continúan hasta el extremo sur. Sin embargo, el área de mayor concentración está entre calles 63 y 19, a través de los barrios La Alameda, Teusaquillo y Chapinero. Confluyen dos estilos arquitectónicos de principio y mitad del siglo XX. De una parte, construcciones de estilo victoriano, antiguas casas de bogotanos adinerados que ocuparon la Caracas cuando en ella tenían lugar los paseos a pie. De otro lado, edificios de mediana altura, bloques de apartamentos que representan ese cambio de

época donde ser modernos, simples y funcionales era el ideal. Unos y otros, de carácter residencial en su origen, subsisten hoy bajo la multiplicidad de usos.

La subutilización de los inmuebles pasa por la mediocre adaptación de la planta baja para su uso como local comercial, que incluye desde cafeterías hasta talleres de mecánica, o la subdivisión de los espacios interiores para el arriendo de habitaciones a modo de inquilinatos. Están además aquellos inmuebles abandonados, que han perdido la batalla contra el tiempo y hoy hacen parte de proyectos de demolición, como sucede con el predio sobre la esquina sur de la calle 34, que según el aviso de la curaduría será derruida “para uso comercial” (Figura 23). En la Caracas, las grandes casas de inspiración europea que hoy se encuentran olvidadas a su suerte retratan el nacimiento y la decadencia de una época de esplendor urbano en Bogotá.



Figura 23. Casa de influencia europea en proyecto de demolición. Avenida Caracas con calle 34. Esquina Sur. Nataly Díaz. Octubre de 2014.

La proliferación de inmuebles subutilizados o abandonados en esta avenida, similar a lo que sucede en la Fernando Mazuera, tiene relación directa con la migración de los propietarios originales hacia zonas más exclusivas de la ciudad, asociada principalmente

con la depresión social del lugar, presencia de indigencia y delincuencia común. A pesar de esta situación, existen varios puntos de la avenida que se presentan atractivos para futuros proyectos tanto de inversionistas privados como de entidades públicas. Este es el caso de las manzanas occidentales entre calles 59 y 60, donde en la actualidad se desarrollan actividades de reciclaje en un área cerrada por un muro.

Aunque sobre esta calle se observa la presencia continua de basura e indigencia y en las cuadras siguientes son muchos los inmuebles que parecen abandonados, los comerciantes de la zona aseguran que estas manzanas están siendo negociadas para nuevos proyectos: “[Hacia la carrera 15] van a construir una iglesia de María Luisa Piraquive (...) yo sé que la iglesia va a mejorar el sector, empezando que va a valorizar mucho sus alrededores”, menciona un propietario de almacén de ropa sobre la avenida Caracas con calle 58. “Al parecer una empresa constructora compró todos los predios de la acera occidental y tienen previsto un proyecto de renovación” dice el abogado de la inmobiliaria encargada de vender un edificio en la calle 59. Como se puede inferir de lo comentado por los entrevistados, el paisaje residual en esta zona de la avenida está asociado, además de las condiciones sociales a especulaciones urbanísticas que crecen por el “voz a voz”, generando la venta masiva de varios inmuebles, por lo general a precios muy convenientes para el comprador.

Más hacia el centro, sobre las calles 24 y 26, el paisaje se diversifica. Culatas, áreas remanentes e inmuebles subutilizados comparten el espacio desde el año 2010 a la espera del proyecto de renovación urbana “Estación central”. “Un lugar que agrupará todos los servicios del sistema integrado de transporte desde los diferentes puntos de acceso a la ciudad, (...) que pretende recuperar estructuras y repotenciar la zona” (Leopoldo Ramírez³⁷). Con miras a la futura construcción y a la par de los trabajos de implementación de Transmilenio por la Avenida El Dorado, la Empresa de Renovación Urbana (ERU) procedió a la compra y demolición de los predios ubicados a lo largo de dos manzanas completas en la intersección entre las dos avenidas. Aproximadamente cinco años después la obra aún está detenida y en donde antes existían algunos inmuebles deteriorados, pero también locales comerciales y grandes edificaciones como

³⁷ Profesional especializado I de la dirección técnica de la Empresa de Renovación Urbana. Secretaría del hábitat. Alcaldía de Bogotá. Entrevista realizada en septiembre de 2014.

el antiguo “Bolívar bolo club”, hoy se encuentran amplias áreas remanentes, rodeadas de construcciones subutilizadas y en la acera occidental, una zona de culatas (Figuras 24 y 25).



Figura 24. Paisaje residual proyecto “estación central” **Figura 25.** Paisaje residual. Avenida Caracas entre calles 24 y 26. Costado Occidental. Nataly Díaz. Octubre 2014

Adicionalmente, a lo largo de la avenida, especialmente desde la Calle 26 hasta la 19, se observan las materas, que en algún tiempo contuvieron árboles, llenas de escombros o basura. De manera general, la Caracas es una avenida dura, congestionada y ausente de espacios públicos, aún más de espacios verdes, donde los pocos árboles que se conservan están, en su mayoría, secos y maltratados.

3.4.4 Avenida Norte Quito Sur – NQS: La gigante del desarrollo vial

Los inicios de la actual avenida NQS se remontan al ferrocarril. Su trazado, uno de los de mayor longitud en la ciudad, corresponde a la unión de los trayectos del ferrocarril del Sur y del Nordeste, construidos durante el primer cuarto del siglo XX, con una diferencia de dos décadas entre ellos. El del Sur fue el primer ferrocarril de Colombia, comunicaba a Bogotá con Girardot, pasando por Bosa y Soacha, por la actual autopista Sur. Su construcción comenzó en 1881 y terminó en 1908. Por su parte, el ferrocarril del Nordeste pretendía comunicar a Bogotá con Santa Marta, aunque solo llegó hasta Boyacá y se usó principalmente para el transporte del material minero en las acerías Paz del Río. Su construcción comenzó en 1925, tardó un año en llegar a Usaquén y tres años después completó “una línea de 116 Kilómetros en territorio de Cundinamarca” (El Tiempo, 1 de septiembre de 1929).

Diferentes planes y proyectos para mejorar el tránsito vehicular y la conectividad en la ciudad propusieron desde la tercera década del siglo XX, la adaptación de los trazados de los ferrocarriles del Sur y el Nordeste. Uno de los primeros en mencionar la posibilidad de acondicionar la carrera 30 es Karl Brunner que en su plan vial de 1936 propone la ampliación de esta vía, que por ordenanza número 46 de 1914 tenía un metro de ancho “para facilitar la circulación de sus trenes” (Ferrocarril del Nordeste, 1927, p. 13). Una década después, el plan de la Sociedad Colombiana de Arquitectos de 1945 plantea como proyecto vial la avenida Cundinamarca que involucra la unión oficial de las trayectorias ferroviarias. Posteriormente, en 1951 el “plan piloto de Le Corbusier le da gran importancia a la carrera 30 o avenida Cundinamarca como una vía tipo V-1” (Niño et al., 2014, p. 48), es decir, una vía de primer orden por sus condiciones de amplitud y rapidez que puede, además, ser de gran utilidad para organizar en bloques arquitectónicos la ciudad moderna.

En 1929, “debido al desarrollo de Bogotá, se levantaron los rieles del Ferrocarril del Norte a lo largo de lo que sería la Avenida Caracas, por lo que tuvo que hacer uso del corredor férreo del Ferrocarril del Nordeste que, a su vez en 1951, se trasladaron para construir la Avenida Ciudad de Quito (Carrera 30)” (banrepcultural). Actualmente, la antigua avenida Cundinamarca es conocida como avenida Ciudad de Quito, que va desde la calle 92 hasta la calle 35 sur. La unión de la avenida Novena, desde la calle 170 al norte hasta la calle 92, con la avenida Ciudad de Quito hasta la calle 8va sur más la autopista Sur, que inicia en este punto, conforma la llamada avenida Norte Quito Sur o NQS. A lo largo del trazado que va desde la Avenida Ciudad de Quito hacia el sur, se implementó desde “el 1 de julio de 2005, luego de año y medio de obras, (...) la tercera troncal de la fase II, la línea de sobre la Avenida NQS” (transmilenio.gov.co)

3.4.4.1 Un escenario de importantes proyectos abandonados e inacabados, pero con gran potencial de renovación.

La avenida Norte Quito Sur presenta a lo largo de su trazado todas las tipologías de paisaje residual aquí analizadas, siendo las culatas y las áreas remanentes las más representativas. Estos paisajes ocupan áreas compactas en ambos extremos de la avenida y constituyen la quinta parte de su longitud. Al norte, aparecen a lo largo de 2,8 Kilómetros, desde la calle 63 hasta la calle 80; y al sur, ocupan cerca de 1 kilómetro, entre las carreras 52^a y 56 (Figura 26). Debido a las diferentes obras de infraestructura vial que fue necesario realizar para interconectar los carriles exclusivos de Transmilenio entre las avenidas NQS, Caracas, Suba y Medellín, esta vía presenta una gran cantidad de túneles y culatas a la altura de la calle 80. A lo largo de las demás zonas descritas las adecuaciones se hicieron para la construcción de las estaciones y sus respectivos puentes peatonales, además de la ampliación de andenes.

Sin embargo, las áreas remanentes de la NQS presentan estructuras particulares, pues aparecen de manera intermitente entre otras construcciones (Figura 26), lo que conlleva a su uso como parqueadero de los predios vecinos, puntos de acopio de basura y escombros, áreas para la pernoctación de habitantes de calle, zona auxiliar para el desarrollo de actividades de producción o servicio, de negocios como carpinterías,

tintorerías o talleres mecánicos y, de manera aislada, como zonas de juego.



Figura 26. Área remanente con culata en Avenida NQS. Zona Norte. Nataly Díaz. 2014.

Estas áreas remanentes forman recovecos, en todo el sentido de la palabra. Múltiples entrantes y rincones, separados por algunos metros, aparecen de imprevisto a lo largo de las cuadras. Los perfiles viales, en estas zonas, carecen de unidad, incluso de sentido. Lucen inacabados, “apagados. (...) Son, contrario a lo deseado, resultado de la ruptura entre la infraestructura de transporte y los desarrollos urbanísticos” (Pedro Héndez³⁸). La implementación de Transmilenio en la NQS dejó huellas evidentes en los perfiles urbanos, vacíos y fracturas que una década después siguen a la espera de un proyecto inmobiliario, un permiso especial o una determinación estatal que les otorgue algún uso o que active sus fachadas y permita, así, su consolidación como perfil vial. Por ahora, los casi cuatro kilómetros de muros se han convertido en espacio para el grafiti y el *street art*

³⁸ Director de vías, transporte y servicios públicos. Secretaria Distrital de Planeación. Entrevista realizada en octubre de 2014.

de diversos estilos. Las culatas de la NQS no se han habilitado para las convocatorias de intervención de Idartes y por tanto, presentan una innumerable cantidad de trazos y piezas que obedecen al trabajo libre de grafiteros y artistas que pintan porque quieren “utilizar la calle y decir ¡también es mía!” (Ruíz N., 2011, p. 3).



Figura 27. Paisaje residual mixto en Avenida NQS Zona sur. Nataly Díaz. Octubre 2014

Más allá de los límites norte y sur de la NQS, por toda la avenida se distribuyen de manera uniforme puentes peatonales y vehiculares en donde sobresalen las ventas ambulantes y la publicidad informal (Figura 27), mediante carteles pegados a la base de las construcciones. Existen puentes ubicados en zonas poco transitadas que, por lo tanto, carecen de estas prácticas y, sin embargo, constituyen paisajes residuales en la medida en que las plazoletas de llegada la mayoría de veces, está rodeada por culatas y forman rincones adecuados para depósito de basuras. Además, el mobiliario urbano tiene una disposición poco adecuada está dispuesto de cara al muro, como sucede en el puente peatonal de la estación CAD al costado occidental, que tiene bancas que rara vez se usan, dado que están ubicadas de espaldas a la avenida en una zona poco transitada.

También están algunos puentes que funcionan tal y como fueron diseñados en relación con el espacio público, y en este caso no son contemplados dentro de la tipología residual. De acuerdo con las prácticas realizadas en ellos y su disposición arquitectónica y urbanística se identificaron sobre la NQS quince puentes, peatonales y vehiculares, que obedecen a las características de paisaje residual.



Figura 28. Antiguas instalaciones de la cervecería Andina hoy subutilizada como parqueadero. Nataly Díaz. Octubre de 2014

En una proporción menor aparecen también inmuebles subutilizados o abandonados en dos sectores puntuales de la avenida. La primera se ubica diagonal a la estación *ciudad universitaria*, al costado sur de la calle 45, frente a la Universidad Nacional. Inmuebles que no superan las tres plantas permanecen vacíos y han empezado a deteriorarse bajo la mirada sorprendida de quienes transitan a diario por una de las zonas más activas de la avenida. El segundo sector corresponde a la antigua zona industrial, localizada al costado occidental de la NQS, entre calles 20 y 25. Las grandes edificaciones en las que hasta la década de 1990 funcionaron bodegas y fábricas como la de la Cervecería Andina, denominada bien de interés cultural de la ciudad (Figura 28), presentan fuertes

deterioros en sus estructuras. Algunas están subutilizadas y funcionan como parqueaderos o centros para realización de actividades empresariales masivas, la mayoría están clausuradas y en general conforman una zona deprimida de la ciudad, que colinda además con el antiguo ferrocarril de Occidente que, a pesar de no enmarcarse en ninguna de las tipologías enunciadas, constituye un paisaje residual al permanecer en desuso y haberse convertido en domicilio informal de recicladores y habitantes de calle.

Respecto a esta última zona, la empresa Metrovivienda tiene previsto el proyecto de renovación urbana Triángulo de Bavaria en el área comprendida entre la avenida NQS (Carrera 30), avenida de las Américas (Calle 23) y la avenida Ferrocarril de Occidente (Calle 22). Según la Alcaldía Mayor esta

es una propuesta urbana que propone la mezcla de usos de suelo y la participación de los propietarios en la gestión del mismo, este proyecto permitirá generar vivienda, renovar vías, redes de servicios públicos, generación de espacio público, equipamientos, creación de áreas comerciales y de servicios y recuperación del patrimonio (Bogota.gov.co, 2015).

A pesar de la extensión de los paisajes residuales a lo largo de la avenida NQS, esta vía mantiene de manera general su potencial y dinamismo urbanístico y social. Es una vía arborizada en sus separadores y andenes y presenta de forma continua nuevas construcciones de tipo comercial y residencial, tanto al norte como al sur.

4. Capítulo 4. Narrativas urbanas de los paisajes residuales de Bogotá.

*En este territorio metropolitano, tan complejo y actual,
que se va poniendo al día continuamente,
se pueden explicar, sacando ejemplos de aquí y de allí,
la mayoría de circunstancias económicas, sociales y políticas del presente.
Aquí, los vestigios del pasado se alzan, más o menos olvidados, por todas partes.
Y, en este territorio, aunque parezca imposible,
también habita la belleza del paisaje más primordial*
Pere Grimau.

Quien se acerca al paisaje, como el buen lector a un libro, puede reconocer en él detalles sorprendentes sobre el espacio que transita, percatarse de elementos y situaciones singulares que permanecen ocultas en medio de la cotidianidad, y aproximarse a la comprensión de la manera en que las personas se relacionan unas con otras. El paisaje urbano, ese territorio *tan complejo y actual*, conserva las claves de lo que fue, es y será cada ciudad y asimismo sus ciudadanos. A pesar de las similitudes, las rutinas o el afán, cada paisaje guarda códigos particulares en múltiples dimensiones, que dan cuenta de significados culturales, sociales e históricos propios, bajo los cuales cada sociedad desarrolla sus prácticas espaciales.

Este capítulo analiza el paisaje residual de Bogotá desde una perspectiva cultural, otorgando un papel protagónico a los códigos y signos presentes en la ciudad y a los discursos de sus habitantes. En un primer momento se abordarán las narrativas urbanas asociadas a cada una de las tipologías de paisaje residual definidas en el tercer capítulo. En segundo lugar, se relaciona el análisis por cada subcategoría de las narrativas urbanas y concluye con algunas consideraciones finales.

4.1. Las narrativas urbanas como categoría de análisis del paisaje.

En el segundo capítulo se otorgó especial importancia a los relatos y discursos de los diferentes actores ciudadanos como elemento fundamental para la comprensión del paisaje; asimismo se presentaron diversas categorías y metodologías que involucran el componente retórico en el análisis de los procesos de construcción social del espacio. La investigación desarrollada toma como base dos de esas categorías y a partir de ellas propone las *narrativas urbanas* para el análisis de los paisajes residuales en Bogotá. Estas categorías base son las “narrativas urbanísticas” de Guy Mercier (2008) y los “imaginarios urbanos”, ampliamente trabajados en geografía por Alicia Lindón (2006) y Daniel Hiernaux (2012).

Mercier plantea el acercamiento a las narrativas de los habitantes de la ciudad desde un enfoque ligado a la planeación urbana e identifica en ellas tres elementos: Un juicio, un proyecto y un programa. Desde aquí, además de establecer los aspectos que gustan o disgustan de la ciudad, se aproxima a las creencias populares sobre las causas y los responsables de las situaciones poco gratas de la urbe, aún más, se acerca a las acciones que la ciudadanía considera mejorarían esas situaciones. Por su parte los imaginarios urbanos, en lugar de reducir el paisaje urbano a su estructura física, involucran “el estudio del espacio y la espacialidad entendidos como experiencia, como vivencia, como representación, como percepción, es decir como realidades no tangibles” (Lindón, 2007^a, p. 9). En este sentido, comprenden el análisis de diferentes elementos dentro de los cuales se incluyen, las percepciones, las imágenes y las representaciones, además de las prácticas espaciales.

Las *narrativas urbanas* aquí propuestas surgen de la complementariedad teórica y metodológica de las categorías mencionadas. Involucran, de un lado, la opinión razonada y consciente de los diferentes actores sociales, otorgando un lugar a lo concreto e incluyen, de otra parte, la percepción, los significados ocultos y los deseos de quienes habitan la ciudad, representados en sus diversas prácticas espaciales. Las *narrativas urbanas* intentan, sin soberbia, mediar entre lo concreto y lo abstracto en cuanto al análisis del paisaje se refiere, al reconocer que el paisaje cultural es construido por las

diversas dinámicas, posturas ideológicas y experiencias de ciudad de todos los actores sociales que intervienen en el espacio.

4.1.1. Subcategorías de análisis de las narrativas urbanas.

Las narrativas urbanas están conformadas, a su vez, por subcategorías. Estas derivan tanto de los imaginarios urbanos, en los cuales se involucra el análisis del pasado y el presente, pero no se incluye el futuro, como de las narrativas urbanísticas, que involucran el presente y el futuro, pero obvian el pasado. En esa medida, el estudio de las narrativas urbanas constituye una perspectiva holística que indaga por el paisaje desde las diferentes temporalidades: pasado, presente y futuro.

. Evocación.

El geógrafo Eduardo Neve señala que “evocar implica reunir una serie de fragmentos vividos en distintos tiempos y así permite producir algo nuevo e inesperado por la integración de dichos fragmentos” (Neve, 2012, p. 167). En ese sentido, esta subcategoría permite identificar signos que han interactuado a lo largo del tiempo en la construcción del paisaje. Es decir, en la conformación de su tejido tanto urbanístico (Capel, 2002) como simbólico (Lotman, 1996; Besse, 2010; Lindón, 2007b). Si bien la evocación se centra en el recuerdo, actúa de manera dinámica dentro de las narrativas urbanas. Por lo tanto, además del proceso de hacer memoria frente a los elementos ausentes del paisaje actual, la evocación incluye la acción de traer a la memoria las imágenes del paisaje que permiten caracterizarlo o representarlo sin necesidad de estar presentes en él.

. Percepción.

Como se ha explicado, esta subcategoría involucra la “experiencia íntima” (Claval, 1974) de los sujetos frente al paisaje, desde la dimensión sensorial y vivencial. La percepción se relaciona con la imagen mental que se tiene del espacio existencial (Augé, 1995). Se manifiesta en los discursos, narraciones y metáforas de los ciudadanos, es decir en su sistema signifiante (López, 2011), a partir del uso de calificativos puntuales del espacio como agradable, indeseable, tranquilo, inseguro, sucio o limpio.

. Juicio.

Proveniente de las narrativas urbanísticas, plantea una evaluación del paisaje presente, estableciendo sus aspectos positivos y negativos, no sólo a nivel de infraestructura, también en relación con su desarrollo social. Desde esta categoría es posible aproximarse a la valoración que los habitantes hacen de elementos espaciales puntuales del paisaje. Identificar las razones y argumentos bajo los cuales dan sentido a los elementos que les disgustan de su entorno y establecer cuáles son los actores a quienes consideran responsables de su ciudad.

Las subcategorías juicio y percepción integran la unidad de sentido denominada “atmósfera³⁹” por la geógrafa Liliana López (2011). La cual “expresa el presente, el sentido que la sociedad le da a dicho paisaje” (López, 2011, pp. 23-28), a través de las narraciones, los discursos y las metáforas utilizadas por los habitantes, por eso se trabaja de manera conjunta en el análisis del paisaje residual.

. Uso.

Derivada de los imaginarios urbanos, es la última subcategoría referente a la relación con el paisaje desde el presente. Involucra las prácticas espaciales de los habitantes de la ciudad desde su actuación en el territorio, pero también desde la relación que establecen con las demás personas en el espacio. Esta categoría de análisis es muy funcional para documentos con información visual como fotografías o procesos de observación directa, por lo tanto, no depende únicamente de los discursos de los ciudadanos.

. Proyecto.

Tomada de las narrativas urbanísticas propuestas por Guy Mercier (2008), se centra en las aspiraciones de transformación que en relación al paisaje plantean los ciudadanos y establece una mirada hacia el futuro. Define las acciones y los planes que deberían emprenderse con el fin de lograr las transformaciones planteadas. Permite identificar los actores que deberían liderar y asegurar los proyectos, además de los posibles limitantes en su realización.

³⁹ Explicada en detalle en el apartado 2.1

4.2. Narrativas urbanas en los paisajes residuales de Bogotá

Las narrativas urbanas en los paisajes residuales de Bogotá se presentarán de manera independiente para cada una de las tipologías establecidas en el tercer capítulo. Estas son: Culatas derivadas de proyectos de demolición y muros de cerramiento, áreas remanentes, inmuebles subutilizados o abandonados y, zonas bajas de puentes y túneles con el fin de favorecer un análisis puntual de cada una de las tipologías y poder plantear comparaciones e identificar aportes específicos de cada tipología en la configuración del paisaje urbano de Bogotá.

4.2.1 Culatas derivadas de proyectos de demolición y muros de cerramiento

Evocación.

Hugo Espitia, vendedor ambulante, lleva doce años trabajando en la NQS cerca a la estación de Venecia. Presenció la transformación de la vía y asegura que donde hoy existen culatas “habían negocios, habían bares, depósitos de madera. Había talleres de electrolux, vendían muebles de segunda. Todo era comercial”. Recuerda con descontento como “antes la gente tenía su casa con local y les dieron cualquier cosa por esa casa para saber que mire lo que quedó solo paredes”. Como él, muchos de los ciudadanos entrevistados coinciden al afirmar que en las zonas donde hoy existen culatas se establecían locales comerciales y viviendas que fueron demolidas en su totalidad durante la construcción de Transmilenio en las diferentes avenidas.

Este proceso de transformación de los perfiles viales es recordado también por los grafiteros y artistas urbanos quienes en la actualidad rondan los treinta años, pero empezaron a practicar el grafiti desde la adolescencia. La emoción con la que evocan la aparición de culatas contrasta con el desencanto que manifiestan los comerciantes y habitantes de las zonas con fachadas inactivas. Para ellos, el surgimiento de las primeras culatas marca el despegue del arte urbano en Bogotá:

En 1998 el grafiti no era conocido. Es muy importante desde la llegada del hip hop a Bogotá. Sin embargo en la ciudad no se veía mucho grafiti de este estilo sino político, de inscripción y de barras bravas. Cuando yo empecé

estaba influenciado por la música y quise marcar toda la ciudad. Yo no tenía mucha reflexión sobre lo que hacía, era algo que me parecía muy divertido. Además era una forma de ser rebelde para llamar la atención de las personas. Empecé a dejar marcas en la calle. Tenía la intención de pintar, dejar mi nombre por todas partes, no sólo por salir a la calle o porque me gustara el hip hop. Era algo muy bonito, muy libre. (Dávid Álvarez. Beek⁴⁰)

A partir del 2000 empezamos a salir a la calle a pintar y nos dimos cuenta que lo más efectivo para pintar en nuestras capacidades era el *stencil*⁴¹ que da la posibilidad de repetirlo y lograr una comunicación más efectiva que un mensaje largo para que lo leyera sólo una vez una persona.

Cuando comenzamos estaba entrando todo lo de Transmilenio y quedaron esas culatas de las casas cuando abrieron las rutas. Porque como tuvieron que ampliar un poco, quedaron esas culatas. Pues obviamente todo el mundo quería pintar. Se hizo como un festival con Bogotá sin indiferencia. Se hizo un festival en la 30 y fue el *boom* porque todo el mundo quería salir a pintar y comenzó el *boom* del grafiti hip hop que ya estaba pero que se expandió desde ese momento (Cesar Rubio. Colectivo Toxicómano).

Si bien la gran mayoría de los entrevistados evoca el proceso de surgimiento de culatas como una pérdida tanto urbanística como social, en la medida en que la demolición de los inmuebles acarrió la fragmentación de muchas actividades comerciales y residenciales asociadas, los escritores de grafiti consideran esta época como el inicio de una cultura y de una práctica que le ha dado a los jóvenes la posibilidad de usar el muro para hablar, para comunicar y hacerse visibles en la ciudad.

Percepción y juicio.

Dada la importancia de los elementos de juicio para comprender la percepción que de los diferentes paisajes residuales tienen los ciudadanos, estas dos categorías se presentarán de manera conjunta para todas las tipologías.

Las preguntas de reconocimiento fotográfico⁴² (Anexo A) aplicadas a los usuarios de

⁴⁰ En reunión de la Mesa Distrital de Grafiti del 17 de diciembre de 2014

⁴¹ El stencil es un estilo de pintura urbana basado en el uso de plantillas para crear una imagen o un texto fácilmente reproducible.

⁴² Estas preguntas se incluyen dentro de la entrevista semi-estructurada aplicada a usuarios de Transmilenio (Anexo A). Las preguntas de esta segunda parte debían responderse con base en dos fotografías de paisajes residuales que el usuario podía encontrar a lo largo del eje

Transmilenio determinaron que el 72% de los entrevistados reconoce la ubicación espacial de las culatas en las diferentes avenidas de la ciudad. Cuando se les pregunta por la sensación que experimentan al observar estos espacios, las respuestas negativas constituyen el 84% de las opiniones siendo la inseguridad la sensación más mencionada. Entre las respuestas positivas además de la tranquilidad, destacan las sensaciones de curiosidad, alegría y admiración, las cuales están directamente relacionadas con la presencia de grafitis e intervenciones artísticas concertadas, por las cuales manifiestan su gusto el 75% de los entrevistados.

Existe, sin embargo, una apreciación selectiva de estas intervenciones, puesto que la mayor parte de los ciudadanos hace una separación intuitiva entre mural y grafiti. Dando al primero, que obedece al *street art*, una aprobación estética que legitima como artista a quien lo pinta, con expresiones directas como “los murales están bien, son arte” (Peatón. Av. Caracas). Mientras se rechaza e incluso desestima al segundo, imponiendo un prejuicio del grafitero como delincuente o vicioso. Es por esta razón que la postura de los bogotanos en relación con el grafiti está completamente dividida, presentando un 56% en contra frente a un 44% a favor.

Sobre esta desestimación los escritores de grafiti mencionan que, a pesar del uso de su práctica para actos de vandalismo en monumentos y mobiliario, relacionados principalmente con rebeldía política, no se debe asumir que éste comportamiento es generalizado. Iván Alzate, investigador de arte urbano, explica, por ejemplo, que en su mayoría, los grafiteros más jóvenes, dedicados generalmente al *writing*, son apoyados económica y anímicamente por su familia quienes reconocen la importancia de esta actividad para los muchachos. Así mismo, los escritores de grafiti mencionan que “la misma Alcaldía está apoyando la pintura, los talleres [de grafiti], para que la gente en riesgo de vulnerabilidad no esté en la delincuencia, sino que esté generando cosas creativas” (Darkass, citado por Ruíz N., 2011, p. 4).

Además del prejuicio y el vandalismo, otro asunto involucrado en el rechazo del grafiti es el desconocimiento de los códigos de esta práctica y “la falta de entendimiento de las

recorrido. Para cada eje se trabajaron tres anexos fotográficos a, b y c, es decir, seis fotografías diferentes por avenida y un total de diez entrevistados para cada anexo en cada eje.

nuevas maneras de producir cultura de los jóvenes” (César Rubio). Situación que para ser superada requiere de procesos de socialización y educación de la ciudadanía en torno a las prácticas de arte urbano. Pues como asegura Iván Alzate (2014⁴³): “En el caso de los tags [firmas], que es el fenómeno más extendido en la ciudad, la gente no logra identificar qué es lo que dicen y tampoco porqué lo hacen o para qué lo hacen. Eso genera unas paranoias”.

Caso contrario, como indica el escritor de grafiti Cesar Rubio

...cuando tu logras entender la práctica que se está haciendo, logras crear un espacio para esa práctica y logras hacerla partícipe de la construcción de la ciudad, del orden que se le debe dar a la ciudad, de cómo debe estar construida la ciudad, y también le estás diciendo a ellos [los grafiteros] que la ciudad es de ellos y que ellos también son responsables de su ciudad” (César Rubio. Colectivo Toxicómano).

En esa medida, las sensaciones negativas asociadas a las culatas y, en mayor medida, a los muros de cerramiento, están relacionadas con los grafitis de línea y tipo *writing*. Como lo ejemplifican algunos testimonios. “No agradan mucho esos letreros, esos grafitis. No estoy en desacuerdo con los grafitis porque hay unos vacanos, pero por lo menos en estos que no se entienden, que no son imágenes, como que dañan más bien la pared en lugar de embellecerla” (Peatón. Avenida NQS).

De otra parte, cuando se pregunta a los ciudadanos por la razón a la que atribuyen la sensación de inseguridad en las culatas, la respuesta más común no tiene relación directa con los grafitis. En su lugar, obedece a la aparente soledad que estas fachadas inactivas dejan sobre los perfiles viales: “Me siento inseguro en este espacio debido a que está ubicado donde precisamente no transitan las personas, no hay comercio ni ninguna actividad” (Hombre de 40 años. Avenida El Dorado). “Esos muros solo generan la percepción de soledad y por consiguiente de inseguridad” (nicoe, 2012. SkyscraperCity.com). Finalmente, en relación con la publicidad que está presente en los muros de cerramiento, esta es considerada como contaminación visual por la mayoría de los entrevistados, aunque una pequeña parte asegura que su función informativa es importante.

⁴³ En la reunión de la Mesa Distrital de Grafiti del 17 de diciembre de 2014

Uso

Las culatas y los muros de cerramiento existen en la ciudad bajo una dualidad que genera diversas dificultades en relación con los tratamientos urbanísticos aplicables a estos espacios; puesto que “aunque las fachadas, culatas y cubiertas de las edificaciones son bienes inmuebles privados, hacen parte del espacio público, según lo determina el artículo 272⁴⁴ del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá” (DADEP, 2008). Es así como, a pesar de ser propiedad privada, los dueños dependen de las determinaciones de las entidades distritales, y así mismo, aunque son parte del espacio público no es el distrito el responsable directo de estas superficies.

La norma determina que “cuando por la construcción de vías, se generen culatas sobre ellas, se podrán habilitar las fachadas con frente a la vía” (Artículo 272), previa solicitud de la respectiva licencia de construcción. Si bien la norma afirma la opción de modificar, muchos son los propietarios que aseguran la imposibilidad planteada por el IDU para la apertura de nuevas puertas o ventanas. Otros mencionan, además, su incapacidad económica para asumir los gastos de adecuación de estas áreas cuando esta alternativa es permitida. Este es el caso de algunos de los inmuebles de la avenida Fernando. Mazuera que mantenían un uso tradicional de carácter residencial, pero que luego de la implementación de Transmilenio quedaron con una pared hacia la vía, donde ha primado el uso comercial. Esta situación ha conllevado, de un lado, a la venta de los inmuebles y de otra parte a la permanencia de fachadas inactivas, dado el bajo nivel socioeconómico de los habitantes de estos predios, quienes no cuentan con presupuesto para intervenciones externas de sus inmuebles.

La opinión frente a las culatas y su normatividad se encuentra dividida, dadas las singularidades determinadas por el IDU para cada uno de los predios. En las zonas de la ciudad donde existen culatas seguidas de áreas remanentes⁴⁵, como en la Av. NQS, existe una fuerte recepción negativa, relacionada con las normas que impiden la

⁴⁴ Artículo 272. Normas para el tratamiento de fachadas, culatas y cubiertas de las edificaciones (art. 262 del Decreto 619 de 2000, modificado por el artículo 197 del Decreto 469 de 2003)

⁴⁵ Que, como se explicó en el tercer capítulo, conforman el banco de predios del IDU, los cuales esperan ser vendidos a diferentes personas naturales o jurídicas para ser reactivados.

activación de las fachadas: “El IDU dijo en ciertos predios que no se podían sacar fachadas, ventanas, puertas, nada y hay harta bahía. Estos son problemas urbanísticos que afectan a la gente” (Propietario almacén de muebles. Av. NQS). Mientras en otras, como la Av. Fdo. Mazuera, se presentan algunas opiniones positivas: “El paisaje tiende a arreglarse. Se ha favorecido la creación de nuevos locales comerciales. Donde no se han abierto fachadas es porque la gente no ha podido vender o todavía no lo han podido hacer por ellos mismos” (Propietaria de inmueble en venta. Av. Fdo Mazuera).

Precisamente por la existencia de culatas con más de una década de antigüedad en diferentes avenidas de la ciudad, y la apropiación que los escritores de grafiti han hecho de ellas desde su aparición en la ciudad, el DADEP junto con el IDARTES ha promovido el uso de estas áreas para prácticas artísticas urbanas. De acuerdo con el Decreto Distrital 075 del 22 de febrero de 2013, por el cual "se promueve la práctica artística y responsable del grafiti de la ciudad y se dictan otras disposiciones", con el fin de fomentar mejores relaciones ciudadanas con el espacio público.

En relación con estas prácticas, Idartes y los escritores de grafiti aseguran que las intervenciones artísticas recuperan los espacios en la medida en que los dotan de identidad y los revitalizan. Reduciendo, de esa manera, la sensación de inseguridad y, por lo tanto, la topofobia que generan. Catalina Rodríguez, Gerente de artes plásticas y visuales de Idartes, menciona que:

Está comprobado que una vez se instala una intervención artística en un muro, la gente automáticamente se abstiene de botar basura, de hacer pipí en la pared y cosas de estas. Estas acciones logran una recuperación efectiva del espacio público y cuando se observa el antes y el después de los ejes viales como la 26 o la 10ª se evidencia que estas acciones permiten relaciones diferentes de los peatones con el espacio (Catalina Rodríguez).

Esta opinión coincide con las de escritores de grafiti como Cesar Rubio quien asegura que

...Todas las avenidas que hace Transmilenio dejan unos espacios para pintar. (...) Tú ves murales en los peores rotos e igual si tú te das cuenta eso transforma ese espacio. Cuando un muro está feo, está lleno de basura. Ese muro cambia totalmente cuando está pintado. Los muros peligrosos los intervienen y esos muros cogen otra dinámica totalmente distinta porque ya

no es el muro de ladrillo todo feo sino es un muro tal vez con un mural bien hecho. Eso cambia la perspectiva, y la dinámica de esa comunidad porque ya a la gente entonces le da cosa poner basura encima del mural bonito. Entonces eso también transforma espacios. Es otra dinámica porque la gente también empieza a valorar el muro cuando es un mural artístico, grande. Mal que bien lo cuidan durante un tiempo (Cesar Rubio, Colectivo Toxicómano).

La influencia del *street art* desde la apertura de los espacios concertados ha sido tal que muchos de estos murales se han convertido en icono de Bogotá. Algunos incluso han adquirido significados importantes para la ciudadanía, relacionados con eventos y personajes de la historia nacional que les han permitido constituirse como espacios de memoria. Este es el caso del mural alusivo a Jaime Garzón o el de la Unión Patriótica, juntos en la Avenida El Dorado:

Es bueno que hayan pintado para que no se vea solo cemento y evitar que se llene de grafiti porque están haciendo como un estilo de obras de arte, incluso en este pedacito hay un muchacho que da como paseos a extranjeros y viene y se para acá y le da como la enseñanza de quién es Jaime Garzón (Figura 29) y lo que ha pasado, y cómo es la forma de expresarse de la gente (Peatón. Avenida El Dorado).



“Y son esas pequeñas áreas de la ciudad las que constituyen el grueso del espacio público”

N Yovany Jiménez - Director Dadep

Figura 29. Propaganda del Dadep sobre espacio público en culata intervenida. Fuente: @dadepbogota. 2014

Si bien la capacidad de transformación y recuperación que de estos espacios tiene el arte urbano es alta, algunos escritores de grafiti consideran tendenciosas las iniciativas concertadas del distrito, puesto que, en su opinión, más que apoyar la práctica libre del grafiti

...Estas iniciativas muchas veces son para decorar, de ahí debe nacer la idea. Tú pintas para tapar, tú pintas para que se vea más bonito, tú pintas para que no se vea lo que está detrás. Entonces yo creo que ese tipo de espacios se han vuelto la panacea de gente que manda a pintar a otra gente como el gobierno. “No. Tápame el espacio o has un mural bien bonito sobre eso para que la gente diga: ¡Huy vea el mural! Y no diga: ¡Huy le falta medio edificio a esa vaina!” (Rama. Colectivo Mutabor).

El grafiti constituye una de las formas de apropiación del espacio urbano más evidentes, apropiación que logra extenderse a los habitantes de la ciudad cuando estos se sienten identificados. Sin embargo, el grafiti en sí mismo no crea o activa el espacio público, para que esto suceda son necesarias iniciativas urbanísticas y socio-recreativas adicionales. En el caso de la figura 29, aunque la práctica espacial retratada se muestra como una iniciativa institucional, lo cierto es que el recorrido en bicicleta por estos grafitis es un proyecto independiente, dirigido a extranjeros como un tour que se cobra y que se organiza a través de la página bogotagraffiti.com.

De otro lado, cuando se comparan las intervenciones concertadas y promovidos por la administración en las diferentes avenidas de estudio, se percibe que los murales y el street art de mayor calidad tanto técnica como estética parecen estar concentrados en el eje de la 26. Disposición que al parecer está relacionada con el hecho de que esta es la vía que conecta el aeropuerto con el centro de la ciudad, y en ese sentido podría pensarse que existe un interés estratégico de estetización de la avenida de cara a la imagen internacional de la ciudad.

Proyecto

Entre las adecuaciones que a los ciudadanos les gustaría aplicar en las culatas, las opiniones versan en su mayoría sobre el uso de estos espacios para las prácticas de arte urbano. Como se ha mencionado en repetidas ocasiones los habitantes de la ciudad presentan opiniones divididas en relación con la práctica del grafiti. En esa medida, aunque al 25% de los entrevistados les gustaría pintar con murales estos espacios, muchos mencionan que los grafitis realizados deben ser “artísticos”, “más ordenados” o “con un significado real”. En contraste, el 22% considera que sería mejor retirar tanto grafitis como publicidad y “pintar normal”. De manera general, los entrevistados

manifiestan desaprobación frente al uso de los muros para publicidad y por eso, mencionan la posibilidad de generar sanciones para regular la contaminación visual que, en su opinión, genera esta práctica. Propuesta que demuestra un desconocimiento de la norma por parte de los ciudadanos, dado que en la actualidad ya existe este tipo de amonestación por publicidad exterior visual (PEV) ilegal.

Otras propuestas de adecuación directa de estas superficies, aunque manifiestas en menor proporción, respectivamente, son la activación de fachadas mediante apertura de nuevas puertas y ventanas para uso comercial o residencial, junto con la instalación de muros verdes. Iniciativas que, según los entrevistados, revitalizarían estos espacios, tal y como menciona Hugo Espitia: “Yo dejaría que hicieran locales, y darle vida a estos frentes que están desocupados y eso mejora la seguridad de la gente. (...) En esas paredes sólo hay mugre” (Hugo Espita. Vendedor ambulante. Av. NQS).

Entre los proyectos mencionados existen otros que no implican acciones directas sobre los muros, sino que corresponden a cambios de las condiciones socio-espaciales de las distintas zonas en las que estas culatas existen. Entre estas propuestas se mencionan el aumento de presencia policial (11%), el mejoramiento de las condiciones de limpieza e iluminación (11%) en los alrededores y el retiro de los indigentes (4%). Acciones que en conjunto se proponen para mejorar las condiciones de seguridad.

Adicionalmente se presentan en porcentajes mínimos opciones menos coercitivas como la regulación de la disposición de afiches en estas zonas (1%) y el apoyo a los habitantes de calle (2%): “El gobierno debería ayudar a la juventud y a toda esa gente que está metida en la droga. Deberían hacer más por ellos, desintoxicarlos, darles de comer, dónde vivir, construir un sitio donde puedan resocializar” (Peatona. Av. Fdo. Mazuera). Un pequeño porcentaje de los entrevistados asegura que no harían ninguna adecuación al espacio, bien porque consideran que no lo necesita (3%), porque no se les ocurre qué hacer (1%) o porque tienen un total descreimiento frente a las posibilidades reales de transformación de los espacios (2%): “Ya eso dejar así... porque ya Transmilenio qué” (José Torres. Comerciante. Av. El Dorado).

La postura institucional se relaciona de un lado, con los proyectos de renovación urbana

liderados por la ERU y la implementación de nuevos proyectos de vivienda, en los cuales “el IDPC entra a participar en cuestión de lineamientos en función de mejorar y cualificar el problema del paisaje de la calle” (Miguel Hincapié, IDPC). Así mismo, mediante el apoyo a prácticas artísticas urbanas el Idartes “apropia zonas deprimidas de espacio público que surgen con el paso de las intervenciones urbanas y van dejando áreas de nadie, que son realmente de todos” (Ruíz C., 2014, p. 3).

4.2.2. Áreas remanentes

Evocación.

Al igual que en los espacios dominados por culatas, las zonas que presentan áreas remanentes continuas a lo largo del perfil vial, estaban ocupadas por inmuebles que presentaban diversos usos tanto de tipo comercial como residencial, de acuerdo con los testimonios de los entrevistados. Las diferentes zonas con remanentes presentaban dinámicas singulares, si bien entre las avenidas Fernando Mazuera y Caracas existía una fuerte depresión social en los sectores actualmente demolidos, en El Dorado y La NQS los sectores no tenían problemas fuertes asociados a dinámicas socio-económicas. En algunas zonas de la Caracas se encontraban, incluso, edificaciones consideradas bienes de interés cultural por su estilo arquitectónico. Sin embargo, el IDPC excluyó a los inmuebles de esta condición, entre otros factores, por su gran nivel de deterioro relacionado con el funcionamiento no regulado de moteles, bares y pagadarios⁴⁶ que habían fragmentado el tejido social. Pues como afirma Hernán, dueño de un minimercado en el Barrio Alameda “las residencias que había se llenaban de gente que venía a fumar y a meter droga”.

A pesar de las condiciones sociales aducidas, los comerciantes recuerdan con añoranza los antiguos establecimientos que ocupaban los actuales remanentes. Este es el caso de José Torres, quien lleva 32 años trabajando en la Avenida El Dorado con su caseta de comestibles y asegura que antes de la implementación de Transmilenio

...habían viviendas y locales (...) a la vez, porque hubo mucha gente que subsistía de sus mismas casas. (...) Hay gente que salió de acá y fracasaron.

⁴⁶ Los pagadarios son negocios, utilizados generalmente por personas de bajos recursos económicos, basados en el préstamo ilegal de dinero con intereses que van del cinco hasta el treinta por ciento y que deben ser cancelados a diario o “gota a gota”.

Conozco dos casos, el señor del pescado y el señor de las medias, empresas grandes que le daban de comer a más de uno y por culpa de eso se acabó (sic). Estas casas no deberían haber sido derrumbadas porque no fueron afectadas por la construcción. El andén y el predio que quedó vacío es muy grande y ahí podrían haber permanecido los negocios y las casas. (Don José Torres. Comerciante. Av. El Dorado)

Así mismo, Patricia Forero, quien permaneció durante 19 años vendiendo flores en la galería que quedaba sobre la avenida Caracas y ahora está en una carpa en la “nueva galería de la 26”, explica que

La galería antes estaba donde quedó el deprimido. Esos locales eran en cemento, en teja y en ladrillo. Además cada local tenía su servicio de agua y luz independiente. Ahora, (...) en carpas es muy duro porque si llueve o si hace mucho sol se daña mucho la flor. Si hace mucho viento lo mismo porque esas carpas tienden a levantarse. Es muy inseguro. Ya hemos tenido robos y frente a estos nadie nos responde (Patricia Forero. Florista. Av. Caracas).

Percepción y Juicio.

El 75% de las personas que respondieron las preguntas de reconocimiento fotográfico (Anexo A) reconocieron las áreas remanentes de las avenidas de estudio. Sus apreciaciones, junto con las de peatones y comerciantes muestran una alta percepción negativa (80%) de estos espacios, pues consideran que las demoliciones degradan los lugares al dejar en lugar de los inmuebles, espacios abandonados sin un plan urbanístico claro (Figuras 30 y 31). Así mismo, la mitad de los entrevistados relaciona los espacios remanentes con la sensación de inseguridad, asociada principalmente a la presencia de indigentes y basura.

Los ciudadanos aseguran que “estos terrenos vacíos se prestan mucho para alojamiento de habitantes de calle y consumidores de vicio” (Peatón. Av. NQS), algunos mencionan, incluso, que “en esos huecos (...) meten a las niñas y hasta las violan” (Hugo Espitia. Vendedor. Av. NQS). En general califican los remanentes como “atracaderos” y “cagaderos”, expresiones utilizadas tanto por hombres como por mujeres.

A pesar de estos calificativos, existen diferencias en la manera en que son percibidos los remanentes, de acuerdo con sus características estructurales. Si bien las áreas

intermitentes entre otros inmuebles y con suelo pavimentado, características de la NQS, son las que generan mayor topofobia por simular callejones encerrados y aislados. Aquellas áreas que mantienen suelo con pastos y que están rematadas por culatas intervenidas con murales, generan sensaciones más positivas en los habitantes de la ciudad. Lo que lleva a que la tranquilidad sea la sensación mencionada en segundo lugar, al representar casi la quinta parte del total de entrevistados.



Figuras 30 y 31. Esquina Av. Caracas con calle 24. Antes y después del proceso de demolición. Omar Ducuara, 2010 y Nataly Díaz, 2014.

Este es el caso del área remanente de la avenida El Dorado con carrera 27 (Anexo A) que es descrita por el 60%, como una zona tranquila “por ser una imagen que evoca paz

y por el pasto como punto de naturaleza” (Hombre de 31 años). El 40% restante sigue otorgando juicios negativos a zonas como esta, pues mencionan que “a pesar de estar limpio se ve muy desolado” (peatona) y “desgraciadamente (...) nos enseñaron a temerle a las esquinas, cuadras y demás cuando están así de solitarias” (Hombre de 22 años). En tercer lugar, los entrevistados relacionan las áreas remanentes con sensación de impaciencia debido a que, en su opinión, “esos espacios están deshabitados. No están prestando ningún servicio a la sociedad” (Peatona Av. El Dorado).

Desde las diferentes entidades estatales los remanentes representan una problemática en el paisaje de la ciudad pues, de un lado “tienen diversas formas y tamaños, por lo general demasiado pequeños para desarrollos urbanísticos. De otro lado no son rentables de manera financiera para negocios porque no hay un flujo de personas suficiente” (Leopoldo Ramírez, ERU). Además, constituyen “un vacío entre el urbanismo anterior y la obra de infraestructura” (Pedro Héndez, SDP) en la medida en que “se hace primero el trazado y posteriormente se asigna a la ERU para actuar sobre los bordes fragmentados” (Leopoldo Ramírez, ERU), pues “en la actualidad no existen marcos regulatorios adecuados para las áreas de cesión ni los predios resultantes” (Miguel Hincapié, IDPC).

Uso

Debido a las múltiples variantes de áreas remanentes existentes, estos son los paisajes residuales que mayor diversidad de usos presentan. De esta manera, aquellas que están en medio de inmuebles o en esquinas de manzanas urbanísticas, se caracterizan por ser utilizadas como espacios para la práctica del grafiti al constituir un espacio mixto, acompañado de culatas. El área remanente como tal, es decir, el suelo, tiene diversos usos dependiendo su estructura.

En los remanentes abiertos o sin cercar, que están pavimentados y ubicados en medio de inmuebles, es común, durante el día, el uso del espacio como parqueadero, especialmente en zonas que mantienen un carácter comercial. Si el remanente está cerca a talleres de mecánica, ornamentación y carpintería, estos espacios son utilizados como extensión del área de trabajo y en otras zonas, donde el carácter comercial o

residencial se ha fragmentado estos espacios adquieren usos marginales, como su empleo por algunos transeúntes para orinar o la disposición de escombros, basuras y llantas por los ciudadanos en general. Tal como lo menciona Salvador Quitora, empleado de la empresa Aguas de Bogotá:

Los lugares abiertos, que tienen como bahías, los cogen como basurero, entonces nos están perjudicando y más en el centro. Nosotros necesitamos que nos colaboren, tomar conciencia cada uno de nosotros aquí en la ciudad. (...) Yo he tenido problemas con los indigentes porque a veces uno los ve rompiendo las bolsas y les dice y esa gente lo trata a uno muy mal (Salvador Quitora. Escobita. Aguas de Bogotá).

También se identificó que aquellos remanentes pavimentados que hacen parte de perfiles más homogéneos y amplios, es decir, que no se presentan intermitentes en medio de inmuebles construidos, son utilizados para el establecimiento del comercio informal tanto espontáneo como organizado por el Distrito. No obstante, la sola existencia de estas áreas no conlleva a la presencia de vendedores. Para que el comercio informal se establezca son necesarias ciertas condiciones que aseguren, principalmente, el flujo continuo de peatones con potencial de compra. Por esta razón, aquellos remanentes cercanos a locales comerciales o de servicios son los más adecuados para esta práctica espacial. De manera reciente, las áreas mencionadas también han sido utilizadas por las entidades oficiales para el establecimiento de puntos de atención y servicio a la ciudadanía mediante diferentes iniciativas, entre las cuales, la más común es el establecimiento de CAI móviles, en remanentes que por su excesiva concurrencia o soledad constituyen focos de inseguridad.

Otro tipo de remanente, es aquel que tiene suelo con pastos y malezas. Aunque estas zonas permanecen un poco más limpias, aquellas cercadas se prestan para una mayor acumulación de basuras en comparación con las zonas abiertas. Estas últimas favorecen, aunque en baja proporción, usos de tipo recreativo como pasear mascotas. Así mismo, los remanentes abiertos, con suelo en pasto o pavimento, ubicados en zonas donde se destaca el carácter residencial, son utilizados eventualmente por niños y adolescentes, hombres por lo general, para jugar fútbol⁴⁷ (Figura 32), práctica que puede

⁴⁷ Durante el trabajo de observación directa realizado en estos espacios no se presencié el desarrollo de otros juegos o prácticas deportivas, además del aquí mencionado.

estar relacionada con la ausencia de parques y espacios para la recreación y/o las actividades deportivas en estas zonas.



Figura 32. Niños jugando en remanente. Avenida Fernando Mazuera. Nataly Díaz. 2014

En horas de la noche las áreas remanentes cambian de ocupantes pasando a ser utilizadas, principalmente, por habitantes de la calle y recicladores. Quienes, de un lado usan estos espacios para dormir o desarrollar actividades de separación de materiales de reciclaje, pero de otro lado, también los aprovechan para satisfacer necesidades fisiológicas varias, consumir sustancias psicoactivas o realizar quemas, lo que se evidencia en las manchas de hollín sobre las paredes de las zonas con culatas.

Proyecto

En relación con las zonas demolidas y con los predios no edificados, la tercera parte de los entrevistados desearía adecuar estos espacios como zonas verdes y de recreación, disponiendo gimnasios urbanos, sillas para descanso, árboles, jardines y parques; en segundo lugar, el 15% “daría un uso útil al espacio” (Peatona. Av. El Dorado) mediante la construcción de inmuebles para vivienda y/o comercio y en tercer lugar aseguran que les gustaría mejorar la seguridad de la zona con el establecimiento de CAIs.

De otro lado, con el 11% y 10% aparecen como propuestas mejorar las condiciones de limpieza de estos espacios con estrategias como la disposición de baños públicos y la adecuación de estas áreas “para los vendedores ambulantes. Para que esos espacios que en realidad no se ocupan, se utilicen mejor a cambio de obstaculizar los andenes que son las vías de acceso público” (Peatón. Av. NQS). Frente a esta última propuesta es necesario precisar que, aunque hay vendedores que ya hacen uso de algunas de estas zonas, una parte de los ciudadanos relacionan su presencia con la ocupación no regulada del espacio público y la creación de condiciones propicias para el robo por la obstrucción de la movilidad peatonal, siendo este el caso asociado al remanente de la Av. Fdo. Mazuera con Jiménez (Anexo A).

En esa medida plantean una mejor organización, la cual pasa por la disposición de los puestos a modo de galerías, distribuidas de manera uniforme sobre el perfil vial. Circunstancia que le quitaría la condición ambulante a esta práctica comercial y con la cual los vendedores ambulantes no parecen estar de acuerdo, pues a excepción de Patricia Forero (Vendedora de flores en Av. Caracas), quien ya trabaja bajo la figura de galería, ninguno de los entrevistados para esta investigación mencionó esta posibilidad.

Cuando se analizan los datos por actores sociales, se identifica que para los comerciantes la adecuación de los remanentes como espacio verde o espacio público no es relevante. En su lugar plantean que el mejor uso que podría darse a estas áreas es urbanizar y construir nuevos almacenes “para que se poble más la zona (sic)” (Vendedor. Av. El Dorado). Así mismo, aunque peatones y usuarios de Transmilenio coinciden en las propuestas que ocupan el primer y tercer lugar. Mientras para los peatones el segundo aspecto en orden de importancia es la organización de los vendedores ambulantes en las zonas remanentes que colindan, pero no hacen parte del andén, para los usuarios de Transmilenio es más relevante mejorar la limpieza de estas zonas. Adicionalmente, y en porcentajes que no superan el 6%, se presentan como propuestas mejorar la iluminación, retirar la indigencia, construir establecimientos educativos, habilitar parqueaderos, construir establecimientos para ayudar a indigentes y trabajadoras sexuales o simplemente no hacer nada en estas áreas.

Las iniciativas de las entidades en relación con los remanentes se corresponden, en primer lugar, con “la posibilidad de re-ocupar y reconstruir (...) [a través del] diseño e implementación de proyectos de vivienda en algunas zonas residuales” (Miguel Hincapié, IDPC). Seguido del “ideal [de] generar espacio público desde estos remanentes [ya que] en la actualidad se busca que el IDU remita al DADEP la administración y el aprovechamiento económico de estos predios” (Freddy Parada⁴⁸, DADEP). Además, para activar algunas de estas áreas como espacio público se están fomentando iniciativas como “Haciendo place making”, concurso distrital “que pretende involucrar a la población en el diseño y construcción (...) del espacio público [a través de la entrega de] un kit de elementos y materiales específicos para la realización de la intervención” (dadep.gov.co). Aunque para la fecha de realización de las entrevistas⁴⁹, el DADEP aseguró que “en la actualidad no se aplica ninguna acción sobre los espacios residuales debido a la limitación presupuestal de la entidad. Los pocos recursos económicos con los que cuenta de manera directa el DADEP limitan el trabajo de adecuación y/o recuperación de estas zonas” (Freddy Parada, DADEP).

De otro lado, “desde la Secretaría de Cultura Recreación y Deporte se busca apoyar la generación de obras nuevas de características escultóricas que puedan ubicarse en algunos de estos nuevos espacios de la ciudad” (Liliana Angulo, SCR D). También “existe un estudio llamado *bordes Transmilenio* que propone unir varias tiras para construir algo, [pero] el proyecto está inactivo pues realmente (...) estos resultantes (...) no tienen un potencial de renovación real a menos de que exista la posibilidad de unir varios remanentes lo cual implica la compra del resto del borde urbano*” (Leopoldo Ramírez, ERU).

Finalmente, la Secretaría de Integración Social junto con diferentes entidades distritales tiene previsto establecer en estos remanentes puntos de atención comunitaria mediante instalaciones sencillas y de fácil adecuación como casas prefabricadas o carpas. Proyecto que ha estado adelantando la arquitecta Gisela, a través de visitas presenciales, en sectores puntuales como el barrio Venecia a la altura de la avenida

⁴⁸ Arquitecto asesor del despacho SAI. DADEP

⁴⁹ Octubre de 2014.

* Entiéndase *perfil vial*, desde la acepción que se maneja en esta investigación.

NQS⁵⁰. Sobre los proyectos relacionados con este espacio asegura que “hay unas expectativas muy positivas frente a la remodelación de estas zonas o de la reactivación de las mismas, que vendrán a futuro”.

Sin embargo, a juzgar por lo dicho en las entrevistas por funcionarios de diferentes entidades no hay una política clara o definida sobre qué hacer en estos espacios. Hay diferentes propuestas según cada entidad, pero ninguna articulación.

4.2.3. Inmuebles subutilizados o abandonados

Evocación

Los inmuebles aparentemente abandonados dentro de la ciudad surgen de manera paulatina. Su subutilización y deterioro van sucediendo gradualmente, a tal punto que la transformación del lugar sólo es percibida, en la mayoría de los casos, cuando ya ha entrado en un estado avanzado. Por esta razón la evocación de estos paisajes es muy difusa. Los habitantes de la ciudad no logran recordar con claridad los usos o condiciones de los distintos inmuebles, debido a su múltiple singularidad. Sólo quienes tuvieron una relación directa con ellos pueden describir el pasado de las edificaciones. Aun así, fotografías antiguas, documentos periodísticos e investigaciones académicas muestran que la mayoría de los inmuebles subutilizados o abandonados que se encuentran hoy en las avenidas estudiadas comparten un pasado destacado.

Edificios destinados a oficinas, al uso residencial de las clases media y alta, a fábricas, empresas, hospitales y locales comerciales han venido cayendo en desuso desde el siglo XX y permanecen como elefantes blancos⁵¹ en la ciudad. Otros, obedeciendo al carácter efímero de los paisajes residuales terminan demolidos para pasar a constituir remanentes. Estos paisajes son mencionados en mayor medida por quienes recorren las avenidas Caracas y Fernando Mazuera. Entre los elementos evocados más destacados

⁵⁰ El 20 de enero de 2015, durante una de las jornadas de trabajo de campo realizada en la NQS, coincidí con la arquitecta Gisela (quien se negó a dar su apellido). La funcionaria de la Secretaría de Integración social, junto con funcionarios del Ministerio de justicia se encontraban visitando el sector de Venecia para decidir en cuál de estas áreas remanentes colocar un despacho o comisaría de familia de atención rápida.

⁵¹ “Con esta frase se puede definir activos que tienen un costo de mantenimiento mayor que los beneficios que pueden aportar. También se puede extender a aquellos que proporcionan beneficios a unos pero ocasionan problemas a otros” (Montes, F. 2013)

se encuentran: “Las casas deterioradas, con las ventanas rotas, los grafitis en la mayoría de las casas, los árboles enfermos en su mayoría” (Mujer de 22 años. Av. Caracas). “Los edificios antiguos y cómo se acaban o destruyen” (Mujer de 47 años. Av. Fdo. Mazuera). El hospital abandonado San Juan de Dios y la basura (Mujer de 18 años. Av. Fdo. Mazuera).

Percepción y Juicio

De las personas que respondieron las preguntas de reconocimiento fotográfico (Anexo A), el 86% asegura reconocer los inmuebles subutilizados de las avenidas de estudio. Frente a estos espacios los ciudadanos relacionan sensaciones negativas en un 92%, entre las cuales se mencionan, de mayor a menor porcentaje, la inseguridad (37%), la impaciencia y la ira (26%), el temor (16%) y la tristeza (13%). Frente a las sensaciones de inseguridad y temor estas son atribuidas tanto al “aspecto tenebroso” (Hombre de 18 años. Av. Caracas) y deteriorado de las edificaciones, como a la percepción de que “los espacios abandonados pueden ser habitados por indigentes” (Peatona. Av. Caracas), quienes son vistos como una amenaza. No obstante, la mayoría de las causas atribuidas a las sensaciones negativas relacionadas con estos lugares son abstractas. Las personas en general sienten “temor de que algo te pueda pasar” (Mujer de 20 años. Av. Caracas), aunque no existan hechos reales o experiencias directas asociadas a tal imaginario.

La impaciencia y la ira, por su parte son adjudicadas al “descuido del estado” (Peatón. Av. Fdo. Mazuera) y a apreciaciones de carácter social, como se puede ver en la afirmación de este usuario de Transmilenio: “Tanta pobreza en este país y las viviendas abandonadas, generando mala imagen, además se están deteriorando (sic)” (Hombre de 38 años. Av. Caracas). Finalmente, la sensación de tristeza para esta tipología particular está relacionada con los inmuebles abandonados con los que algunos ciudadanos mantienen vínculos emocionales o que representan funciones sociales importantes. Siendo este el caso de los hospitales, frente a los cuales, los ciudadanos comentan que “es triste el ver que un hospital tan importante para todos esté en ese estado” (Peatón. Av. Fdo. Mazuera) o “hace unos años el hospital materno infantil no se encontraba en condiciones tan deplorables; además que allí nací” (Mujer de 23 años. Av. Fdo. Mazuera).

Las causas de la subutilización o abandono de estos inmuebles son diversas, y se han

explicado en los apartados 3.3.2 y 3.4 de esta investigación. Sin embargo, es importante precisar que desde algunas posturas se plantea que “los predios no son abandonados, en su lugar los propietarios los cierran esperando mejores tiempos” (Leopoldo Ramírez, ERU).

Uso

Los inmuebles que caen en la subutilización pierden o reducen considerablemente el uso para el cual fueron diseñados y/o construidos. Muchos, sin importar su destinación original, permanecen activos gracias a usos comerciales de baja gama o de bodega. Los edificios de apartamentos e incluso de oficinas que ya no son utilizados para sus fines iniciales, terminan convertidos en residencias de mala calidad. Y en casos aislados, apropiados por personas sin hogar a causa de diversas situaciones: desempleo, desplazamiento, drogadicción. De manera reciente, inmuebles ubicados sobre la avenida Caracas están siendo utilizados para recepción y compra de material de reciclaje.

Las fachadas, puertas y vidrios de los inmuebles subutilizados o abandonados son utilizados a modo de muros, por la publicidad informal y el grafiti de todo tipo. En el caso de los hospitales San Juan de Dios y Materno Infantil, los trabajadores que se niegan a aceptar la desaparición de estas instituciones usan las rejas de puertas y ventanas para pender pancartas con grafiti de línea, que denuncian las condiciones del sector salud en el país y la responsabilidad del gobierno en relación con la actual situación de estos centros. En las demás edificaciones es posible encontrar desde *tags* sencillos hasta grandes piezas de arte urbano.

Los escritores de grafiti, explican que “si hay un grafiti es porque o es un sitio donde no hay control, donde el Estado no está, o es un sitio donde hay un acuerdo, [así mismo, aseguran que, entre uno y otro, prefieren] los sitios abandonados y viejos porque es darle nueva vida al espacio” (A. colectivo Toxicómano, citado por Ruíz N., 2011, p. 2). El asunto pasa por una concepción del espacio público como “tierra de nadie”, como explica Iván Alzate, “Cuando escribo un grafiti ya no solo transito el espacio para ir de mi trabajo a mi casa sino que además me lo apropio, me lo tomo para mí, lo construyo como un espacio, lo voy a llenar y lo voy a cargar de sentido, y lo voy a cargar de recuerdos. Ese espacio ya no va a ser un espacio de nadie”. En este mismo sentido el artista urbano

Andrés Bueno afirma que “el street art tiene la capacidad de reconstruir y resignificar una ruina. El arte puede convertir las ruinas y los muros en espacios para descubrir y poner la mirada ahí. Este es el caso de los edificios abandonados y/o caídos” (Andrés Bueno. Artista urbano).

Desde el ámbito legal, el Decreto 75 de 2013 no hace mención alguna respecto al desarrollo de la práctica del grafiti en inmuebles de carácter privado, en estado de abandono u ocupación. Sin embargo, puesto que las fachadas de los inmuebles hacen parte del espacio público según el artículo 272 del POT, no existe ninguna norma que les impida a los escritores de grafiti utilizar los inmuebles subutilizados o abandonados para ejercer su práctica artística.

Proyecto

A la tercera parte de los entrevistados (33%) les gustaría hacer una limpieza completa de estos inmuebles, lo que incluye retirar la publicidad y colocar canecas en sus inmediaciones. En segundo lugar, el 25% plantea una remodelación mediante el cambio de pintura y de vidrios para eliminar grafitis, además de incentivar la activación del espacio para el mismo uso que tenía en el pasado. El 16% de los entrevistados propone su adecuación “para que sea funcional” (Hombre de 21 años. Av Caracas) mediante el establecimiento de bibliotecas o vivienda de interés social. Entre las propuestas mencionadas, las cuales no superan el 8% cada una, se presentan las opciones de demoler estos inmuebles y aprovechar el espacio para construcciones nuevas, aumentar el apoyo de la policía para evitar la delincuencia y el deterioro de estos espacios por parte de la publicidad y el grafiti, aplicar medidas sancionatorias para evitar la basura, “organizar la venta de los productos de reciclaje en puntos especiales” (Dueño almacén de ropa. Av. Caracas), y en relación a los hospitales San Juan de Dios y Materno Infantil “convertirlos en nuevo espacio manteniendo la arquitectura” (Hombre de 24 años).

La mayoría de los inmuebles subutilizados o abandonados de las avenidas de estudio son propiedad privada y su futuro no depende directamente de las entidades distritales. Los inmuebles que presentan mejores condiciones estructurales, principalmente edificios de oficinas en el centro de la ciudad, tienen avisos permanentes de venta o arriendo. Aquellos propietarios con inmuebles ubicados en zonas con condiciones sociales

altamente deprimidas esperan que sus predios sean comprados por parte del distrito, de acuerdo con los planes de renovación urbana, o por la empresa privada para nuevos proyectos urbanísticos.

De otra parte, existen propietarios de inmuebles ubicados en zonas con buenas condiciones que, debido a los nuevos proyectos urbanísticos y el aumento del valor del metro cuadrado en la ciudad, han decidido cerrar sus inmuebles y permanecen a la espera de la mejor oferta de compra. Aunque en menor proporción, algunos de estos inmuebles, efectivamente le han apostado a la limpieza de sus fachadas con nuevas capas de pintura, al continuar en desuso estos vuelven a ser puntos claves para prácticas como el grafiti y la publicidad.

4.2.4. Zonas bajas de puentes y túneles

Evocación

Al constituir parte de la infraestructura de la ciudad, las bases de los puentes y los túneles son espacios a los cuales los ciudadanos no prestan especial atención. Muchos han estado allí durante tanto tiempo que no es posible recordar condiciones precedentes de los mismos. Cuando estos espacios son mencionados por los entrevistados sus comentarios hacen alusión, de una parte, a la mejora de la movilidad desde su aparición y, de otro lado, al aumento de habitantes de calle y grafitis. Éste último aspecto es mencionado en relación con la avenida El Dorado especialmente. Aquellos ciudadanos que consideran la avenida como una vía con fuertes problemas de indigencia y contaminación visual relacionan esta situación con la entrada de Transmilenio y la creación de nuevos túneles y pasos deprimidos: “Anteriormente era la mejor avenida de Bogotá. Había cuestión de árboles y había mejores puentes peatonales” (José Torres. Comerciante).

Percepción y Juicio

En concordancia con la omisión de estos paisajes en la categoría de evocación, sólo el 67% de las personas que respondieron las preguntas de reconocimiento fotográfico (Anexo A) identificó los puentes y túneles de las avenidas de estudio, presentando el menor porcentaje en comparación con los otros paisajes residuales. La percepción de

estos espacios obedece en un 86% a sensaciones negativas como la inseguridad (39%), la impaciencia (28%) y el temor (14%). Las cuales se relacionan con la suciedad, la soledad y el aparente abandono de estas zonas. En palabras de los entrevistados, al ser poco transitados, los puentes vehiculares son “un espacio propicio para ser presa de la criminalidad que pulula en Bogotá D.C.” (Mujer de 30 años. Av. Caracas), además “por lo general debajo de los puentes se presenta más inseguridad que en otros lugares y en estos sitios hay mucho indigente” (Mujer de 19 años. Av El Dorado).

Por su parte, en relación con los puentes peatonales los ciudadanos manifiestan, en primer lugar, un mayor nivel de impaciencia, relacionado con la gran cantidad de vendedores ambulantes que se ubican alrededor de muchos de ellos. Asunto que contrasta con la sensación de inseguridad que aparece en ausencia de los comerciantes, y que se presenta especialmente hacia el anochecer: “Después de las cinco es inseguro por el puente peatonal. A un familiar lo atracaron bajando el puente” (Peatón en la Av. NQS). “El puente peatonal que está en frente de Colsubsidio es inseguro desde las seis de la tarde, porque no hay policía. Se hace gente en cada una de las partes e intentan robar” (Peatón en la Av. El Dorado).

Al comparar las respuestas por género, se evidencia que las mujeres sienten mayor temor que los hombres en relación con estos paisajes residuales. Si bien los hombres se sienten inseguros casi en la misma proporción 46% frente a 54%, solo el 20% menciona la sensación de temor frente al 80% de las mujeres. Además, mientras los hombres explican que existe una diferencia en la sensación que les producen estos espacios de acuerdo con la hora del día, las mujeres parecen sentirse inseguras la mayor parte del tiempo: “Me da mucho miedo este sitio. Sólo he pasado en Transmilenio porque caminar por ahí me da miedo” (Mujer de 29 años. Av. Caracas).

El pequeño porcentaje de aceptación que presentan estos paisajes se relaciona de manera directa con la aprobación que, por parte de la población más joven (14 a 25 años), tiene la presencia de grafitis, que generan alegría y curiosidad porque “es inevitable preguntarse el porqué realizaron ese dibujo, además todo lo que puede llevar hacer un graffiti en Btá (sic)” (Mujer de 24 años. Av. El Dorado).

Uso

Además del uso estructural, propio de estos espacios, los muros y columnas de los diferentes puentes y túneles de la ciudad son utilizados a manera de culatas, tanto por el grafiti como por la publicidad informal, actividades que no están permitidas legalmente. En estos muros la práctica del grafiti es completamente autónoma y presenta tanto grafiti de línea como *street art* y *writing*. Siendo este último el más representativo. En relación con la publicidad, el espacio es ocupado principalmente por publicidad exterior visual, conformada por afiches de propaganda política o que anuncian conciertos, obras de teatro y cursos preuniversitarios, además de pasacalles y pendones con publicidad de constructoras y proyectos inmobiliarios. Dado que “los únicos sitios autorizados para afiches en la capital son las carteleras de las Alcaldías Locales y los mogadores” (Bogota.gov.co, 2013), en la actualidad la Secretaría de ambiente y la Policía Ambiental, entre otras entidades, adelantan “operativos de desmonte de PEV ilegal” (Secretaría distrital de ambiente, 2015).

Dependiendo de la estructura y la cercanía de los diferentes puentes a zonas comerciales o a pasos peatonales importantes, las zonas bajas de los puentes peatonales y vehiculares son utilizadas por vendedores ambulantes. Los puentes con un flujo peatonal reducido y los túneles son usados, en mayor o menor medida, como puntos para deposición de escombros y/o basura, baño público y por habitantes de calle para dormir y consumir droga.

Proyecto

Entre los cambios que a los entrevistados les gustaría hacer en las zonas bajas de los puentes y túneles están, en primer lugar, limpiar las basuras y escombros (25%) y aumentar la seguridad, con pie de fuerza y cámaras de vigilancia (25%). En segundo lugar, mejorar el alumbrado (19%) y en tercer lugar (12%) plantean que “sería una buena idea que tuvieran enredadizas [muros verdes] ya que esos puentes están muy grises” (I(L)Bogotá, 2012. En Skyscrapercity). Entre las opciones secundarias aparecen, tanto “pintar mejores grafitis” (7%) como quitar los grafitis (3%), adecuar puentes peatonales para comercio o zona deportiva (4%), sacar a los indigentes (1%) y no hacer ningún cambio (3%).

Desde las entidades distritales existen dos proyectos concretos para estos espacios. El primero, pretende modificar el artículo 5 del Decreto 75 de 2013, para aprobar el desarrollo de la práctica del grafiti en las zonas bajas de los puentes vehiculares y peatonales, que no están incluidas en el decreto vigente. Después de un trabajo conjunto entre la Secretaría de cultura, recreación y deporte, la Secretaria de ambiente, la policía y los escritores de grafiti dentro de “la mesa distrital de grafiti”, se generó en junio de 2015 un Proyecto de modificación, pendiente de aprobación, que al respecto menciona:

Artículo 2º.- Adiciónese un párrafo al artículo 5 del Decreto 75 de 2013, así: Parágrafo 1. Además de los espacios que sean autorizados a través de acto administrativo por parte de las Entidades Administradoras o Gestoras del Espacio público, determinadas en el Decreto 456 de 2013, se encuentran autorizados para la práctica responsable del grafiti, las zonas bajas de los puentes vehiculares y peatonales. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2015)

La segunda iniciativa distrital se relaciona con la propuesta de muros verdes, planteada por la ciudadanía. En un artículo de febrero de 2015, que se refiere a la construcción del interconector de tres troncales de Transmilenio, Caracas, NQS y la nueva de la calle Sexta, se asegura que “otra novedad serán los muros del puente que presentarán un aspecto verde gracias a los jardines colgantes que cubrirán dichas estructuras, generando oxígeno y una visión agradable para los ciudadanos” (Diario ADN, 2015). Este proyecto refleja un cambio ideológico en relación con el uso de estos espacios, al plantear la posibilidad de considerarlos como lugares en sí mismos, con posibilidades de uso que van más allá de sostener o simplemente estar.

De manera general, respecto a la opinión ciudadana en relación con las personas o entidades a quienes consideran responsables de los paisajes residuales y su transformación, la cuarta parte de los entrevistados (22%) coincide en señalar a la Alcaldía Mayor como la entidad encargada de sus transformaciones y la consecución de mejoras. Sin embargo, también son conscientes de la responsabilidad que recae sobre la ciudadanía en sí misma, la cual es mencionada por el 12%.

Muchos ciudadanos utilizan las palabras gobierno y distrito (4%) sin identificar una entidad responsable de manera específica. Algunos consideran, además, que los

problemas de la ciudad no sólo les incumben a las entidades distritales, sino que al ser Bogotá la capital del país su mejoramiento es un asunto de importancia nacional. En suma, el 46% de los entrevistados considera que la responsabilidad frente a los paisajes residuales recae en la Alcaldía Mayor, la ciudadanía y el gobierno en general (11%).



Figura 33. Actores responsables de mejorar los paisajes residuales en la ciudad.

Fuente: Elaboración propia según lo enunciado en las entrevistas realizadas.

Entre las entidades específicas mencionadas por los entrevistados, la policía presenta el mayor porcentaje con un 10%, seguida de las alcaldías locales, el IDU y la Secretaría de ambiente, todas mencionadas en un 5%. De otro lado, un 4% no sabe o no responde quién es responsable frente a los paisajes residuales. Con porcentajes de 3% y 2% aparecen las empresas de aseo, el estado, los grafiteros, la Secretaría distrital de planeación y los propietarios de inmuebles con fachadas inactivas. Existe un gran número de entidades que son mencionadas en porcentajes que no superan o incluso no alcanzan el 1%. No es claro si esta situación obedece a su desconocimiento o a que la ciudadanía en general no les otorga suficiente responsabilidad en el mejoramiento de los paisajes residuales. Entre estas se encuentran el IPES, el IDPC, la ERU, la SCRD y el DADEP, al igual que Transmilenio (Figura 33).

Además de los enunciados, algunos entrevistados mencionan a la empresa privada, las

universidades, las juntas de acción comunal y la Empresa de acueducto y alcantarillado como actores responsables de los paisajes residuales.

4.3. Análisis del paisaje residual por subcategorías narrativas

Las narrativas urbanas asociadas al paisaje residual, además de revelar posturas de los habitantes en torno a tipologías espaciales específicas, permiten identificar múltiples elementos relacionados con la ciudad y su paisaje urbano a mayor escala. Los cuales abarcan desde la apreciación de elementos arquitectónicos o de ordenamiento de la ciudad, hasta la evaluación de decisiones gubernamentales y políticas públicas.

4.3.1. Un ejercicio de memoria

Cuando los ciudadanos piensan en aquello que más recuerdan del paisaje bogotano, la basura, la contaminación y el descuido general de la ciudad es la imagen más recurrente, señalada tanto por hombres como por mujeres de todas las edades: “Por la carrera 30 los lugares tan solos y la cantidad de basura que hay en los andenes, bajo los puentes, etc.” (Mujer de 19 años. Av. NQS). “Las calles repletas de desechos, de vendedores ambulantes además de el (sic) gran problema de la indigencia” (Hombre de 18 años. Av. Fdo. Mazuera).

Esta imagen es seguida por la de los trancones y el mal estado de las vías, elemento mencionado por el doble de hombres que de mujeres entrevistados. El tercer lugar, en cuanto elemento de recordación de la ciudad lo comparten los componentes ambientales, fundamentalmente las montañas y los árboles, además de “la Universidad Nacional por lo verde” (Hombre de 23 años. Av El Dorado). Finalmente, los bogotanos destacan los peatones acelerados y la falta de cultura ciudadana, aspecto que es mencionado por las mujeres el doble de veces que los hombres.

Cuando se cuestiona a los habitantes de Bogotá sobre la ciudad en relación con la introducción de Transmilenio, componente definitivo de su paisaje urbano, se evidencia una opinión altamente dividida (Figura 34). De un lado por los diferentes usos que del espacio realizan los habitantes y, de otra parte, por las afectaciones directas a causa de

las modificaciones para la implementación del sistema de transporte. De esta manera, la mayoría de peatones entrevistados aseguran que en ausencia del actual sistema de transporte la ciudad carecía de espacios para caminar y era más desorganizada, pero en contraposición la mayor parte de los comerciantes recuerdan con gusto cómo era la ciudad en la medida en que, según sus testimonios, “antes de la construcción de Transmilenio había más comercio. Había más locales y ahora quedó muy solo.” (Andrea. Vendedora ambulante. Carrera 24, costado Norte). Asimismo, antes había una mayor cantidad de transeúntes lo que llevaba a tener un mayor nivel de ventas.

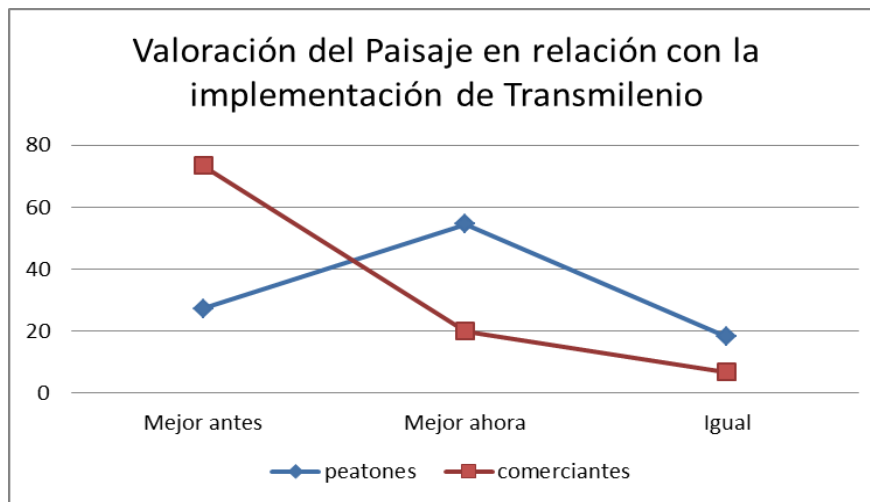


Figura 34. Evocación del paisaje de Bogotá en relación con la implementación de Transmilenio.

Aunque los usuarios de Transmilenio no fueron cuestionados sobre este aspecto en particular, es notable (como lo evidencian múltiples notas periodísticas) como su apreciación del paisaje pasa por su experiencia directa como usuarios del sistema de transporte. De esta manera, si bien aprecian mejoras a nivel urbanístico⁵², las diferentes situaciones vividas dentro del sistema pueden aportar una visión negativa de la ciudad. Pues como lo asegura el conductor de BTR Oscar Muñoz: “Se ha venido acrecentando la delincuencia. TransMilenio ha perdido imagen. Ya no es el medio de transporte con comodidad, garantías y seguridad para los usuarios” (Oscar Muñoz, citado por Marin,

⁵² Las opiniones ciudadanas al respecto se pueden encontrar en el foro de skyscrapercity.com titulado “¿Era muy fea Bogotá antes de TransMilenio?” <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=519794>.

2015).

A pesar de las discrepancias unos y otros afirman que el nivel de seguridad era mejor antes de la implementación del sistema masivo, con excepción de la av. Fdo. Mazuera donde la seguridad y la percepción de seguridad han mejorado con la introducción de Transmilenio, y especialmente la presencia policial asociada al mismo.

4.3.2. Valoraciones desde la experiencia

El paisaje urbano de Bogotá presenta fuertes matices, es ampliamente heterogéneo y por ello no es posible generalizar en relación con la percepción que suscita, la cual varía de manera radical según la ubicación espacial del observador. Situación que se presenta con cualquier región o territorio, pues ya decía Tuan (2007) que el ser humano abarca el espacio de acuerdo con su propia escala, según las distancias que puede recorrer a pie o el alcance que permitan sus sistemas de percepción. De ahí que sea imposible asignar un único calificativo para el paisaje de Bogotá o un adjetivo integrador que dé cuenta de cómo se percibe la ciudad como unidad. Lo más acertado es mencionar que las opiniones están divididas y dependen profundamente de la zona que cada habitante recorre a diario y de la relación que mantiene con ella; de aquél mapa mental que sobre el territorio urbano cada quien construye con base en sus experiencias, referentes y actividades cotidianas.

Los habitantes de la ciudad manifiestan de manera paralela su aprobación, pero también su disconformidad frente a una gran cantidad de elementos del paisaje: "En la ciudad se experimenta de todo así como vemos indigentes vemos gente trabajadora así como hay lugares que avergoenzan hay lugares hermosos es un equilibrio (sic)". (Mujer de 19 años. Av. Fdo. Mazuera).

En relación con elementos específicos del paisaje de la ciudad, a lo largo de los cuatro ejes de estudio los grafitis se perciben como el detalle más destacado. El cual es mencionado por un poco más del 50% de los entrevistados. Así mismo, la arquitectura de los edificios es representativa para la tercera parte y un porcentaje menor, alrededor del 13%, destaca la belleza del paisaje, liderada por la presencia de los componentes

ambientales de la ciudad, estos son los cerros y árboles, junto con las zonas verdes de parques y plazoletas: “La vista de los edificios y las montañas generan una imagen agradable” (Hombre de 27 años. Av. El Dorado). Adicional a esta apreciación los entrevistados resaltan como un aspecto positivo las buenas actitudes de alguna parte de la ciudadanía, pues aseguran que “a pesar de que la ciudad a veces tiene sus defectos, las personas y las acciones que realizan todo los días lo vuelve agradable” (Mujer de 20 años. Av. Fdo. Mazuera).

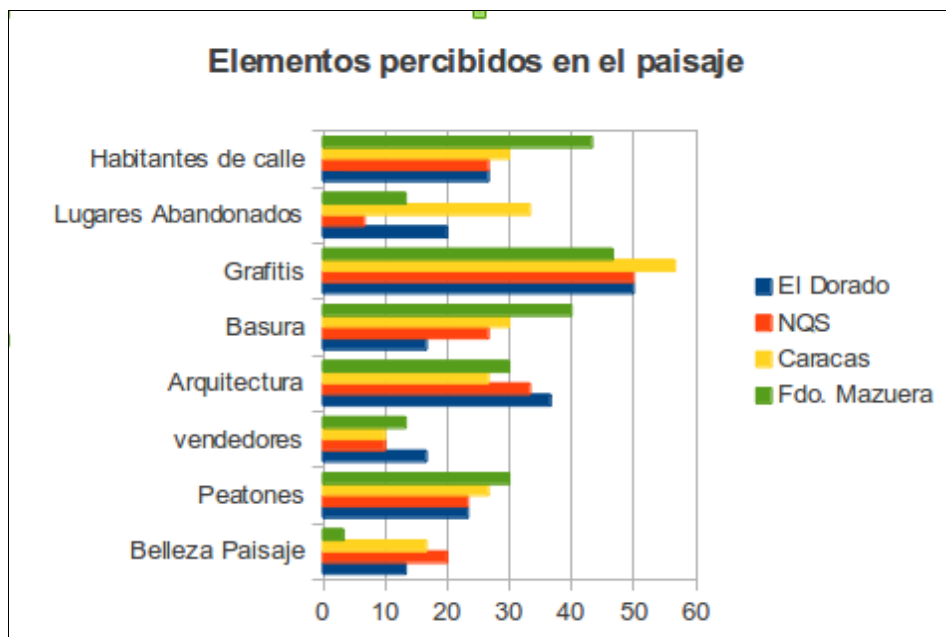


Figura 35. Elementos percibidos en el paisaje de Bogotá por ejes de estudio

Sin embargo, en la misma proporción que el componente arquitectónico, aspectos negativos como la presencia de basura y habitantes de calle son mencionados como los rasgos más sobresalientes en el paisaje urbano de Bogotá, seguidos por los lugares abandonados que aparecen en un 20% de las respuestas. La alta presencia de vendedores ambulantes en el espacio público es el aspecto que se menciona en menor proporción, principalmente por adultos jóvenes de 26 a 35 años (Figura 35).

Entre los aspectos del paisaje que más disgustan a los entrevistados se encuentran, en primer lugar, la desigualdad social, manifiesta en la indigencia, elementos arquitectónicos y fuertes contrastes entre las distintas zonas de la ciudad: "Se ve mucha pobreza (sic), se

ve desorden, se ve una ciudad con desigualdad en todo sentido" (Mujer de 19 años. Av. NQS). En segundo lugar, disgusta el desaseo, del cual responsabilizan a los mismos ciudadanos: "La gente no reflexiona en cuanto a la basura. No tenemos un control frente al tema" (Mujer de 22 años. Av. Fdo. Mazuera). Finalmente, otro aspecto mencionado es la insuficiencia de espacio público y zonas verdes: "En realidad es un paisaje de cemento aunque ay zonas verdes son escasas (sic)" (Hombre de 31 años. Av. NQS).

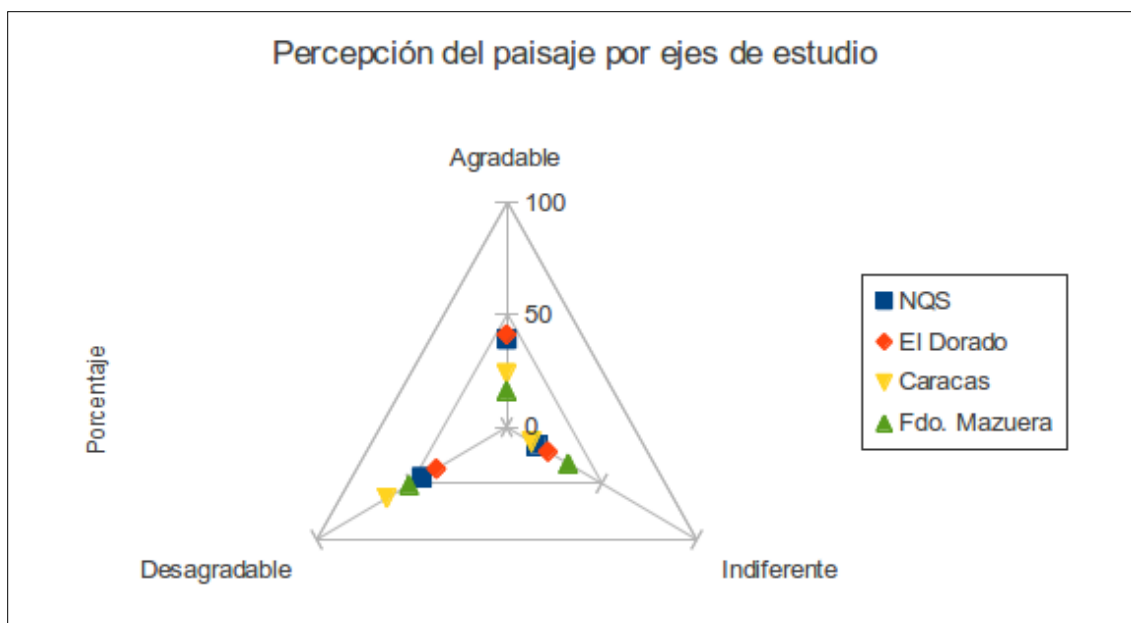


Figura 36. Percepción del paisaje por ejes de estudio.

Al preguntar a los ciudadanos ¿cómo le resulta el paisaje que ve en sus recorridos? el 49% de los entrevistados lo considera desagradable y el 31% agradable. Sin embargo, la respuesta que más llama la atención es "indiferente", mencionada por la quinta parte de los entrevistados (Figura 36): "Indiferente. Para una ciudad es lo normal, son sólo edificios, carros, gente, basura por todos lados" (Mujer en Avenida El Dorado).

Una postura indiferente frente al territorio oculta procesos de invisibilidad de los paisajes en la ciudad, derivados de considerar reiterativos los elementos que los conforman, como explican Duncan y Duncan (2009). En ese sentido, la indiferencia de los entrevistados implica que "dan por sentado" los paisajes que recorren al calificarlos como monótonos y genéricos. Más allá esta apreciación implica que los ciudadanos no logran identificarse con el paisaje y al parecer no identifican a otros en el mismo, así es como los

invisibilizan: "Indiferente porque la gente se limita a lo suyo y no le interesa lo demás" o "es terrible que la ciudad esté así pero no se puede hacer mucho", aseguran otras peatonas. Que las personas no le den importancia a lo que perciben o incluso que no perciban "nada" genera fuertes cuestionamientos sobre la capacidad de apropiación simbólica de los bogotanos frente a su paisaje, en la medida en que ésta sólo se construye "en las interacciones entre las personas y el espacio" (Lindón, et. al., 2006, p. 9).



Figura 37. Sensaciones asociadas a los paisajes residuales

De manera puntual, cuando se pregunta a los habitantes por las sensaciones que experimentan en relación con los paisajes residuales (Anexo A), aquella que más se repite, tanto en peatones y comerciantes como en usuarios de Transmilenio, a lo largo de los cuatro ejes de estudio, es la de inseguridad, que corresponde en promedio al 49% de las opiniones dadas. Sensación que está seguida por la impaciencia y el temor que suman el 28%. De otro lado, el cuarto lugar con un 9% lo ocupa una de las pocas sensaciones positivas mencionadas por los entrevistados: tranquilidad. En total, los ciudadanos mencionan veinte sensaciones distintas de las cuales sólo cinco corresponden a características positivas: admiración, curiosidad, alegría, seguridad y tranquilidad, que sumadas equivalen al 14% de las opiniones (Figura 37).

Los datos obtenidos sobre percepción del paisaje se relacionan de manera directa con las apreciaciones arrojadas por la "Encuesta de percepción ciudadana" del año 2014,

realizada por el programa Bogotá Cómo Vamos. De un lado, los resultados muestran que el 32% de los habitantes de la ciudad no manifiestan satisfacción, ni insatisfacción con Bogotá como una ciudad para vivir. Además, reporta bajísimos niveles de satisfacción tanto con el espacio público de la ciudad (28%), como con la gestión pública frente a basuras y cantidad de árboles, con un 17% y 21%, respectivamente (Bogotá cómo vamos, 2014, pp. 59-64). De otra parte, la encuesta indica que “el 52% de las personas en Bogotá se siente insegura en la ciudad” (Bogotá cómo vamos, 2014, p. 32), valores que se aproximan a los obtenidos en la presente investigación (Figura 38).

De otra parte, dentro de los ciudadanos entrevistados están algunos propietarios de inmuebles en venta⁵³, ubicados sobre las avenidas de estudio. La mitad de ellos argumenta que la decisión de vender su inmueble tiene que ver con Transmilenio por diversas razones, que pasan por lo estructural y lo urbanístico, pero al final derivan en la ruptura del sentido de pertenencia con sus antiguos lugares de vivienda: “La casa se afectó por la construcción de Transmilenio porque la demolición de la casa que quedaba sobre la avenida dejó grietas en la propiedad y debido al tráfico pesado en la NQS la casa se mueve mucho” (Walter Gómez, propietario inmueble en venta. Av. NQS - Cll. 63). “Desde el arreglo, la casa ha estado en arriendo y no se tiene ya ningún vínculo con ella (...), además la zona no es muy buena” (Propietaria casa en venta. Av. NQS - Cll. 72).

Otro de los elementos mencionados por los propietarios de los inmuebles afectados por proyectos urbanísticos, tanto de orden estatal como privado, es no ser tenidos en cuenta en las discusiones previas a la toma de decisiones que afectan sus predios. Al respecto, algunos entrevistados, dueños de inmuebles en venta y comerciantes, aseguran haber sido encuestados de manera previa a los desarrollos urbanísticos: “Vinieron e hicieron preguntas y encuestas. Nos contaron que estos predios iban a ser parte de Transmilenio” (Propietario de restaurante. Carrera 13. Frente a zona demolida en Av. Caracas). La mayoría de ellos afirma que, si bien fueron informados de las intervenciones, ninguna entidad les preguntó su opinión frente a las modificaciones de la vía y los predios colindantes antes de emprender los proyectos de transporte o para nuevos proyectos urbanísticos en zonas donde el sistema de movilidad ya está consolidado. “Simplemente

⁵³ Estos propietarios fueron entrevistados vía telefónica. Los datos de contacto se tomaron durante las jornadas de observación directa en los paisajes residuales.

nos pasaron la carta de que teníamos que desocupar y a nosotros nos toca mirar para donde irnos” (Propietaria. Almacén en Av. Caracas), mencionan los propietarios.

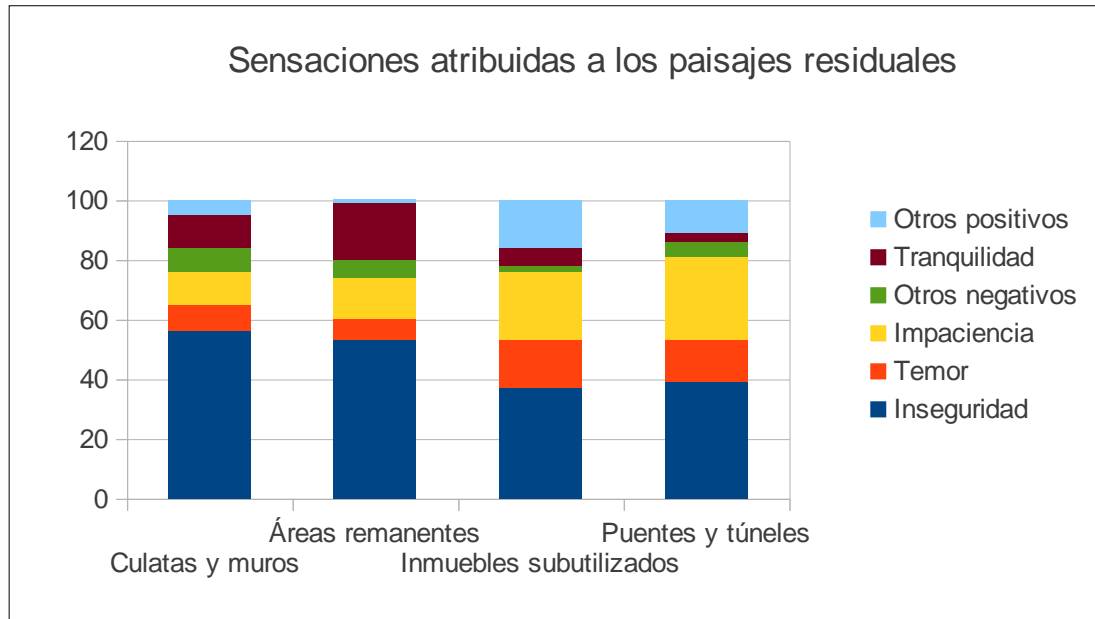


Figura 38. Sensaciones atribuidas a los paisajes residuales por tipología.

Las afirmaciones de los entrevistados revelan un sentimiento de impotencia frente a las decisiones estatales y de la empresa privada: “A mí me informaron, pero usted sabe que con el gobierno nadie pelea. Esa ya era una orden, dijeron que iban a demoler que iban a pagar a tanto” (Jorge López. Propietario almacén de muebles. Avenida Fdo. Mazuera). Al analizar sus discursos se observa una inconformidad en la medida en que el ser informado no implica ser tomado en cuenta en las disposiciones urbanísticas.

Entre quienes fueron informados, pero no se sienten partícipes de las decisiones y aquellos que aseguran no haber recibido ningún tipo de información, se cuenta el 80% de los habitantes afectados por proyectos urbanísticos. Este dato se corresponde con las declaraciones de los representantes de entidades oficiales, quienes aseguran que las determinaciones tomadas son para el beneficio de toda la ciudadanía a pesar de ser definidas sin su participación directa. Lo anterior, dado que “la participación de los ciudadanos se reduce a ser informados de las modificaciones urbanas, puesto que el instituto [IDU] ya ha evaluado con antelación los aspectos de factibilidad para la

ejecución de las obras” (John Bonilla. IDU) y, en cuanto a “los temas referentes al carácter técnico, entre ellos recuperación de estructura, no se les dejan a los ciudadanos, sino se hacen de acuerdo a unos sistemas maestros” (Leopoldo Ramírez. ERU). De otro lado:

Para el caso de procesos de infraestructura los propietarios de los predios afectados entran en procesos de compra de sus inmuebles, si el propietario está de acuerdo. Pero si está en desacuerdo se procede a hacer un proceso de expropiación del predio porque es fundamental garantizar los derechos de todos los ciudadanos de tener un sistema de transporte. El interés público prima, si bien garantizando la retribución económica del propietario (Pedro Héndez. SDP⁵⁴).

Es necesario aclarar que a pesar de las críticas frente a los procesos relacionados con los proyectos urbanísticos y en específico aquellos vinculados con Transmilenio, más de la mitad de los entrevistados, exceptuando a los comerciantes para quienes “donde pasa Transmilenio deja ruina total” (José Torres. Dueño de caseta en Av. El Dorado), consideran que este sistema de transporte generó cambios positivos en el paisaje de la ciudad. Parecer que concuerda con la opinión de Humberto Gómez, subgerente de comunicaciones de Transmilenio quien asegura que:

Con la entrada de Transmilenio, desde hace quince años, la ciudad cambió en su manera de moverse. Desde el ámbito urbanístico se transformó la ciudad mediante la construcción de portales, estaciones y corredores exclusivos. Adicional a la construcción de obras y la mejora de la movilidad, la aplicación de TM mejora la ciudad mediante la transformación de la arquitectura de las localidades o en la planeación para implementar grandes densidades, asociados a sus ejes. Transmilenio y el SITP⁵⁵ le devuelven tiempo a la ciudad y a los ciudadanos. El sistema permite acortar distancias dentro de la ciudad y mejorar la calidad de vida de los usuarios al reducir la cantidad de tiempo que demoran sus desplazamientos al interior de Bogotá. (Humberto Gómez, Transmilenio)

4.3.3. Prácticas espaciales asociadas

⁵⁴ Director de vías, transporte y servicios públicos. Secretaría de Planeación Distrital.

⁵⁵ Sistema Integrado de Transporte Público.

Las zonas del paisaje urbano analizadas tienen múltiples usos y presentan dinámicas diversas que se modifican a lo largo del día, dando lugar incluso a múltiples paisajes y geografías. En la contemporaneidad, el uso del espacio urbano como una gran red para la conectividad es tal vez el más representativo y multitudinario. La movilidad ha desplazado casi por completo todos los atributos y valores que puede ofrecer la ciudad y se ha convertido en el medidor de popularidad y eficiencia de los mandatarios. Nadie se atrevería a cuestionar que la ciudad debe permitir el desplazamiento de sus ciudadanos, quienes a diario usan su territorio como simple conducto e invierten grandes cantidades de tiempo dentro de un vehículo. Postura desde la cual las personas pueden fácilmente obviar ciertos paisajes y desvincularse de los mismos.

Obedeciendo a este uso naturalizado del espacio urbano, la mayor parte de los ciudadanos entrevistados para esta tesis, participaron en calidad de pasajeros y respondieron a las entrevistas como usuarios de Transmilenio. De su postura en relación con el paisaje y el uso que dan al mismo, se destaca que más del 77% de los pasajeros observa con mayor frecuencia durante su recorrido lo que se ve por la ventana, a pesar, por ejemplo, del *boom* de los dispositivos electrónicos que podría abstraerlos del espacio que recorren. En este sentido, los usuarios de Transmilenio, establecen una relación con el paisaje que supera el hecho de atravesarlo. Se convierten en sus observadores y establecen mediante la mirada, un uso de carácter contemplativo, reflexivo o crítico que les permite opinar, decidir e incluso transformar el paisaje cuando se enfrentan a situaciones en las que tienen la oportunidad de hacerlo.

Entre los detalles que observan los pasajeros fuera del vehículo, el 26% se centra en las actividades de los peatones y de estos el 14% menciona aspectos como “el acelere de la gente” (Mujer de 30 años. Av. Fdo. Mazuera) o “la gente con mala cara” (Mujer de 21 años. Av. NQS). Situación que, de acuerdo con el análisis realizado, (el cual se desarrolló sobre vías principales), corresponde al hecho de que muy pocos peatones transitan con la única intención de dar un paseo. La gran mayoría de los habitantes de la ciudad utilizan las zonas peatonales de las avenidas para esperar transporte o desplazarse, usualmente con afán, hacia lugares de trabajo, estudio, o a diversas entidades para realizar trámites. Quienes caminan más tranquilos son, por lo general, dueños de mascotas que salen en horas específicas a darles un paseo y compañeros de trabajo o

estudio que van en grupo, especialmente al medio día.

En zonas donde la concurrencia de personas es frecuente y se ha dispuesto mobiliario urbano adecuado, como bancas y jardines o arborización, los ciudadanos hacen algunas pausas y usan el mobiliario, tanto si están solos como acompañados. Por esta misma razón estas áreas, que por lo general son pequeñas plazoletas, constituyen espacios llamativos y rentables para el establecimiento del comercio informal. De hecho, el paisaje urbano de Bogotá se destaca por la coexistencia de usos formales e informales del espacio, donde las diferentes prácticas comerciales son quizás las más representativas seguidas por las del arte urbano y la publicidad, que lindan entre legalidad e ilegalidad, además de las desempeñadas por los habitantes de calle.

Es importante mencionar que en casi todas las prácticas desarrolladas en el paisaje urbano de las zonas analizadas se registra una fuerte presencia de adultos y un uso mínimo de los espacios por parte de la población infantil. Estos adultos son, en su mayoría, usuarios flotantes de los diversos espacios de la ciudad que los utilizan como lugares de paso. Aspecto que influye en las construcciones mentales que puedan elaborar sobre los mismos en la medida en que su percepción es fugaz y limitada. En contraste, otros ciudadanos como los comerciantes constituyen una porción fija de la población en las zonas específicas donde trabajan. En esa medida pueden dar cuenta de una experiencia cotidiana permanente que les permite acercarse a la construcción de una opinión más compleja del paisaje y fundamentalmente, establecer vínculos más estrechos con los lugares. Vínculos que pasan por la apropiación simbólica y, especialmente en el caso de los vendedores ambulantes, territorial del espacio.

Desde el ámbito institucional el uso que se ha dado al espacio desde las múltiples adecuaciones de andenes y ciclovías, asociadas a los desarrollos de la infraestructura vial para Transmilenio y el SITP se corresponden con la intención de ciudad planeada desde la oficialidad, en la medida en que dan una mayor importancia al peatón y sus recorridos. Situación que es reconocida ampliamente por los habitantes de la ciudad, quienes aseguran, entre otras cosas, que “ahora está más ancho para caminar” (Peatón en Av. NQS).

4.3.4. Una mirada hacia el futuro

La ciudadanía tiene una gran cantidad de propuestas y anhelos que le gustaría ver implementados en Bogotá con el fin de favorecer su transformación positiva. Estos proyectos involucran los deseos de los habitantes, las aspiraciones de la empresa privada y las intenciones gubernamentales. Desde el componente legal, la ocupación y el aprovechamiento del territorio en Bogotá está regido en la actualidad por el plan de ordenamiento territorial – POT, correspondiente al Decreto 190 del 2004. El POT constituye un instrumento de planificación urbana que en el caso de Bogotá está orientado hacia un modelo de ciudad:

Densa (...). Con un sistema de movilidad que da prioridad al transporte público sobre el privado y al peatón sobre el vehículo. Que valora el espacio público como lugar de todos los ciudadanos. Con una estructura ecológica diversa, robusta y bien conservada que genere calidad ambiental (...)
(Secretaría de Planeación, 2010, p. 6).

En este sentido, las entidades estatales intentan orientar sus determinaciones hacia la consecución del modelo de ciudad descrito. Para ello, desde la aprobación del Decreto 190 se han propuesto metas de transformación del espacio urbano, donde una de las más destacadas es aumentar el espacio público efectivo, que incluye espacios de permanencia, zonas verdes, plazas, plazoletas y parques. En un acuerdo conjunto, la Secretaría Distrital de Planeación – SDP, el Instituto de Desarrollo Urbano – IDU, el Departamento Administrativo para la Defensa del Espacio Público – DADEP, la Empresa de Renovación Urbana – ERU y Transmilenio, han intentado aportar en la producción de espacio público efectivo. Que de acuerdo con las diferentes normativas (Decreto 1504 de 1998, Conpes 3718 y Decreto 215 de 2005) debe comprender entre 15m² y 10m² por habitante, de los cuales por lo menos 4m² corresponden a espacio verde.

A pesar de las determinaciones establecidas, durante el foro de espacio público realizado en Julio de 2014, el DADEP indicó un crecimiento de sólo 1m² en trece años y un promedio de 3,9m² de espacio público efectivo por habitante en Bogotá. Situación frente a la cual argumentó que:

Hay una distancia enorme entre lo que propone la política pública de manera

teórica, frente a cómo funciona en la realidad el espacio público urbano en ciudades como Bogotá, dadas las limitaciones que tenemos en términos de suelo y cantidad de población (...). Estamos muy lejos de los estándares que nos hemos puesto como ciudad entonces debemos plantear la evaluación de este aspecto desde la calidad y no desde la cantidad (DADEP. Conferencia Indicadores de espacio público en Bogotá. Julio 31 de 2014).

Dadas las condiciones de ocupación actuales de la ciudad, el DADEP plantea que, para asegurar una mejor oferta de espacio público a mediano plazo, sería adecuado establecer que “una persona debería caminar máximo 10 minutos, es decir 500 metros, desde cualquier punto para encontrarse con un espacio público abierto” (DADEP, 2014). Esto incluye parques, plazas, plazoletas y alamedas. A propósito del tema, el documento de revisión del POT del 2010 plantea que es deseable:

La búsqueda de nuevos componentes del espacio público, que permitan innovación en su diseño, integración de lo existente y la generación de un continuo urbano del cual todavía carece la ciudad [y asimismo, que] debido al crecimiento apresurado de la población en Bogotá, el espacio público (...) y los metros cuadrados por habitante de zonas verdes y parques, tienden a reducirse si no se genera una política que aumente los espacios recreativos por habitante (Secretaría Distrital de Planeación, 2010, p. 62).

Muchas de las anotaciones hechas sobre el POT vigente en el documento de revisión, (no sólo referidas al espacio público), han intentado ser atendidas por el alcalde Gustavo Petro mediante el proyecto de modificación excepcional MEPOT⁵⁶. Mediante esta modificación al POT la Alcaldía planteó su interés en mejorar muchos de los aspectos prioritarios para la ciudad, incluidos, pero no reglamentados en el Decreto 190, siendo este el caso de iniciativas como la densificación del centro urbano y la generación de viviendas de interés social en distintas zonas de la ciudad. Así, “el aporte del Decreto 364 de 2013 es ajustar las estrategias para el logro de estos objetivos” (Secretaría Distrital de Planeación, 2013, p. 48).

El POT vigente ha definido zonas de renovación urbana en Bogotá que desde el 2005

⁵⁶ El cual estuvo en acción como Decreto Distrital 364 de 2013, desde Julio del año en mención hasta marzo del 2014, fecha en la que fue suspendido provisionalmente por orden del Consejo de Estado argumentando que la reglamentación del uso del suelo es competencia del Concejo Distrital y no del Alcalde Mayor.

están a cargo de la ERU. En la actualidad se han contemplado “más de 1700 hectáreas de Renovación urbana en Bogotá” (Leopoldo Ramírez, ERU), zonas en algunas de las cuales la ERU aspira a aplicar el tratamiento de renovación que “consiste en intervenir con proyectos integrales los sectores donde hay subutilización o donde hay un pobre aprovechamiento del suelo, o donde el suelo se ha deteriorado por condiciones geográficas, sociales o económicas” (Leopoldo Ramírez, ERU).

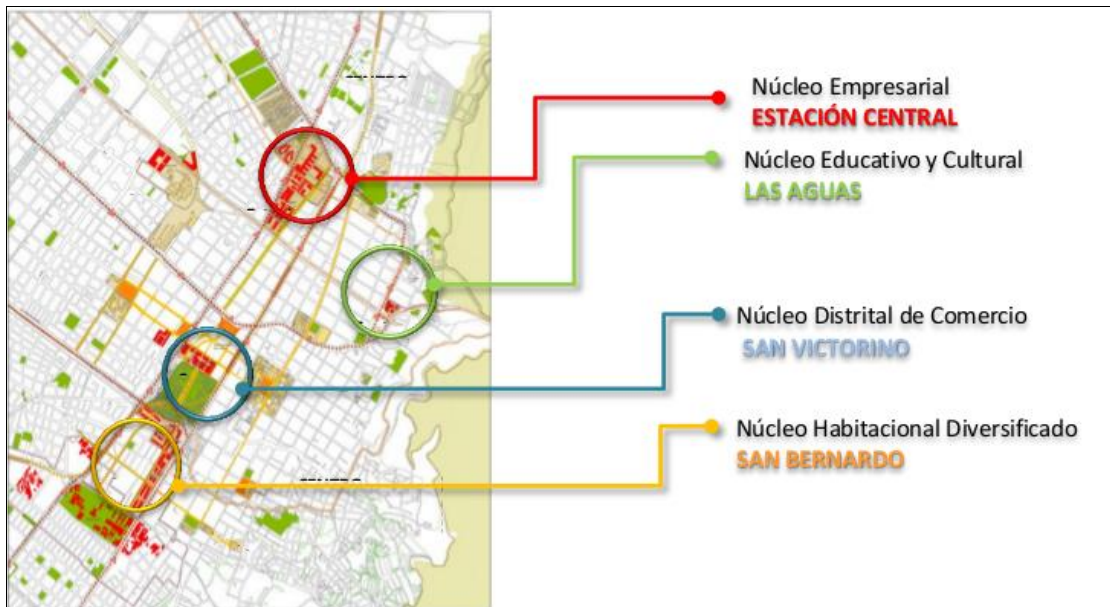


Figura 39. Proyectos ERU en las avenidas Fernando Mazuera, Caracas y El dorado.
Fuente: ERU.

De manera específica, la ERU está a cargo del desarrollo de la renovación de varios sectores del centro ampliado y la antigua zona industrial de Puente Aranda, estos son los proyectos “Estación Central”, “San Bernardo” y “Triángulo de Bavaria”, entre otros (Figura 39). Propuestas que además pretenden aportar nuevo espacio público a la ciudad, el cual una vez construido pasa a manos del DADEP, entidad encargada de su mantenimiento, administración y aprovechamiento. En el caso de que los proyectos de renovación contemplen zonas patrimoniales, el IDPC queda a cargo de la gestión, promoción y regulación de los sectores, “determinación que se da a partir de la regulación de las UPZs dada la reforma administrativa del POT en el 2007” (Miguel Hincapié. IDPC).

En relación con estos proyectos urbanísticos, encabezados por la Alcaldía y la SDP,
...a 2038 la ERU espera duplicar la población que habita en el centro para

densificar la ciudad y evitar su expansión hacia la sabana. Hacer la ciudad más compacta, más densa, más eficiente, con una alta calidad de espacio público y una red de transporte adecuada. (...)

Los proyectos de la ERU transformarán a futuro el paisaje de Bogotá de una manera total, se modificará el paisaje tanto urbanísticamente como socialmente. Y a nivel del imaginario de la gente sobre el centro de Bogotá, cambiará la percepción de inseguridad, de desconexión. Los proyectos permitirán romper barreras entre Norte y Sur, además de transformar la ciudad en términos de equidad al acercar a unos con otros (Leopoldo Ramírez, ERU).

Si bien la Alcaldía Mayor es la entidad que dirige y regula la administración distrital, las acciones de la gestión pública están distribuidas, dependiendo su naturaleza, en múltiples entidades estatales que trabajan de manera autónoma pero articulada desde diferentes sectores administrativos (Figura 40). En relación con la planeación de la ciudad, la Secretaría Distrital de Planeación es la entidad que actúa como “autoridad urbanística, tiene competencia sobre el ordenamiento territorial y hace toda la revisión urbanística a partir de las normas que están basadas en el POT” (Pedro Héndez, SDP), en esta medida, revisa que las demás entidades que actúan sobre el territorio sigan las normas.

De manera reciente y con el objetivo de dar viabilidad al propósito de la densificación y renovación urbana, “la SDP propuso una modificación al POT vigente, [Decreto 562 de 2014] que permita incorporar todos los elementos del sistema de transporte al desarrollo urbano. Lo que implica una mayor edificabilidad y mezcla de usos del suelo alrededor de los sistemas de transporte de alta demanda” (Pedro Héndez, SDP). Iniciativa que el 19 de mayo de 2015 entró en un proceso de demanda por parte de la bancada del Partido Cambio Radical “debido a la gran similitud que tiene con el POT [MEPOT] y a los distintos vicios de aplicabilidad y planeación del mismo” (Bogotá cómo vamos, 2015).

Esta situación de discrepancia legal, representa dificultades para la integración de los objetivos de transformación urbanística y social de la ciudad y sus diferentes paisajes residuales. Puesto que como indica el funcionario de la SDP, Pedro Héndez, en el distrito “se carece de un instrumento que, al construir una infraestructura de transporte genere la

renovación urbana [y en esa medida] es necesario una norma más contundente” (Pedro Héndez, SDP). Dado que bajo la normativa vigente “los trazados urbanos se hacen en términos de vías no en términos de una renovación urbana. Entonces, no hay unidad entre las distintas entidades para que exista la oportunidad de renovar” (Leopoldo Ramírez, ERU).

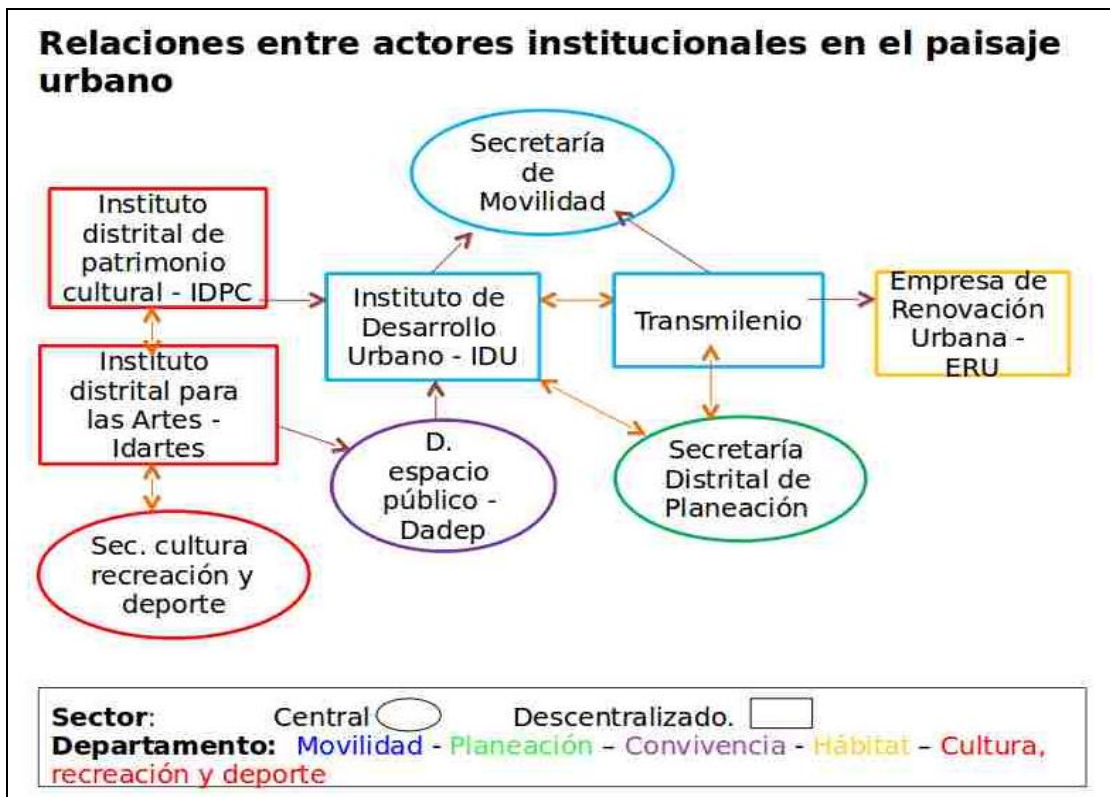


Figura 40. Relación entre actores institucionales en el paisaje urbano.
Fuente: Elaboración propia según lo enunciado en las entrevistas realizadas.

Así mismo, “las intervenciones urbanas en la actualidad no están pensadas integralmente. No existe una planificación que integre al mismo nivel a los diferentes sectores involucrados en la ejecución de los proyectos (Figura 40)” (Miguel Hincapié, IDPC) y en ese sentido, tardan años en llevarse a cabo y se realizan de manera parcial o sectorizada. Tal como lo indica el documento de revisión del Decreto 190 del 2004:

Las entidades distritales, encargadas de ejecutar los programas y proyectos adoptados en el POT, siguen haciendo una planeación con fines exclusivamente sectoriales (...) pero que no considera los propósitos y

efectos de esta planeación en el territorio. En este contexto puede afirmarse que el POT no ha logrado la articulación suficiente con las políticas públicas de vivienda, equipamientos, movilidad, ambiente, etc., que asegure su apropiación y ejecución por parte de las entidades distritales sectoriales responsables (Secretaría de Planeación, 2010, p. 4)

Bajo estas limitaciones, las diferentes entidades adelantan propuestas para intentar vincular sus áreas de trabajo. Así, a pesar de las dificultades asociadas a los vacíos normativos para la gestión y protección de la calidad del espacio público, desde las entidades “existe una voluntad porque el proceso de la planificación de las intervenciones urbanas, de estructuras viales, muros de contención, puentes, entre otros, tengan dentro de sus criterios y como una determinante clara el problema del aporte a la imagen de la ciudad” (Miguel Hincapié, IDPC).

Sin embargo, aún hace falta una mayor articulación e integración desde el momento mismo de la planeación para que sea posible “incidir sobre otros sectores del distrito como el IDU y la ERU para que el resultado de sus intervenciones involucre no sólo la mejora de la movilidad y las infraestructuras sino también calidad en el resultado estético de sus intervenciones, con una determinante clara del paisaje y del patrimonio” (IDPC).

4.4. Consideraciones finales

Evaluación y expectativas en relación con los paisajes residuales de Bogotá.

Existen opiniones divididas entre los ciudadanos frente a las incidencias que en el paisaje de Bogotá ha tenido la implementación de Transmilenio. De una parte, algunos consideran que la adecuación estructural de las avenidas de la ciudad ha deteriorado la calidad del paisaje: “Ahora sólo se ve el deterioro que ocasiona el Transmilenio y que luego es reemplazado por grafitis y abandono” (Hombre de 40 años. Av. El Dorado. Aseguran que de la mano de estas modificaciones se han transformado los perfiles viales en zonas solitarias, abandonadas e inseguras, relacionadas con la formación de paisajes residuales. De otra parte, muchos habitantes consideran que Transmilenio transformó positivamente el paisaje y celebran la ampliación de andenes, la posibilidad de poder movilizarse más fácilmente por la ciudad y la construcción de ciclorutas. Aun así, este

último grupo desearía que hubiera una mejor integración estética que les brindara mayor confianza en sus recorridos cotidianos

Es evidente que la transformación que la implementación de Transmilenio logra sobre los espacios de la ciudad presenta una relación directa con las condiciones sociales de cada zona. Si bien la adecuación de las vías y el establecimiento de estaciones producen cambios por sí mismos, el contexto social ejerce una gran influencia en la apropiación y el uso que realizan los habitantes tanto del sistema como de los espacios alrededor. Esto se evidencia especialmente en los paisajes residuales de zonas socialmente deprimidas, los cuales generan prácticas más deplorables y discursos más peyorativos que los originados en zonas asociadas a problemáticas menores.

En esta medida, la opinión de los ciudadanos frente al futuro de los paisajes residuales y el desarrollo urbanístico de la ciudad también se encuentra enfrentada. De un lado, están quienes confían en la realización de proyectos inmobiliarios y urbanísticos que transformen el paisaje urbano, a la manera de sectores icónicos como Ciudad Salitre “que es una de las partes que más organizadas se han hecho en la ciudad” (Peatón. Av El Dorado).

De otra parte, en especial aquellos ciudadanos directamente afectados por las transformaciones de los perfiles viales y los proyectos urbanísticos, desconfían de las instituciones públicas, la gestión que hacen del espacio público en la ciudad y el nivel de ejecución de sus planes oficiales. Ellos consideran que las entidades no han contemplado planes urbanísticos para transformar las zonas caracterizadas por paisajes residuales, además, que carecen de compromiso para emprender las obras. Pues conocen sobre la existencia de varios proyectos de renovación y recuperación de zonas con paisajes residuales que no presentan avances a pesar de haber sido proyectados, en algunos casos, hace más de diez años.

Debido a esto existe un sentimiento de impotencia y escepticismo en relación con las transformaciones que puedan presentarse en torno a estos paisajes en el futuro. Algunas personas opinan que la solución sólo puede provenir de la empresa privada, y en esa

medida, dan por entendido que los espacios residuales son originados únicamente por proyectos urbanísticos de carácter público

Los habitantes de Bogotá, esperan la recuperación y activación de los paisajes residuales, mediante proyectos que favorezcan su integración a las prácticas cotidianas de la ciudad. Pues, como asegura un ciudadano, en relación con los paisajes residuales de la avenida El Dorado: “Es bueno que hayan pintado para que no se vea solo cemento (...) pero no es lo que uno quiere para la ciudad, uno quiere el desarrollo como tal” (peatón, Av. El Dorado). Al respecto, el Instituto de Desarrollo Urbano, entidad encargada de ejecutar infraestructura urbana a nivel de malla vial, afirma que la ciudad tiene la capacidad de curarse a sí misma puesto que,

Aunque los primeros espacios residuales asociados a Transmilenio se originaron hace un poco más de diez años, es necesario comprender que los procesos urbanísticos son de largo aliento. Bogotá es una ciudad muy joven, que aún está en construcción. Muy probablemente en cuatro o cinco décadas más, los actuales bordes de la ciudad estarán completamente definidos, adecuados y rehabilitados. (Jhon Bonilla – IDU).

Propuestas y estrategias de transformación de los paisajes residuales.

Cuando se cuestiona a los ciudadanos sobre los cambios que aplicarían a los paisajes residuales, sorprende la manera en que sobresalen propuestas coercitivas, relacionadas con el desplazamiento de vendedores, indigentes y “viciosos” (visibles en expresiones como “quitar a los vendedores” o “sacar a los indigentes”, que aunque no lo mencionan de manera directa, pueden ocultar la legitimación de prácticas como la llamada “limpieza social⁵⁷”), frente a las pocas opiniones que hacen referencia a la implementación de estrategias para transformar las condiciones de vida de la población con vulnerabilidades sociales, o para disminuir los factores de vulnerabilidad.

En esta misma línea llama la atención que entre las medidas propuestas por los

⁵⁷ “Un fenómeno fundamentalmente urbano y dirigido contra un espectro específico de personas que tienen en común el pertenecer a sectores sociales marginados y asumir comportamientos rechazados y considerados como peligrosos por los agresores. En efecto, sus víctimas han sido en lo fundamental delincuentes, recicladores, jóvenes y niños de la calle, homosexuales, prostitutas e indigentes, todos ellos caracterizados por sus victimarios como “elementos no aptos para convivir en sociedad”” (Rojas, 1996, p. 24)

ciudadanos para el mejoramiento de los paisajes residuales se destaquen ampliamente aquellas de corte policivo (aumento de la presencia policial, implementación de un mejor sistema de iluminación y cámaras de seguridad) sobre las de tipo urbanístico, arquitectónico o estético (aumentar las zonas verdes, adecuar parques, jardines y gimnasios urbanos). Esta situación demuestra, nuevamente, la gran influencia que los imaginarios de inseguridad y del miedo ejercen sobre la relación establecida con los espacios de la ciudad. Adicionalmente, evidencia el bajo nivel de apropiación de muchos habitantes con su ciudad, en la medida en que son incapaces de imaginar adecuaciones espaciales que acentúen las fortalezas y minimicen las falencias del paisaje urbano que experimentan a diario.

Las zonas bajas de puentes y los túneles son los paisajes residuales que representan mayores obstáculos para su articulación dentro del paisaje de la ciudad; dado que esta tipología adquiere su condición de *residual* debido a dinámicas sociales que manifiestan problemáticas socio-económicas profundas como la falta de oportunidad, el desempleo, la baja calidad de vida, la drogadicción, entre otras. Problemáticas que requieren esfuerzos complejos que superan las soluciones arquitectónicas o estéticas.

Las entidades distritales, encargadas de la planeación, estructura y adecuación de la ciudad son conscientes de la existencia de problemáticas, y también de las oportunidades que presentan los paisajes residuales para la ciudad y los ciudadanos. Si bien se reconoce una ausencia de articulación entre las diferentes instituciones, falta de cohesión a nivel normativo, y en algunos casos, una deficiencia presupuestal que impide emprender acciones sobre los paisajes analizados, también se identifica una fuerte intención y un gran interés en la reactivación de los espacios residuales producto de intervenciones urbanísticas.

En relación con estas múltiples lecturas del paisaje residual la ruta a seguir desde la disciplina geográfica debe estar orientada a comprender cómo incidir desde la planeación urbanística para lograr propuestas de intervención en el paisaje urbano que contemplen la integración espacial en escalas más amplias. Además, donde la opinión ciudadana sea determinante para la construcción de espacios públicos y proyectos urbanísticos de calidad que eviten la fragmentación del tejido urbano y social preexistente.

5. Conclusiones

El paisaje como construcción social (Lindón, 2007; Nogué, 2007) presenta una extrema complejidad. De la misma forma, el análisis e interpretación del paisaje implica procesos complejos que deben superar los límites de las metodologías tradicionales para incluir esos múltiples factores involucrados en su construcción. De un lado las sensaciones a las que da lugar, de otro lado los conceptos, prejuicios y referencias construidas en relación con el paisaje, además de los discursos y las narrativas singulares de quienes lo configuran.

La interpretación del paisaje no deriva en una imagen estática fácilmente descriptible. Por el contrario, quien lee el paisaje como un texto construye una serie de descripciones inacabadas, una serie de juicios, pero también de posibilidades y expectativas frente a sus dinámicas. Dado la dificultad que conlleva encontrar metodologías precisas para la interpretación del paisaje, en esta tesis se ha elaborado una propuesta propia basada en la integración metodológica y conceptual de los planteamientos de diversos geógrafos, en relación con el análisis del paisaje cultural.

De esta manera, la investigación realizada permitió llevar a cabo el análisis del paisaje urbano residual de Bogotá y determinar que:

El estudio de las narrativas urbanas, propuesta como categoría de análisis en esta tesis, constituye una perspectiva holística que indaga por el paisaje urbano desde las diferentes temporalidades, al involucrar los discursos del pasado y el presente a través del análisis de los imaginarios urbanos (Lindón, 2006-2007; Hiernaux, 2012; Silva, 2006), y así mismo, elementos que indagan por el presente y el futuro a partir de las narrativas urbanísticas (Guy Mercier, 2008).

Transmilenio, y en general, la implementación de nuevas estrategias de transporte masivo, pueden generar recuperación de sectores de la ciudad mediante la renovación urbana en lugares donde el tejido social se ha fragmentado. Sin embargo, cuando para implementar estos desarrollos se demuelen territorios consolidados de la ciudad, es el sistema de transporte el que fragmenta tanto el tejido social como el arquitectónico. De esta manera se genera la pérdida paulatina de la identidad y el sentido de pertenencia de las personas con la ciudad que habitan.

Al recorrer las avenidas tomadas como ejes de estudio se puede apreciar que las cuatro presentan paisajes residuales, a pesar de llevar, en algunos casos, más de una década de puesta en marcha del sistema de transporte Transmilenio. Al analizar sus particularidades se ha encontrado que estos paisajes no comparten las mismas características y en muchos casos no se derivan de los procesos de adecuación de las vías para la implementación de Transmilenio, siendo este el caso de gran parte de los inmuebles subutilizados, además de los puentes y túneles que existían antes de la entrada del sistema de transporte masivo.

La aparición de paisajes residuales en Bogotá es, en mayor o menor medida, una consecuencia directa de la planeación urbana oficial relacionada con la implementación y desarrollo de proyectos urbanísticos que dan soluciones parciales a problemáticas urbanas sin contemplar la intervención de calidad en el paisaje urbano a un nivel integrado y multiescalar.

La hostilidad y la agresividad del paisaje influyen en el bienestar social de quienes lo experimentan e impide que las personas se sientan identificadas con su entorno, fragmentando las relaciones que construyen comunidad y sentido de pertenencia. Por esta razón la configuración del paisaje urbano supera intenciones estéticas y debería ser tratado como un asunto de política pública. En relación con Bogotá para que los paisajes residuales se incorporen de manera eficaz al espacio público de la ciudad y pueda haber un desarrollo urbanístico integral, es urgente la modificación tanto del Decreto 190 de 2004 como de la normatividad vigente en términos de renovación urbana. Así como lo explica el documento diagnóstico del POT del 2010 y los profesionales, representantes de las entidades entrevistadas. De lo contrario los diferentes desarrollos urbanísticos

seguirán generando espacios residuales que, dadas sus singularidades, no podrán vincularse de manera integral al paisaje de la ciudad.

Los paisajes residuales en la configuración del paisaje en Bogotá

Una gran proporción de los entrevistados considera que su opinión no es tenida en cuenta en los procesos de renovación urbana de la ciudad, aseguran que las entidades distritales no indagan por sus verdaderas preocupaciones y opiniones o que no dan importancia a las mismas en la construcción del paisaje. Aunque las entidades afirman que los planes urbanísticos priorizan el beneficio colectivo y que las intervenciones en infraestructura involucran la creación de espacios para el disfrute de la ciudad (ciclovías y andenes amplios), es evidente que los procesos de renovación implican la destrucción de territorios determinantes para muchas personas y grupos sociales, quienes mediante la apropiación han construido su propio paisaje en las zonas que se quieren renovar. No tener en cuenta estas singularidades sociales es negarles a los habitantes de estas zonas la oportunidad de incidir en la construcción colectiva de un proyecto de ciudad. Es hacer tabla rasa de su presencia en la ciudad y desconocer múltiples características espaciales que de ser tenidas en cuenta favorecerían la revitalización por encima de la construcción de una “nueva ciudad”.

En este sentido los paisajes residuales de la ciudad involucran fuertes relaciones de poder (Nogúe, 2007; Mitchell, 2002), tanto entre entidades, o gobierno y ciudadanía, como entre diferentes actores sociales. En el primer caso, esta tensión se evidencia en las diferentes acciones y *elementos de resistencia paisajista* (Contreras, 2006), como carteles, grafitis, tomas y acciones legales (tutelas, derechos de petición), que los ciudadanos utilizan para demostrar su desacuerdo con determinaciones o posturas oficiales y en algunos casos frenar el desarrollo de proyectos que, en su opinión, son excluyentes o afectan intereses colectivos. Como sucede frente al proyecto que ha convertido gran parte del parque de La Independencia, sobre la avenida El Dorado, en paisaje residual, o los hospitales subutilizados San Juan de Dios y Materno Infantil, en la Avenida Fdo. Mazuera. En el segundo caso, las tensiones entre diferentes actores sociales, se relacionan especialmente con prácticas que involucran apropiación territorial. De un lado, entre escritores de grafiti en los diferentes muros de la ciudad y, de otra parte, entre vendedores ambulantes en áreas remanentes o zonas bajas de puentes,

adicional a las zonas que no constituyen paisajes residuales.

En los paisajes residuales se presenta un fuerte contraste entre el *espacio oficial*, diseñado por las entidades, y el *espacio diferencial* (Silva, 2006), reconfigurado por los ciudadanos. Muchos de los espacios residuales de la ciudad, fundamentalmente los relacionados con la implementación de Transmilenio, son descritos desde la institucionalidad como nuevo espacio público, siendo este el caso de los remanentes con culatas pintadas. Este discurso del remanente como espacio público no es aceptado por los ciudadanos en la medida en que muchas de estas áreas no pueden usarse libremente al permanecer cercadas, vacías y sin mobiliario. En oposición, los ciudadanos definen estas zonas como pastizales, peladeros, cagaderos, entre otros apelativos. Es así como el paisaje residual adquiere una doble configuración: la oficial y la diferencial.

Los paisajes residuales comparten con las franjas características que le otorgan condiciones de *terrain vague* (Solá, 1971). Condiciones tales como la ambigüedad, la simultaneidad, y fundamentalmente la hibridez. A pesar de que, a diferencia de las franjas, estos espacios son resultados directos de la planificación urbana en lugar de corresponder a una falta de esta. De otro lado, los paisajes residuales actúan como *bordes* en términos de Lynch (1984), es decir, como rupturas lineales de la continuidad de los perfiles viales de la ciudad. Estas dos condiciones, de *terrain vague* y de borde, convierten a muchos paisajes residuales en barreras físicas y simbólicas que aíslan zonas de la ciudad y, asimismo, a unos habitantes de otros categóricamente.

Los paisajes residuales involucran una gran cantidad de fenómenos, significados y singularidades incomprendidas por la mayor parte de los habitantes de la ciudad, en esa medida, no cumplen el principio de inteligibilidad planteado por autores como Lynch (1984) y Augé (1995). Esta no comprensión de los paisajes establece una barrera en la interacción con los mismos, anula su dimensión simbólica y reduce los espacios donde se desarrollan a zonas de paso. Así se convierten en *no lugares* (Augé, 1995), que pueden ser fácilmente omitidos o invisibilizados (Tardin, 2007) por quienes los transitan. Lo que se manifiesta en la indiferencia que una gran parte de los entrevistados manifiesta por el paisaje de la ciudad y la incapacidad de algunos para proponer soluciones frente al mejoramiento de los paisajes residuales.

Adicional a la ruptura estructural y la ininteligibilidad simbólica, otro factor que deriva en la invisibilización voluntaria de los paisajes residuales es el desagrado que generan en los ciudadanos los elementos que caracterizan a la mayoría de estos. Elementos que, además, van en contra de la idea de paisaje construida socialmente (Nogué, 2007) por los bogotanos. Estos son: la alta presencia de basuras, habitantes de calle, grafiti de línea y *writing*, sumados a la ausencia de árboles, el deterioro arquitectónico y la soledad de las calles. Esta invisibilización voluntaria se evidencia al contrastar los altos niveles de reconocimiento de los paisajes residuales, arrojados por las preguntas de reconocimiento visual (Anexo A), con las afirmaciones tanto de usuarios de Transmilenio que admiten que no cruzarían por esos espacios de no ir en transporte público, como de peatones que afirman ser indiferentes al paisaje por la predisposición que tienen frente al mismo.

Los paisajes residuales y las prácticas desarrolladas en ellos están caracterizados, en su mayoría, por el abandono, la suciedad y el deterioro. En esa medida han contribuido en la configuración de un paisaje de la desolación que, como se ha mencionado, fortalece los imaginarios de fealdad e inseguridad tradicionalmente asociados a Bogotá (Silva, 2003) y así mismo la sensación de topofobia en la ciudad (Tuan, 2007). Factores que conllevan a la fragmentación de la interacción espacial y el tejido social.

Nogué (2010) menciona que determinadas modificaciones violentas y demasiado rápidas conciben territorios sin discurso y paisajes sin imaginario. A través de la investigación desarrollada en la presente tesis es posible establecer que, aunque los paisajes derivados de modificaciones agresivas pierden gran parte de su legibilidad no quedan vacíos de significado. En los paisajes residuales derivados de procesos como los descritos, más allá de originarse una pérdida de discurso e imaginario sucede que estos son reemplazados por otros de corte negativo. En esa medida los paisajes pasan a ser interpretados bajo *esquemas lógicos de la realidad* (Bailly, 1974) que conducen a sensaciones de *topofobia* (Tuan, 2007).

Significados y valores construidos por los ciudadanos en relación con los paisajes residuales

En general, las narrativas urbanas de los ciudadanos en relación con los paisajes

residuales son negativas. Algunos piensan que los sectores lucían mejor antes de las intervenciones en pro de la movilidad e incluso que eran más seguros. Sin embargo, en relación con el futuro de estos paisajes se revelan consideraciones positivas, de renovación y mejora de la ciudad, no sólo a nivel urbanístico, además de orden social. Lo que destaca el gran potencial de los paisajes residuales para la transformación positiva del paisaje urbano.

Las lecturas que los bogotanos realizan de los paisajes residuales de las avenidas de estudio, están ampliamente permeadas por los imaginarios de fealdad e inseguridad, fuertemente asociados a la ciudad y constantemente reforzados por los medios de comunicación (Silva, 2003). El imaginario de fealdad se observa en los bajos porcentajes en que “la belleza del paisaje” es percibida por los entrevistados en los diferentes ejes de estudio y, así mismo en la valoración desagradable que es otorgada de manera general al paisaje de los mismos. A pesar de que cada una de las avenidas analizadas presenta zonas con desarrollos urbanísticos destacables y en algunos casos, como en la avenida El Dorado, adecuadas zonas verdes, la imagen de una ciudad sucia, triste, oscura y descuidada se traslada, identificando a los paisajes residuales.

El imaginario de fealdad refuerza a su vez el imaginario de inseguridad, dado que los espacios descuidados, sucios y oscuros fortalecen una sensación de desconfianza y peligro. La inseguridad asociada a los paisajes residuales, por al menos la mitad de los entrevistados en todas las tipologías, en relación con su estructura física, conduce al surgimiento de una sensación de miedo que se intensifica en horas de la noche y que es proyectada hacia “el otro”, el desconocido (Lindón, 2007). De los resultados obtenidos se identifica que la gran mayoría de los entrevistados, sin distinción de género, se sienten más vulnerables y temerosos cuando atraviesan los paisajes residuales a partir de las cinco o seis de la tarde. Puesto que asocian la falta de iluminación con un escenario de peligro, el cual se refuerza por las condiciones estructurales de los paisajes residuales que, al ser estrechos, estar inacabados o vacíos vulneran la confianza de los transeúntes. En cuanto a la relación con los “otros” el imaginario de inseguridad convierte a quienes frecuentan o utilizan estos paisajes en probables agresores. Es así como entre los actores que aumentan la sensación de temor se menciona a los grafiteros, los vendedores ambulantes, los indigentes, los recicladores, los hombres o mujeres que se

ven “sospechosos” en la calle, en general, los desconocidos. Así, el imaginario de inseguridad hace que los habitantes de la ciudad vean una amenaza en cualquier persona⁵⁸.

Es determinante destacar que el imaginario de inseguridad está tan arraigado a la ciudad en general, que espacios que en su cotidianidad no representan riesgo real, como los muros de cerramiento en zonas sin problemáticas sociales asociadas, son percibidos como peligrosos. Esto permite confirmar la gran influencia de los imaginarios en la lectura que hacen los bogotanos en torno a los paisajes residuales. A tal punto que podría pensarse que los ciudadanos más allá de interpretar las imágenes que ven, se guían por las ideas preconcebidas que tienen sobre el paisaje urbano de la ciudad. Confirmando así el planteamiento de Alicia Lindón cuando asegura que “el panorama (...) es el de un espacio público deteriorado y degradado a partir de los imaginarios y las prácticas sociales relacionadas con la inseguridad y el miedo” (Lindón et al, 2006, p.19). De la misma manera, los calificativos de indiferencia y desagrado con los cuales dos tercios de los entrevistados asocian el paisaje de la ciudad dan cuenta de la ausencia de sentido de pertenencia y de apropiación simbólica del espacio, en la medida en que éste, de un lado no les atañe y de otro, les incomoda.

Las prácticas espaciales ligadas a los paisajes residuales

Pese a su aparente inalterabilidad los paisajes residuales no son homogéneos ni estáticos. De una parte, dada su variabilidad estructural, y de otro lado porque presentan modificaciones relacionadas con el uso que de ellos hacen los ciudadanos. Las prácticas espaciales desarrolladas en los paisajes residuales los transforman de manera constante en cuanto, el uso dado a estos espacios no es el mismo a diferentes horas del día e incluso cuando es así, como en el caso de la disposición de carteles publicitarios, estos elementos varían de manera frecuente.

Los paisajes residuales constituyen escenarios propicios para las prácticas espaciales de

⁵⁸ Situación a la que me vi sujeta de manera personal durante la realización del trabajo de campo, especialmente en la interpelación a los peatones, quienes al percatarse de mi aproximación desviaban lentamente la dirección hacia la cual caminaban con el fin de evitar el encuentro, fundamentalmente porque sentían temor. “Me asustó” confesaban muchos cuando me presentaba como investigadora y podía, finalmente, entablar una conversación.

tipo informal en las que destacan las ventas ambulantes, las actividades de reciclaje, la publicidad mediante carteles de papel y el grafiti, la práctica más sobresaliente en todas las tipologías.

La gran mayoría de paisajes residuales presentan un estado de marginalidad que se evidencia tanto en las prácticas espaciales a las que dan lugar, como en la forma en que las personas se refieren a ellos. Es decir, en el *sistema significativa* asociado (Barnes y Duncan, 1992; López, 2011). Dentro de estas prácticas negativas, destaca el desvalijamiento y vandalismo sobre los inmuebles subutilizados, la disposición de escombros y basuras en inmediaciones de áreas remanentes, culatas y puentes, además del asentamiento ocasional de habitantes de calle. Uno de los indicativos particulares en estas zonas es el aumento de inmuebles en venta, fundamentalmente de aquellos que quedan en las esquinas de paisajes residuales considerables y la frecuente asociación con sentimientos de inseguridad y temor por parte de los ciudadanos, junto con expresiones despectivas para referirse a estos entornos.

Aunque sobre los paisajes residuales priman las prácticas y percepciones de desagrado, algunos ciudadanos se muestran optimistas al considerarlos estados transitorios en proyectos de transformación positivos a mediano plazo. Es así como en algunas avenidas, al sur de la NQS y en sectores de la Fdo. Mazuera, por ejemplo, los comerciantes y habitantes le apuestan a la remodelación de sus almacenes y la localización de puertas y ventanas en lo que antes fuera la pared lateral de sus casas o negocios, y así mismo, esperan que los proyectos urbanísticos de empresas privadas mejoren los espacios y revitalicen los sectores.

Dentro de las prácticas espaciales positivas asociadas a los paisajes, la administración distrital ha tenido una alta influencia al favorecer la transformación de los paisajes residuales en espacios de interacción ciudadana a través de iniciativas como el establecimiento de kioscos para préstamo de bicicletas públicas, la adecuación con mobiliario urbano, la activación de espacios para el arte mural o los corredores culturales. Así mismo, prácticas no oficiales como el uso de estos paisajes para jugar fútbol demuestran su potencial en la constitución de paisajes positivos que puedan ser integrados como espacio público de calidad desde la planeación urbanística.

En los ejes analizados es evidente que los paisajes residuales han incidido en el desarrollo y la visibilización de las prácticas de arte urbano en la ciudad, al constituir entornos propicios para su realización. De esta forma, el grafiti constituye una práctica fundamental para la configuración de los paisajes residuales como espacios diferenciales (Silva, 2006) pues mediante sus intervenciones, los escritores de grafiti han construido una multiplicidad de paisajes en la ciudad y han generado también, nuevas maneras de leer el espacio. A través de la apropiación simbólica y territorial que logra tanto el grafiti como el grafitero muchos elementos del paisaje urbano, que cumplían funciones estrictamente estructurales o de delimitación (alambrados en remanentes, culatas descubiertas), han sido resignificados como espacios para las prácticas artísticas y la libre expresión.

En la actualidad, algunos paisajes residuales intervenidos con arte urbano (culatas y diferentes muros de la ciudad) constituyen *centros de significado* (Nogué, 2009). Es decir, lugares cargados de identidad, capaces de generar sentido de pertenencia en los escritores de grafiti que han dejado su inscripción en ellos y con un significado valioso para diferentes actores sociales o sectores de la población quienes consideran que expresan sentires profundos. Muchas de estas propuestas visuales, a su vez, han logrado convertirse en centros de significado para la ciudadanía en general. De ahí que sensaciones de alegría, curiosidad y admiración sean atribuidas a muchas de las intervenciones, que algunas de ellas constituyan referentes de la ciudad e incluso, se hayan establecido como lugares de memoria. Situación que ha favorecido la aproximación y apreciación por parte de los ciudadanos hacia estas manifestaciones y hacia el trabajo que desarrollan los artistas urbanos.

Los paisajes residuales en Bogotá han contribuido al fortalecimiento de la práctica del grafiti y otras manifestaciones de arte urbano a través de las cuales se ha generado una nueva estética de ciudad relacionada con su alto componente visual. Estos paisajes y fundamentalmente las prácticas artísticas asociadas, han favorecido la construcción de la identidad de Bogotá como una ciudad caracterizada por la gran cantidad y calidad de arte urbano y de arte público, que sólo de manera reciente ha sido apoyado desde la institucionalidad.

La práctica regulada del grafiti y otras intervenciones artísticas de gran formato en los paisajes residuales, presenta un alto nivel de aceptación por parte de los ciudadanos (75%). Su fortalecimiento desde la institucionalidad ha constituido un gran acierto, pues se ha comprobado que el arte urbano, especialmente el *street art*, tiene la capacidad de transformar positivamente el imaginario de fealdad asociado a espacios residuales como culatas y áreas remanentes. Sin embargo, aunque los ciudadanos están de acuerdo en que estas prácticas revitalizan la ciudad y la llenan de color, las intervenciones por sí solas no logran transformaciones radicales en las narrativas urbanas frente a los paisajes residuales. Pues, en su mayoría, los ciudadanos continúan asociando estos paisajes con sensaciones de inseguridad y desolación, entre otras apreciaciones negativas.

A. Anexo: Entrevista aplicada a usuarios de Transmilenio

Maestría en Geografía. Universidad Nacional de Colombia

Entrevista semi estructurada. Usuarios de Transmilenio

Esta entrevista es parte integral de la tesis de maestría en Geografía "Análisis del paisaje urbano residual en Bogotá", centrada en las percepciones de los bogotanos en relación con las transformaciones del paisaje a lo largo de algunas vías principales de la ciudad. La investigadora, estudiante de la *Universidad Nacional de Colombia*, agradece su participación, teniendo en cuenta la importancia de su opinión como ciudadano.

Género: F M O Edad: ____ Tramo recorrido: _____

1. Cuando usted viaja en Transmilenio, ¿Qué observa con mayor frecuencia durante su recorrido?

Los pasajeros Información en su dispositivo electrónico

Lo que se ve por la ventana Otro. Explique: _____

2. Cuando observa hacia fuera del vehículo, ¿Cuál o cuáles detalles llaman su atención principalmente?

La belleza del paisaje La basura en los andenes

Las actividades de los peatones Los grafitis

Los vendedores ambulantes Los lugares abandonados

La arquitectura de los edificios Los habitantes de calle

Otro. Explique: _____

3. ¿Qué es lo que más recuerda del paisaje que ve cuando va en Transmilenio? _____

4. El paisaje que usted ve en su recorrido le resulta:

Agradable Desagradable Indiferente.

¿Por qué?: _____

5. Responda las siguientes preguntas con base en las fotografías que se muestran en la hoja anexa.

Foto1: Por favor remítase a la **primera** imagen de la hoja adicional a esta entrevista.

* Reconoce este espacio Si No

* ¿Cuál de las siguientes sensaciones experimenta cuando observa este espacio?:

Tranquilidad Temor Alegría Impaciencia Seguridad Inseguridad

Otro: _____

* ¿A qué atribuye esta(s) sensación(es)?: _____

* ¿Qué cambios le haría a este espacio? _____

* ¿Qué personas o entidades podrían ser responsables sobre este espacio y su transformación? _____

Foto2: Por favor remítase a la **segunda** imagen de la hoja adicional a esta entrevista.

* Reconoce este espacio Si No

* ¿Cuál de las siguientes sensaciones experimenta cuando observa este espacio?:

Tranquilidad Temor Alegría Impaciencia Seguridad Inseguridad

Otro: _____

* ¿A qué atribuye esta(s) sensación(es)?: _____

* ¿Qué cambios le haría a este espacio? _____

* ¿Qué personas o entidades podrían ser responsables sobre este espacio y su transformación? _____

Gracias por su participación

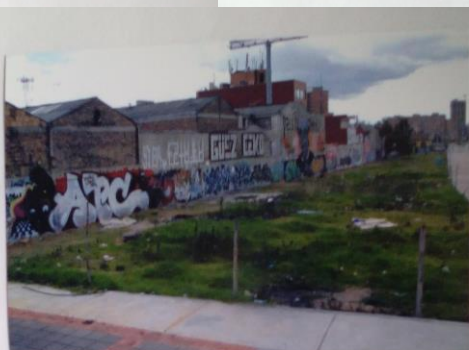
Anexos fotográficos asociados a la entrevista a partir de la pregunta 5.

Avenida El Dorado



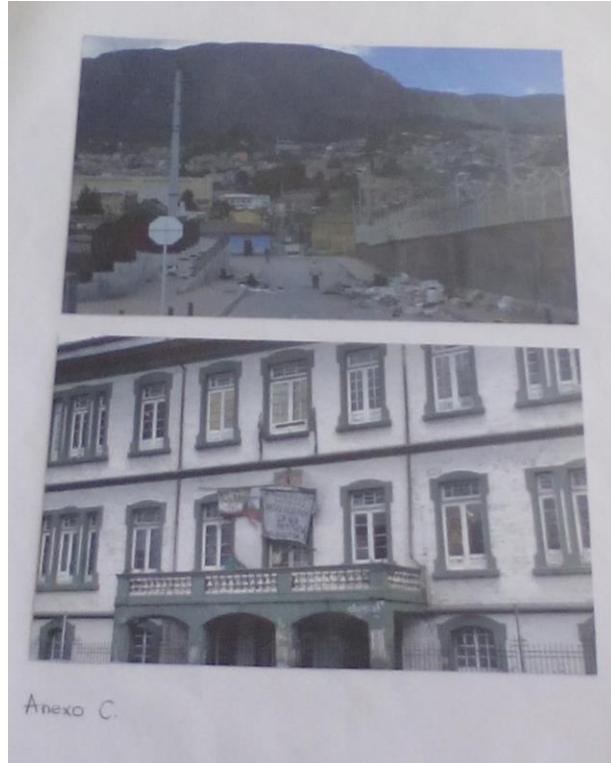
Anexo A

Anexo C.



Anexo B.

Avenida Fernando Mazuera



Avenida Caracas



Anexo C.

Anexo A



Anexo B.

Avenida Norte Quito Sur



Anexo C.

Anexo A



Anexo B.

B. Anexo: Matriz de ubicación y caracterización de los paisajes residuales en los ejes de estudio.

Avenida El Dorado (Calle 26) Oriente a Occidente.			
#	Costado	Dirección	Descripción:
1	Sur	Cra 6ta	Muro de aislamiento. Corta el acceso peatonal hacia el museo de arte moderno y el parque de la Independencia. Grafiti. Suciedad
2	Nor/Sur	Cra 7 a cra 10	Túneles. Grafiti, habitantes de calle, basura. Zona altamente deprimida
3	Sur	Cra 11	Culata de gran altura. Mural "El beso"
4	Nor/Sur	Avenida Caracas	Túnel. Grafiti, habitantes de calle, basura
5	sur	Cra 16 a 17	Muro de cerramiento del Cementerio Central. Utilizado por los grafiteros para hacer bombing
6	Nor	Cra 16 a 17	Culatas intervenidas por Idartes y muro de cerramiento
7	Nor	Cra 17 a 18	Culata doble mural a las víctimas. Especie de plazoleta sin mobiliario urbano. Se arrienda edificio y se vende o alquila PH.
8	Nor	Cra 19 Esquina	Inmueble subutilizado. Grafiti y de manera irregular zona de recicladores
9	Nor	Cra 20 a Cra 20a.	Área residual llena de pasto. Cercada. En los alrededores. Se vende propiedad
10	Nor	Cra 21 Cra 23	Dos cuadras de culatas y amplias áreas residuales cercadas. Algunas bancas.
11	Sur	Esquina Cra 24	Hacia el final de la cuadra Inmuebles subutilizados y muro de cerramiento. Muestras de deterioro estructural y grafiti
12	Nor/Sur	Cra 25	Puente peatonal con culata. Al Norte y al sur vendedores ambulantes.
13	Sur	Cra 25 a Cra 27	Culatas y amplias áreas residuales cercadas
14	Sur		Borde urbano inicial demolido por completo, en la actualidad se encuentra cercada el área que ha sido colonizada por el pasto. Casa esquina Occidental en venta.

15	Sur	Cra 27	Colegio semi demolido
16	Nor/Sur	Plazoleta cll 34	Área dura de gran amplitud sin ningún uso más allá del de paso peatonal
17	Nor	Cll 34	Culata. Paisaje residual utilizado como parqueadero. Basura
18	Nor/Sur	Tunel bajo plazoleta	Tunel con grafiti
19	Nor	Cra 28 culata	Frente estación Plaza de la Democracia. Culata intervenida por mural. Convocatoria Idartes
20	Nor	Cra 29	Culata sencilla intervenida por mural. Convocatoria Idartes
21	Nor	Cra 29	Área cercada donde antes se encontraba un predio. Culata doble. Mural intervenido. Convocatoria idartes
22	Nor	Cra 30.	Puente vehicular
23	Nor	Cra 33 Esquina Occidental	Casa aparentemente abandonada. Deterioro estructural y grafiti
24	Sur	Cra 34.	Inmuebles subutilizados. Frente estación Universidad Nacional
25	Sur	Cra 38	Culata doble. Cerca de zona hotelera
26		Cra 39	Inmuebles subutilizados.
27	Sur	Cra 44	Estación Quinta paredes-Puente peatonal
28	Nor/Sur	Cra 50	Puente vehicular con grafiti
29	Nor/Sur	Cra 68	Puente vehicular grafiti, publicidad informal y ventas ambulantes
30	Nor/Sur	Cra 72 (Av Boyacá)	Puente vehicular grafiti, publicidad informal y ventas ambulantes

Avenida Fernando Mazuera (Carrera Décima) Norte a Sur.

#	Costado	Dirección	Descripción:
1	Oriente	Cll 24	Esquina Sur. Edificio. Primer piso con rejas clausuradas y pintadas con mural. Aparentemente cerrado. Dice Colpatria en el segundo piso y se ven ladrillos que cubren las ventanas.
2	Oriente	Cll 23	Edificio esquina norte vacío. Tiene letreros de arriendo en todas sus ventanas: "Arriendo Tu Techo"
3	Occ.	Cll 22/ Cll 23	La cuadra tiene tres edificios vacíos o abandonados. Se vende un apartamento

4	Oriente	CII 19 – 26	Todo el edificio está vacío y tiene letrero de "SE ARRIENDA". Al costado Norte aparece un letrero de "Se vend"e sobre la puerta de número 19 – 30.
5	Occ.	CII 18	Los edificios presentan ventanas cubiertas con ladrillos en pisos superiores
6	Occ.	CII 14. Jiménez con 10a.	Esquina Norte. Área vacía. Culata doble. Se ven los ladrillos al descubierto de la construcción precedente. La esquina ampliada ha sido ocupada por vendedores ambulantes. Se han pintado grafitis en las culatas.
7	Occ.	CII 14. Jiménez con 10a	Esquina Sur.Culata con grafitis.
8	Oriente	CII 14. Jiménez con 10a	Esquina Norte. Edificio vacío en excelente estado, en venta.
9	Oriente	CII 12B a CII 13	Culata con mural y área remanente. Futuro proyecto comercial. Actualmente puesto de bicicletas públicas y CAI móvil. Frente a estación San Victorino
10	Oriente	CII 11 hasta ½ de cuadra	Edificio Cerrado. Aparente centro Ccial. en desuso. Vendedores apostados en el andén
11	Oriente	CII 6 Norte	Culata. Se ubica un CAI. Espacio convertido en parque
12	Oriente	Estación Bicentenario CII 7	Calle de paso entre dos cuadras. Completamente llena de basura, indigentes. Zona altamente deprimida
13	Or./Occ.	CII 6.	Túnel estación bicentenario. No tiene tanto grafiti como los de la 26. Basura e indigentes
14	Occ.	CII 6 – CII 5	La calle presenta un área residual y culatas. La casa de la esquina de la calle 5 estaba en estado de aparente abandono en Octubre de 2014, posteriormente se construyó un nuevo edificio.
15	Occ.	CII 4 a CII 1B	Culatas derivadas de demoliciones. Zona altamente deprimida hasta calle 3ra. Alta disposición de basura en andenes. Grafitis concertados con Idartes. Se vende casa con fachada inactiva hacia la avenida.
16	Oriente	CII 2norte	Locales cerrados
17	Or.	CII 1ra Sur	Muro con publicidad informal. Asentamiento de indigentes.
18	Occ.	CII 1ra Esquina	Casa en venta con culata doble con grafiti. La casa se ha modificado por completo. Se adecuó para dos locales y se crearon ventanas en el 2do piso.
19	Oriente	CII 1 esquina	Paisaje residual mixto. Esquina con edificio vacío en arriendo. Seguido de un área remanente, rematada con culata pintada por grafiti. Zona sucia. Puesto de venta

			ambulante.
20	Occ.	cII 1ra/ cII 2	Hospital San Juan de Dios. Inmueble subutilizado. Presenta grafiti social y pancartas de los extrabajadores de la institución.
21	Oriente	cII 1ra/ cII 2	Hospital Materno Infantil. Inmueble subutilizado. Presenta pancartas de los extrabajadores de la institución.
22	Oriente	CII 2 a 3 sur	Culatas.
23	Occ.	CII 2 a 3 sur	Culatas. Se venden muchas casas y apartamentos a lo largo de estas cuadras.
24	Oriente	CII 17sur a CII 20sur	Dos cuadras demolidas. No hay información al respecto. Zona cercada. Frente a estación 1ra de Mayo
25	Occ.	CII 27sur a 28sur	Gran culata de toda una cuadra, área remanente cercada con mural. Frente estación Country sur.
26	Occ.	CII 31sur	Puente peatonal. Culata con grafiti en la zona de culata. Linda con IED Olaya Herrera. Al costado oriental no hay culata ni vendedores.

Avenida Caracas. Norte a Sur: Portal del Norte a Portal de Usme

#	Costado	Dirección	Observación
1	Occ.	CII 174	Puente peatonal Portal del Norte. Zona mixta con área residual y culata con grafiti
2	Oriente	CII 172 – 172a	Culata en cuadra completa. Vendedores ambulantes-sillas en concreto
3	Occ.	CII 170	Puente vehicular. Grafiti- Escombros
4	Oriente	CII 161	Puente peatonal. Culata doble. Grafiti. La disposición de sillas en torno a la zona central favorece el uso de estas por parte de la gente
5	Oriente	CII 159a – 82	Edificio abandonado – cerrado. Con grafiti.
6	Occ.	CII 134	Puente vehicular. Grafiti.
7	Oriente	CII 128B	Puente peatonal. Culatas con grafiti y carteles publicitarios. Área residual utilizada por vendedores ambulantes para comercio informal. Zona para pasear el perro. Estación prado.
8	Occ.	CII 127	Puente vehicular. Deposición de basura. Grafiti. Recicladores. Escombro. Es usado como orinal por algunos hombres
9	Occ./Or	CII 100	Puente vehicular. Bases con carteles. Grafiti. Zona de paso peatonal concurrido. Gran cantidad de comercio informal de todo tipo.

10	Oriente	CII 80	Puente Monumento Héroes. Recicladores apostados, en ocasiones, en una zona verde de 3m ²
11	Oriente	CII 76	Muro. Disposición de carteles a lo largo de toda la cuadra
12	Oriente	CII 75	Esquina Sur. Todo un edificio abandonado y en deterioro
13	Occ.	CII 71 – 25	Casa de estilo francés en aparente abandono. Ventanas cubiertas desde el interior
14	Occ.	CII 59	Toda la cuadra. Edificios clausurados y abandonados con letreros de se vende. Zona altamente deprimida
15	Occ.	CII 58	Gran muro/culata. Grafitti- Basura apostada – recicladores. Zona altamente deprimida
16	Oriente	CII 58 – 42	Mitad de cuadra. Se vende un edificio
17	Oriente	CII 58 – 36	Edificio vacío. Aparentemente abandonado
18	Oriente	CII 55A –	Casas contiguas deterioradas estructuralmente. Medianamente activas en el primer piso por negocios comerciales de gama baja: Local de Internet y compraventa. contiguas
19	Oriente	CII 55A –	
20	Occ.	CII 43 #14-03	Esquina Norte. Edificio abandonado – cerrado
21	Oriente	CII 43 – 00	Casa esquinera vacía. De estilo moderno. Letrero que dice: No se permuta. Grafitti
22	Oriente	CII 34 – 46	Casa vacía, sellada y sin uso. De estilo clásico. Se ve colonizada por matorrales
23	Oriente	CII 34 Esquina Sur	Construcción de estilo francés- casa en estado de avanzado deterioro. Hace parte de un proyecto futuro de demolición para uso comercial, según el aviso de la curaduría. Frente estación Profamilia
24	Occ.	CII 31 – 07	Muro. Rodea un conjunto de apartamentos. Luce inacabado/grafitti
25	Oriente	CII26 – Esquina Sur	Edificio de una cuadra de extensión. Se encuentra abandonado y cerrado. En proyecto de demolición.
26	Occ.	CII 24A- 31	Culata doble – Gran área remanente en predio esquinero. Presencia permanente de habitantes de calle. Se ve descuidado por funcionamiento de cacharrerías y acopio de reciclaje. Las culatas están cubiertas de grafiti
27	Oriente	CII 25	Manzana demolida Proyecto Estación central
28	Oriente	CII 24a	Manzana demolida Proyecto Estación central
29	Oriente	CII 24 – 32 Esquina	Edificio residencial abandonado al lado de manzanas demolidas para proyecto Estación Central.
30	Oriente	CII 22	Edificio abandonado con culata en la esquina. Grafiti,

		Esquina Norte	carteles, basura.
31	Occ.	Cll 21 – 21 – Edificio	Cerrado. Edificios rotos. Clausurada reja del primer piso donde funcionaba un local comercial. Árbol seco frente a la edificación
32	Occ.	Cll 20 – 17 Esquina Norte	Edificio abandonado – cerrado. Primer piso con muro extenso pintado con grafiti. Segundo piso vidrios rotos. Junto a almacenes de plástico.
33	Occ.	Cll 20 Esquina Sur	Edificio abandonado – cerrado. Vidrios rotos. Rejas del primer piso clausuradas
34	Oriente	Calle 13A – 38 Sur Esquina	Construcción llena de grafiti/ antiguo vivero. Letrero de Se arrienda
35	Occ.	Cll 22 – 23sur Esquina	Casa abandonada. Se venden cuatro apartamentos en la misma cuadra. Presencia de grafiti. Carteles
36	Oriente	Calle 31 A sur	Edificio en aparente abandono. Zona de chatarrerías
37	Occ.	Cll 44c Sur	Dos edificios vacíos
38	Occ.	Cll 49-07 Sur Edificio vacío	Edificio vacío en aparente estado de abandono
39	Oriente	Av Caracas Calle 51sur con 60	Culata – Área residual. Zona sin urbanizar de manera aparente

Avenida Norte Quito Sur (Carrera 30) Norte a Sur: Calle 80 a Portal del Sur

#	Costado	Dirección	Observación
1	Oriente	Av Cll 80 Cra 53.	Túneles. Uso de zonas verdes circundantes como espacio para ocio
2	Occ.	Av Cll 80 Cra 53.	Intersección con calle 80. El TM pasa por este costado cuando se dirige hacia el sur desde la estación Escuela Militar
3	Occ.	Cll 80 -Cll 79	Culatas derivadas de demoliciones. Se vende bodega junto a culatas
4	Occ.	Cll 79 a Cll 78	Culatas intermedias. Fachadas inactivas. Áreas remanentes en medio de establecimientos, en algunos casos activados como parqueaderos
5	Occ.	Cll 78 a Dg 76Bis	Culatas intermedias. Fachadas inactivas. Zonas vacías en medio de establecimientos
6	Oriente	Cll 76.	Puente peatonal. Grafiti- Zona de alto tránsito peatonal.
7	Oriente	Cll 75	Culatas derivadas de demoliciones
8	Oriente	Cll 74	Culatas derivadas de demoliciones

9	Occ.	CII 75 - 74	Culatas derivadas de demoliciones. Toda la cuadra. Grafiti y carteles
10	Occ.	CII 73	Culatas derivadas de demoliciones/ Fachadas intermedias
11	Oriente	CII 72	Puente vehicular
12	Oriente	CII 71C	Culatas derivadas de demoliciones. Frente estación Av. Chile. Desde la calle 80 hasta la estación Avenida Chile hasta se encuentran culatas con grafiti y basura. Además de extensas áreas remanentes. Algunas fachadas se han activado con locales intermitentes mientras otros usan las zonas para trabajar o como "vitrina" de sus productos o para actividades de reciclaje. Se venden varios inmuebles .
13	Oriente	CII 71B	
14	Occ.	CII 72	
15	Occ.	CII 71	
16	Oriente	CII 70	
17	Occ./Or.	CII 63G	
18	Occ.	63c	Puente peatonal. Área residual. Grafiti al costado occidental
19	Oriente	63 c	Puente peatonal. Culata y base con carteles. Ambos costados.
20	Occ.	CII 63b-63c	Culata con carteles y grafiti. Área remanente con pasto. Cuadra completa
21	Occ.	CII 63 a CII 63a	Culatas derivadas de demoliciones. Amplias intervenciones de street art. Se vende casa Esquina Norte
22	Occ./Or.	CII 63	Puente vehicular
23	Occ./Or.	CII 53	Puente vehicular
24	Occ./Or.	CII 45	Puente. Carteles y grafiti en su base.
25	Oriente	Entre CII 40A y CII 43	Edificios abandonados a lo largo del costado oriental. Se observa un alto grado de deterioro, grafiti. Casa esquinera: Letrero de se vende deteriorado.
26	Occ.	CII 34	Puente vehicular. Carteles y grafitis en su base
27	Occ.	CII 22	Puente peatonal. Esquina Sur estación CAD. Área abierta con una banca que rara vez se usa. Espacio no apto para esperar
28	Oriente	CII 21	Muro de cerramiento. Grafiti tipo tag.
29	Occ.	CII 21	Zona de bodegas. Antigua zona industrial. Edificios subutilizado por parqueaderos en la actualidad
30	Occ.	CII 20	Línea del ferrocarril. Cerca de Plaza de la hoja: Asentamientos informales. Recicladores
31	Occ./Or.	CII. 19	Puente vehicular. Carteles y grafitis en su base
32	Occ./Or.	CII 13	Puente vehicular. Carteles y grafitis en su base
33	Oriente	CII 9	Puente peatonal Ricaurte. Grafiti – vendedores a lo

			largo de toda la cuadra
34	Oriente	Cll 5	Puente Peatonal Estación comuneros
35	Oriente	Cll 0	Culata más área remanente. Mural de street art. Espacio amplio que bien podría ser una plaza o un parque pero no está debidamente habilitada para ningún uso.
36	Oriente	Cll 40sur	Edificio costado Norte de Centro comercial. Abandonado. Vidrios rotos. Construcción con extensión de una manzana completa
37	Occ./Or.	Cll 45A sur carrera 51	Puente peatonal Alquería con culatas y área remanente
38	Occ./Or.	Cll 45A sur carrera 52	Puente venecia. Túnel con grafiti.
39	Occ.	Cra 52a con Av.Cll 44a Sur	Culatas puente peatonal Venecia. Comercio informal. Grafitti
40	Occ.	Cll 45A sur carrera 55	Estación de Venecia. Culatas a lo largo de toda la estación, alrededor de 4 cuadras. Fachadas inactivas de manera intermitente.
41	Occ./Or.	Estación venecia Transmilenio	Puente peatonal con amplias áreas residuales, culatas, grafiti, vendedores ambulantes, deppsiòn de basura. Al costado oriental Se vende casa esquina. Al parecer se encuentra vacía.
42	Occ.		Culatas hasta Puente vehicular Av. Boyacá
43	Occ./Or.	Avenida Boyacá	Puente vehicular
44	Occ.	Av. Cll 45 A sur carrera 62	Viviendas con deterioro estructural, grafiti en fachadas y zona remanente circundante
45	Occ.	Av. Cll 57r sur carrera 65	Amplia zona de pasto sin adecuación como zona verde urbana.

C. Anexo: Modelo de entrevista aplicado a los diferentes actores

Modelo de entrevista a peatones

Tramo recorrido: Cra 30 Cll 26 Cra 10a Av. Caracas

Género: F M Edad : ____

1. ¿Cómo describiría la avenida por la que transita (Cra 10, Cll 26, Cra 30 o Av. Caracas), en términos generales
2. ¿Usted camina frecuentemente por esta avenida? Si No
3. ¿Cómo se siente al caminar por esta zona? ¿Por qué?
4. ¿Era mejor caminar antes de que estuviera TM en esta zona o es mejor ahora, después de TM? ¿Por qué?
5. El paisaje que usted ve en su recorrido por esta vía le resulta:
 Agradable Desagradable Indiferente
¿Por qué?:
6. ¿cómo cree que podrían mejorarse las zonas desagradables de la avenida?

Modelo de entrevista a comerciantes

Tramo: Cra 30 Cll 26 Cra 10a Av. Caracas

Nombre: _____

Género: F M

1. ¿Cómo describiría la avenida sobre la que queda su puesto comercial (Cra 10, Cll 26, Cra 30 o Av. Caracas) en términos generales?
2. ¿Qué cambiaría de este sector? Cómo considera que podrían hacerse estos cambios?
3. ¿Cuál es la causa y quiénes son los responsables de aquello que menos le gusta de la zona en la que vive?
4. ¿Qué efectos ha tenido en el paisaje (sector) la construcción de Transmilenio por esta vía?
5. ¿Qué incidencia ha tenido la construcción de Transmilenio en su negocio?
6. ¿Alguna institución oficial le preguntó su opinión frente a las modificaciones de la vía antes de emprender el proyecto?
7. ¿Está a gusto con los resultados de la transformación de la zona? ¿Por qué?

Modelo de entrevista a artistas urbanos

1. ¿Cómo escoge el lugar a intervenir?
2. ¿Qué condiciones o especificaciones debe cumplir ese espacio?
3. ¿Qué mensaje pretende transmitir con sus intervenciones?
4. ¿Qué le aporta su intervención a (este) espacio en concreto?
5. ¿Por qué intervenir en los ejes viales, especialmente en los de transmilenio? ¿En qué otros espacios de la ciudad lo hace?
6. ¿Ha participado en las iniciativas de la Alcaldía relacionadas con murales y grafitis? ¿Qué opinión tiene de estas convocatorias oficiales?
7. ¿Deben existir paredes blancas en algunas zonas de la ciudad? ¿Qué opinión tiene frente a las restricciones establecidas para la práctica del grafiti en la ciudad?
8. ¿Qué piensa de la fragmentación que se ha generado en cuanto a la aceptación ciudadana que últimamente ha recibido el mural en relación con el tag o el rayón?

Modelo de entrevista a entidades oficiales*Secretaría Distrital de Planeación*

1. Puesto que una de las funciones de la SDP es la coordinación de las obras públicas del distrito ¿Cómo intervino la Secretaría (SDP) en el proceso de planeación o renovación urbana asociada a los ejes de Transmilenio?
2. ¿La adecuación de la malla vial para la puesta en marcha de TM involucra el carácter paisajístico de la ciudad?
3. ¿Cómo se involucró a la población de las zonas intervenidas en la definición de estos proyectos?
4. El proyecto se cumplió tal o como estaba previsto o fue necesario hacer ajustes ¿Cuáles y por qué?
5. En la actualidad existe una considerable cantidad de predios sobrantes a lo largo de estos ejes. ¿Estos predios hacían parte de los planes de intervención inicialmente proyectados?
6. ¿Cuáles son las causas o los factores que originaron estos predios sobrantes a lo largo de los ejes?
7. ¿Qué valor tienen estos predios desde el punto de vista urbanístico para la ciudad?
8. ¿Qué uso le ha sido asignado a estos predios? ¿Esa función es temporal o permanente?
9. ¿Qué proyectos o iniciativas existen para la recuperación o inclusión de estos espacios en los ejes afectados?

D. Anexo: Matriz de actores entrevistados

Representantes de entidades			
Nombre	Cargo	Entidad	Fecha
Leopoldo Ramírez	Profesional especializado I de la dirección técnica.	Empresa de Renovación Urbana	24 de Septiembre de 2014
Miguel Hincapié	Subdirector General	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC	6 de Octubre de 2014
Catalina Rodríguez	Gerente de Artes Plásticas y Visuales	Instituto Distrital de las Artes - Idartes	6 de Octubre de 2014
Liliana Ángulo	Subdirectora de Prácticas Artísticas y del Patrimonio	Secretaría de Cultura Recreación y Deporte	6 de Octubre de 2014
Pedro Andrés Hendéz Puerto	Director de vías, transporte y servicios públicos	Secretaría Distrital de Planeación	20 de Octubre de 2014
Humberto Gómez	Subgerente de comunicaciones	Transmilenio	30 de Octubre de 2014
Freddy Parada	Arquitecto asesor del despacho SAI.	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público – DADEP	31 de Octubre de 2014
John Bonilla	Coordinador del grupo de conservación del espacio público	Instituto de Desarrollo Urbano - IDU	25 de Noviembre de 2014
Artistas urbanos			
Nombre		Fecha	
Rama. Colectivo Mutabor		18 de Octubre de 2014	
César Rubio. Colectivo Toxicómano		24 de Octubre de 2014	
Andrés Bueno. Artista urbano independiente		12 de Noviembre de 2014	
Peatones			
Avenida	Total entrevistados	Hombres	Mujeres
El Dorado	14	6	8
Fernando Mazuera	3	1	1
Caracas	8	5	3
Norte Quito Sur	15	7	8

Usuarios de Transmilenio					
Avenida	Grupo etario	Género			Total
		Masculino	Femenino	Otro	
El Dorado	1: [16-25 años]	5	5	0	10
	2: [26-35 años]	7	2	0	9
	3: [36-45 años]	4	2	0	6
	4: [46-55 años]	2	0	0	2
	5: [56 y más]	0	1	0	1
	Ns / Nr	1	1	0	2
Fernando Mazuera	1: [16-25 años]	6	14	0	20
	2: [26-35 años]	2	2	0	4
	3: [36-45 años]	0	2	0	2
	4: [46-55 años]	0	1	0	1
	5: [56 y más]	1	0	0	1
	Ns / Nr	2	0	0	2
Caracas	1: [16-25 años]	9	8	1	18
	2: [26-35 años]	1	5	0	6
	3: [36-45 años]	1	1	0	2
	4: [46-55 años]	0	0	0	0
	5: [56 y más]	2	0	0	2
	Ns / Nr	1	1	0	2
Norte Quito Sur	1: [16-25 años]	5	9	0	14
	2: [26-35 años]	3	2	0	5
	3: [36-45 años]	3	1	0	4
	4: [46-55 años]	0	0	0	0
	5: [56 y más]	1	0	0	1
	Ns / Nr	4	2	0	6
Comerciantes					
Avenida	Nombre	Actividad comercial	Permanencia (del negocio en la zona)		
El Dorado	José Torres	Propietario de caseta de comida empacada en el costado Sur de la Calle 26 con esquina de la carrera 24C.	32 años		
	Angie Acero	Elaboración y venta de maní en el costado Sur de la Calle 26 con esquina de la carrera 24A. Bajando del puente peatonal	10 años		
	Anónimo	Elaboración y venta de empanadas en la esquina de la carrera 19B. Costado Norte	3 años		

	Andrea	Carreta con venta de fruta en la carrera 24. Costado norte.	10 años
Fernando Mazuera	Jorge López	Propietario almacén de muebles de hogar y oficina	16 años
	Anónima (Propietaria)	Almacén de muebles de hogar	26 años
Caracas	Anónimo	Propietario de restaurante "La arepita Cundy". Carrera 13a #24 - 84	18 años
	Hernán	Propietario de minimercado en la carrera 13a. Barrio La alameda – centro	12 años
	Patricia Forero	Puesto de flores en la "Galería de las flores" Av. Caracas Cll 25, costado occidental.	22 años
	Anónima (Vendedora)	Local de venta de ropa. Av. caracas Cll. 58. Costado Oriental	8 años
	Anónimo (Propietario)	Local de venta de ropa. Av. caracas Cll. 58. Costado Occidental	15 años
Norte Quito Sur	Anónimo (Propietario)	Almacén de muebles en la Dg 76 con NQS.	20 años
	Anónimo (Propietario)	Almacén de insumos. Cll. 72	15 años
	Hugo Espitia	Vendedor ambulante. Carreta de frutas cerca al puente peatonal de la estación de Venecia.	12 años
	Vendedor	Ferretería Mundial de tornillos. Barrio Venecia	15 años
Propietarios de inmuebles en venta			
Avenida	Nombre	Descripción del inmueble	
El Dorado	Anónimo	Casa esquinera en la carrera 26. Lindante a gran área remanente con culata	
Fernando Mazuera	Anónimo	Local en la calle 19	
	Anónima	Casa con fachada inactiva hacia la avenida. Calle 3.	
	Anónimo	Casa esquinera en la calle 1.	
Caracas	Anónimo	Edificio en calle 59	
	Anónimo	Bodega en Calle 58	
Norte Quito Sur	Anónima	Casa esquinera con con local, junto a puente peatonal. Calle 72	
	Orlando Echeverry	Edificio. Calle 70	
	Walter Gómez	Casa esquinera. Calle 63	

6. Bibliografía

Aguilar, M. (2006) La dimensión estética en la experiencia urbana. En Lindón, A., Aguilar, M. y Hiernaux, D (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp.137-146). Barcelona, España: Anthropos – UAM.

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). Decreto 190 de 2004. *Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*. Recuperado de: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13935>

_____. (2015). Proyecto de modificación Decreto 075 de 2013. Recuperado de: http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/sites/default/files/adjuntos_paginas_2014/proyecto_de_modificacion_decreto_075_de_2013_0.pdf

Alfonso, O. (2012) *Bogotá segmentada*. Universidad Externado de Colombia. Bogotá. Recuperado de: <http://books.openedition.org/uec/307>.

Alzate, I. (2013). *El graffiti en Bogotá: Práctica estética y representación. La condición de autor, Writing y Street art* (tesis de maestría). Universidad Distrital Francisco José de Caldas. Bogotá, Colombia.

Arias Gustavo. *Los trolebuses de Bogotá*, (Fotografía). Recuperado de: <http://www.tramz.com/co/bg/b/bs.html>.

Augé, M. (1995). *Los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona, España: Gedisa.

Avanzan las obras del conector de TransMilenio en la calle sexta. (Febrero 2 de 2015). *Diario ADN*. Recuperado de: <http://diarioadn.co/bogota/mi-ciudad/obras-de-la-calle-sexta-para-transmilenio-1.142130>.

Bailly, A. (1974). La perception des paysages urbains. [Essai méthodologique]. *Espace géographique*, 3(3), 211-217. Recuperado de: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/spgeo_0046-2497_1974_num_3_3_1486

Banco de la República. (Octubre 27 de 2005 - Febrero 13 de 2006). *Imagen del ferrocarril en la numismática colombiana*. Exposición realizada por la Biblioteca Luis Ángel Arango en Casa de Moneda. Recuperado de: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/exhibiciones/ferrocarriles/secciones/ferrocarril_nordeste.htm

Barrera, S. (2014). Consideraciones teóricas para el análisis del paisaje. La Metodología de Los eventos relacionales. En Barrera, S. y Monroy, J. (Eds.), *Perspectivas sobre el paisaje*. (29-53). Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Bogotá: UN Editorial y Jardín Botánico José Celestino Mutis.

Berdoulay, V. (2012) El sujeto, el lugar y la mediación del imaginario. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 49-64). Barcelona, España: Anthropos.

Bertrand, C. (1987). El sentido de la naturaleza: Síntesis del pensamiento occidental y Chino y su expresión en la pintura de paisaje. Tesis doctoral. Universidad Complutense de Madrid.

Bogotá articulará “anillo de innovación” para crear economía del conocimiento. (Octubre 9 de 2013). *El país*. Recuperado de: <http://www.elpais.com.co/elpais/economía/noticias/bogota-articulara-anillo-innovacion-para-crear-economia-conocimiento>

Bogotá cómo vamos. (2014). Encuesta de percepción ciudadana 2014. Recuperado de: <http://www.bogotacomovamos.org/eventos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2014>

_____ . (Mayo 26 de 2015). El POT y el Decreto 562 de 2014.

Recuperado de: <http://www.bogotacomovamos.org/blog/el-pot-y-el-decreto-562-de-2014>

Bogota.gov.co. (Diciembre 7 de 2013). Más de 40 afiches ilegales fueron retirados del puente vehicular de la carrera 30 con calle 72. Bogotá. Recuperado de: www.bogota.gov.co/en/node/2496.

_____. (18 de Noviembre de 2014). Historia de Transmilenio. Recuperado de: <http://www.transmilenio.gov.co/es/articulos/historia>

_____. (2015). Bogotá avanza con proyecto que revitalizará zona industrial. Recuperado de: <http://bogota.gov.co/article/bogot%C3%A1-avanza-con-proyecto-que-revitalizar%C3%A1-zona-industrial>.

Borja, J. (2005). La ciudad actual. El desafío del espacio público. *Revista anual de pensamiento. Hacia la ciudadanía del siglo XXI. El valor de la palabra- Hitzaren balioa*, 5, 25-44. Recuperado de: <http://www.fundacionfernandobuesa.com/pdf/valorpalabra2005.pdf>

Bunge, M. (2007). *Diccionario de Filosofía*. Madrid, España: Siglo XXI Editores.

Calvino, I. (2000). *Las ciudades invisibles*. Madrid, España: Siruela

Capel, H. (febrero-mayo 1975). La definición de lo urbano. *Estudios Geográficos*, 138-139, 265-301. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>

_____. (2002). *La morfología de las ciudades*. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Barcelona, España: Ediciones del Serbal.

_____. (2003). A modo de introducción: los problemas de las ciudades. Urb, civitas y polis. *Mediterráneo económico: "Ciudades, arquitectura y espacio urbano"* 3, 9-22. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>

Castillo, J. (2003). *Bogotá, el tránsito en la ciudad moderna 1920 – 1950*. Bogotá, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Castro, C. (2012). *Transmilenio versus Bogotá* (tesis de Maestría). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia. Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/12243/1/carlosandrescastrocardenas.2012.pdf>.

Chaparro, J. y Aguilar, J. (2014) La tautología de la innovación tecnológica en Bogotá: del anillo de innovación tecnológica al proyecto Innobo (2000-2013). En Montoya, J. et al. (Eds). *Metropolizaciones Colombia-Chile. Experiencias de Bogotá, Medellín, Santiago y Concepción*, (pp. 283-306). Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia.

Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, 14 (1), 61-71.

Claval, P. (1974). La géographie et la perception de l'espace. *L'Espace Géographique*, 3(3), 179-187. Recuperado de: http://www.mgm.fr/affpdf?persee=spgeo_0046-2497_1974_num_3_3_1479.

_____. (1999) Los fundamentos actuales de la geografía cultural. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*. 34, 25 - 40. Recuperado de: ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n34p25.pdf

_____. (2002). El enfoque cultural y las concepciones geográficas del espacio. *Boletín de la A.G.E.* 34, 21-39. Recuperado de: <http://age.ieg.csic.es/boletin/34/3403.pdf>

_____. (2012) Mitos e imaginarios en Geografía. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 29-48). Barcelona, España: Anthropos.

Colafranceschi, D. (2012). Paisatge del conflicte, espai de diàleg. En Nogué, J, Puigbert, L, Bretcha, G y Losantos, À (Eds), *Franges. Els paisatges de la perifèria*. (pp. 52-65). Catalunya: Àgata editores – Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya.

Contreras, C. (2006). Paisaje y poder político: La formación de representaciones sociales y la construcción de un puente en la ciudad de Monterrey. En Lindón, A., Aguilar,

M. y Hiernaux, D (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp.171-186). Barcelona, España: Anthropos – UAM.

Cosgrove, D. (1984). *Social formation and symbolic landscape*. London: Croom Helm Ltd.

Cosgrove, D. y Jackson, P. (1987). New directions in cultural geography. *Area*, 19 (2), 95-101. Recuperado de: http://www.jstor.org/stable/20002425?seq=1#page_scan_tab_contents

Crearán empresa de transporte público eléctrico. El alcalde pide liquidar la empresa distrital de buses. (2 de noviembre de 1990). *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-2328>

Cruyff, J. (2002). *Me gusta el fútbol*. Barcelona, España: RBA Libros.

Cuéllar, G. [Vía principal (Bogotá, Colombia)]. Foto 3. Colección Gumersindo Cuéllar Jiménez. Biblioteca virtual Luis Ángel Arango. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/imagen/gumercindo-cuellar/via-principal-bogota-colombia-foto-3>

Cuéllar, M y Mejía, G. (2007). *Atlas histórico de Bogotá. Cartografía 1791-2007*. Bogotá, Colombia: Editorial Planeta. IDPC – Archivo de Bogotá.

Cullen, G. (1974). *El paisaje urbano: tratado de estética urbanística*. Barcelona, España: Editorial Blume.

Curzio, C. (2008). *El origen y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales*. Cuadernos Geográficos. 42, 53-82. Recuperado de: <http://www.ugr.es/~cuadgeo/docs/articulos/042/042-003.pdf>

DADEP. (30 de Julio de 2014) Indicadores de espacio público en Bogotá. Conferencia llevada a cabo en el II Foro internacional de espacio público *Mejores espacios, Mejores ciudades*. Bogotá, Colombia.

_____. (Septiembre 10 de 2008). Concepto EE11152. Recuperado de:
www.construdata.com/BancoConocimiento/Fachadas_culatas_y_cubiertas_de_las_edificaciones_hacen_parte_del_espacio_publico.asp.

Davidson, H. (1967). *Los coches en Colombia*. XXII (3), 444 - 466. Thesaurus. Recuperado de:http://cvc.cervantes.es/lengua/thesaurus/pdf/22/TH_22_003_114_0.pdf

Debarbieux, B. (2003). Imaginaire géographique. En Lévy, J y Lussault, M. (eds), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, (p.p. 489 – 491) Paris, Francia: Editions Belin.

Di Méo, G. (1999). Géographies tranquilles du quotidien. Une analyse de la contribution des sciences sociales et de la géographie à l'étude des pratiques spatiales. *Cahiers de Géographie du Québec*. 43 (118), 75 – 93. Recuperado de:
http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_43/no_118/DiMéo.pdf

Duncan, J. (June 1980) The superorganic in American cultural geography. *Annals of the association of American geographers*. 70 (2), 181 -198.

_____. (1990). *The city as text: the politics of landscape interpretation in the Kandyan kingdom*. Cambridge, Unite Kingdom: Cambridge University Press

Duncan, J y Duncan, N. (2009). Doing landscape interpretation. *The SAGE Handbook of Qualitative Geography*. SAGE Publications. doi: 10.4135/978-1-8570-2109-7.n13

El automovilismo reporta magníficas consecuencias a quienes lo practican. (3 de Septiembre de 1929) *El Tiempo*, p. 12.

ERU. (2014). Documento técnico de soporte San Bernardo – Tercer milenio. Bogotá, Colombia.

Fernández, F. (2006). *Geografía cultural*. En Hiernaux, D. y Lindón, A. *Tratado de*

Geografía humana, (pp. 221-253). Barcelona: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana.

_____. (2014). El nacimiento del concepto de paisaje y su contraste en dos ámbitos culturales: el Viejo y el Nuevo Mundo. En Barrera, S. y Monroy, J. (Eds.) *Perspectivas sobre el paisaje*. (55-79) Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. Bogotá: UN Editorial y Jardín Botánico José Celestino Mutis.

García, A., Fernández, V. y Zambrana, L. (2011). Luces y sombras de los espacios públicos del Aljarafe sevillano. *Documentos de arquitectura y patrimonio. Revista edap* 3 (4), 120-127. Recuperado de: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4232140>.

Gómez De Silva, G. (2001). *Breve diccionario etimológico de la lengua española*. México: Colegio de México - FCE.

Grimau, P. (2012). Caminar el límite. En Nogué, J, Puigbert, L, Bretcha, G y Losantos, À (Eds), *Franges. Els paisatges de la perifèria*. (pp. 117-133). Catalunya: Àgata editores – Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya.

Guerrero, R. (2006) Nosotros y los otros: Segregación urbana y significados de la inseguridad en Santiago de Chile. En Lindón, A., Aguilar, M. y Hiernaux, D (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp.107-118). Barcelona, España: Anthropos – Universidad Autónoma Metropolitana.

Hiernaux, D. (2007). Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea. En Nogué, J. (Ed.), *La construcción social del paisaje* (pp. 241-262). Madrid, España: Biblioteca nueva.

_____. (2012) Los imaginarios urbanos: Una aproximación desde la geografía urbana y los estilos de vida. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 87-105). Barcelona, España: Anthropos.

Higueras, A. (1999). Introducción al análisis geográfico regional. Reflexiones acerca del paisaje. *Espacio, tiempo y forma*. 4 (12), 83 -98.

Instituto de Estudios Urbanos. (2007). *Evolución del número de habitantes en Bogotá*. Recuperado de: institutodeestudiosurbanos.info/endatos/0100/0130/docs/edp.xls.

Instituto Distrital de Recreación y Deporte. *Gimnasios al aire libre en Bogotá. Parques y escenarios*. Recuperado de: http://www.idrd.gov.co/web/html/seccion-gimnasios-al-aire-libre-en-bogot_1181.htm

Jackson, P. (1999). ¿Nuevas geografías culturales? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*. 34, 41-51. Recuperado de: <http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/view/31680/31514>

Knox, P. (Jun., 1991). The restless urban landscape: Economic and sociocultural change and the transformation of Metropolitan Washington, DC. *Annals of the Association of American Geographers*, 81 (2), pp. 181-209. Recuperado de: <http://www.jstor.org.ezproxy.unal.edu.co/stable/pdf/2563300.pdf?acceptTC=true>

Ley, D. (Jun., 1985). Cultural/humanistic geography. *Progress in Human Geography* 9 (3), 415-423.

Lindón, A. (2006). Geografías de la vida cotidiana. En Hiernaux, D. y Lindón, A. *Tratado de Geografía humana*, (pp. 356-400). Barcelona: Anthropos - Universidad Autónoma Metropolitana.

_____. (2007). La construcción social de los paisajes invisibles del miedo. En Nogué, J. (Ed.) *La construcción social del paisaje*. (pp. 217-239). Madrid, España: Biblioteca nueva.

_____. (2007a). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. En *Imaginarios urbanos. Revista EURE*. 33(99), 7-16. Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/196/19609902.pdf>

_____. (2007b). Los imaginarios urbanos y el constructivismo geográfico: los hologramas espaciales. *Revista Eure*. 33 (99), 31-46. Recuperado de:

<http://www.redalyc.org/pdf/196/19609904.pdf>

_____. (2012). Geografías de lo imaginario o la dimensión imaginaria de las geografías del Lebenswelt. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 65-86). Barcelona, España: Anthropos.

Lindón, A. Aguilar, M. y Hiernaux, D. (2006). De la espacialidad, el lugar y los imaginarios: a modo de introducción. En Lindón, A., Aguilar, M. y Hiernaux, D (Eds.), *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp. 9-25). Barcelona, España: Anthropos – Universidad Autónoma Metropolitana.

López, L. (2011). El paisaje narrado: urbanizaciones cerradas, geografía y literatura. *Ateliê Geográfico*. 5 (3), 1-31. Recuperado de: http://www.academia.edu/1204857/EL_PAISAJE_NARRADO_urbanizaciones_cerradas_geograf%C3%ADa_y_literatura

Lotman, I. (1996). La semiosfera I. Semiótica de la cultura y del texto. Madrid, España: Ediciones Cátedra, S. A. Recuperado de: culturaspopulares.org/populares/documentosdiplomado/I.Lotman-SemiosferaI.pdf.

Luna, A. (1999). ¿Qué hay de nuevo en la nueva geografía cultural? *Documents d'Anàlisi Geogràfica*. 34, 69-80. Recuperado de: <http://www.raco.cat/index.php/DocumentsAnalisi/article/viewFile/31682/31516>

Lynch, K. (1984). *La Imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL.

Marin, A. (9 de junio de 2015) ¿Cómo es trabajar día a día detrás del volante de TransMilenio?. *El tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/bogota/transmilenio-el-dia-a-dia-desde-el-volante/15918459>

Martínez, J. (2010). Leyendo el paisaje. Lecturas del ordenamiento del espacio en el centro comercial Gran Estación, Bogotá. *Cuadernos de geografía. Revista colombiana de geografía*. 19, 59-75.

Medina, P. (2011). La Independencia, el parque que se resiste a las obras en Bogotá.

La silla vacía. Recuperado de: <http://lasillavacia.com/historia/la-independencia-el-parque-que-se-resiste-las-obras-en-bogota-22652>.

Megaproyecto empresarial de Bogotá, hito de innovación. (19 de Noviembre de 2014). *Agencia de Noticias UN*. Recuperado de: <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/ndetalle/article/megaproyecto-empresarial-de-bogota-hito-de-innovacion.html>

Meinig, D. (1979). The beholding eye: ten versions of the same scene. En Meinig, D., y Jackson, J. (pp. 33–48). *The Interpretation of ordinary landscapes: geographical essays*. New York: Oxford University Press.

Mejía, G. (1998). *Los años del cambio: Historia urbana de Bogotá, 1820 – 1910*. Bogotá, Colombia: CEJA.

Mercier, G. (2008). Dimensión cultural de la renovación urbana. Un análisis retórico del urbanismo contemporáneo. En *Investigación y Desarrollo* 16 (1), 82-117. Recuperado de: <http://rcientificas.uninorte.edu.co/index.php/investigacion/article/viewFile/838/484>

Mitchell, D. (2000). *Cultural Geography: A Critical Introduction*. Oxford and Malden, MA: Blackwell Publishers.

_____. (2002). The Geography of Injustice: Borders and the Continuing Immiseration of California Agricultural Labor in an Era of ‘Free Trade’, *Richmond Journal of Global Law and Business* 2 (2). Recuperado de: http://rjglb.richmond.edu/wp-content/uploads/2013/03/rjl_2-2_mitchell.pdf

_____. (2005). Landscape. En: Atkinson, D., Jackson, P., Sibley, D. y Washbourne, N. *Cultural geography. A critical dictionary of key concepts* (pp. 49 – 56). New York, E.U.: I B Tauris.

Montes, F. (Septiembre 16 de 2013.) Avianca, ¿un elefante blanco? *Revista Semana*. Recuperado de: <http://www.semana.com/opinion/articulo/avianca-un-elefante-blanco/357840-3>

Montoya, J. (2012). Bogotá: crecimiento urbano y cambio morfológico, 1538-2010 (tesis de doctorado). Universidad Laval, Quebec.

Montoya, J., Duque, I. y Amézquita, A. (2015). *Bogotá: de la ciudad industrial a la ciudad post-industrial. Evidencias de una “nueva” ecología social de la ciudad.* Documento Inédito.

Muñoz, F. (2012). *Els paisatges de la perifèria, avui: construint la mirada sobre la ciutat al segle XXI.* En Nogué, J, Puigbert, L, Bretcha, G y Losantos, À (Eds), *Franges. Els paisatges de la perifèria.* (pp.84-116). Catalunya: Àgata editores – Olot: Observatori del Paisatge de Catalunya.

Nel.Lo, O. (2007). La ciudad, paisaje invisible. En Nogué, J. (Ed.), *La construcción social del paisaje* (pp. 181-196). Madrid, España: Biblioteca nueva.

Neve, Eduardo. (2012). Tararear el espacio: Evocación, expresión musical e imaginarios. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 159-178). Barcelona, España: Anthropos.

Niño. C y Reina, S. (2014). La carrera de la modernidad. Construcción de la carrera décima. Bogotá [1945-1960]. Bogotá, Colombia: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural.

Nogué, J. (2010). El retorno al paisaje. *Enrahonar* 45, 123-136. Recuperado de: <http://www.raco.cat/index.php/Enrahonar/article/view/210161>

_____. (2011) Otros mundos, otras geografías. Los paisajes residuales. *Revista da ANPEGE*, 7 (1), 3-10.

_____. (2012). Intervención en imaginarios paisajísticos y creación de identidades territoriales. En Lindón, A. y Hiernaux, D (Ed.), *Geografías de lo imaginario* (pp. 129-139). Barcelona, España: Anthropos.

Nogué, J. y Albet, A. (2004). Cartografía de los cambios sociales y culturales. En: Romero, J. (Ed.), *Geografía humana* (pp.159-202). España: Editorial Ariel.

Nogué, J. y De San Eugenio, J. (2009). Pensamiento geográfico versus teoría de la comunicación. Hacia un modelo de análisis comunicativo del paisaje. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*. 55, 27-55. Recuperado de: <http://ddd.uab.cat/pub/dag/02121573n55/02121573n55p27.pdf>

Ortega, A. (1917). *Historia del ferrocarril de la sabana*. Bogotá, Colombia: Águila Negra editorial. Recuperado de: <http://www.banrepcultural.org/sites/default/files/85519/brblaa465094.pdf>.

Osorio, L. (6 de Septiembre de 1929). *La obra proyectada en el ferrocarril del Norte*. *El Tiempo*. Bogotá.

Penetran a Boyacá los rieles del Nordeste. (1 de Septiembre de 1929). *El Tiempo*, p. 1.

Pickenhayn, J. (2007). Semiótica del paisaje. *Revista geográfica* 141, 7-22. Recuperado de: http://www.jstor.org/stable/40996739?seq=1#page_scan_tab_contents

Policía de Colombia. (8 de Abril de 2011) C.A.I. Móvil servicio de seguridad y proximidad (Video Institucional) En: <https://www.youtube.com/watch?v=q03LANChA3Q>

Prieto, L. (2005). *La aventura de una vida sin control. Bogotá movilidad y vida urbana 1939 – 1953* (tesis de maestría). Recuperado de: <http://www.bdigital.unal.edu.co/1638/>.

¿Qué significa expropiar el San Juan de Dios? (15 de julio de 2015). *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/bogota/expropiacion-del-hospital-san-juan-de-dios/16101557>

Real Academia Española. (2015). *Diccionario de la Real Academia Española de la lengua*. DRAE.

Rodríguez, J. (6 de Marzo de 2012). Acueducto de Bogotá, 1887-1914: entre público y privado. *Revista Credencial*. Recuperado de:

<http://www.revistacredencial.com/credencial/content/acueducto-de-bogot-1887-1914-entre-p-blico-y-privado>.

Rojas, C. (1996) *La violencia llamada limpieza social*. Bogotá, Colombia: CINEP – Antropos. Recuperado de: [http:// datoscolombianuncamas.org/ images/abook_file](http://datoscolombianuncamas.org/images/abook_file).

Romero, J. (1999) *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Medellín, Colombia: Editorial Universidad de Antioquia.

Rueda, T. (1977). *La sabana y otros escritos. Biblioteca Colombiana XII*. Bogotá, Colombia: Instituto Caro y Cuervo.

Ruíz N., C. (28 de Mayo de 2011). Paredes blancas. *El Espectador*. Recuperado de: <http://www.elespectador.com/print/273357>.

Ruíz C., C. (Julio de 2014). Anotaciones sobre el paisaje cultural urbano y patrimonial. *El Espectador, Número especial: Bogotá*, pp. 2 – 3.

Salupere, S., Torop, P., y Kull, K. (eds.). (2013). *Beginnings of the Semiotics of Culture*. (Tartu Semiotics Library 13.) Tartu: University of Tartu Press.

Sauer, C. (October 12 of 1925). The morphology of the landscape. *University of California Publications in Geography*. 2 (2), 19-53. Traducción de Guillermo Castro H. Recuperado de: <http://www.colorado.edu/geography/giw/sauer-co/sauer-co.html>

Secretaria de Planeación Distrital. (2010). *Diagnóstico de ciudad. Revisión al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá*. Recuperado de: http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Documentos/DiagCiudad.pdf

Secretaría distrital de ambiente. (14 de Junio 2015). *Secretaría de Ambiente ha desmontado más de 1400 elementos de publicidad exterior visual ilegal en Bogotá este año*. Recuperado de: <http://www.ambientebogota.gov.co/web/sda/archivo-de-noticias>.

Secretaría distrital de cultura. (17 de Diciembre de 2014). Mesa distrital de grafiti. Reunión convocada por la gerencia de artes plásticas y visuales de Idartes. Bogotá, Colombia.

Silva, A. (2003) *Bogotá Imaginada*. Bogotá, Colombia: Taurus.

_____. (2006). *Imaginario urbanos*. Bogotá, Colombia: Arango Editores.

SkyscraperCity.com. (2010) Foro virtual: Bogotá/Renovación Urbana. Recuperado de: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=879654&page=51.

SkyscraperCity.com. (2012) Foro virtual: Bogotá/Espacio público. Recuperado de: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1038875&page=21.

Souto, P. (2011). El concepto de paisaje. Significados y usos en la geografía contemporánea. En Souto, P. (Coordinadora), *Territorio, lugar, paisaje. Prácticas y conceptos básicos en geografía* (pp.129-183) Buenos Aires, Argentina: Editorial de la Facultad de filosofía y letras. Universidad de Buenos Aires.

Tardin, R. (2007). Los paisajes de la ciudad oculta. En Nogué, J. (Ed.), *La construcción social del paisaje* (pp. 197-216). Madrid, España: Biblioteca nueva.

Transmilenio prendió motores. (18 de diciembre de 2000). *El Tiempo*. Recuperado de: <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1284231>

Tuan, Y. (2007). *Topofilia*. Madrid, España: Melusina.

Vargas, J. y Zambrano, F. (1998). Santa Fe y Bogotá: Evolución histórica y servicios públicos (1600-1957). *Bogotá 450 años. Retos y realidades*. (pp. 11- 92). Bogotá, Colombia: Foro Nacional por Colombia – Instituto Francés de Estudios Andinos.

Viviescas, F. (2011). Planteamiento urbanístico ciudad salud. Recuperado de: http://www.fernandoviviescas.org/proyectos/ciudad_salud.php. Mayo de 2015