

*Artículo de Reflexión*

# Espacios públicos, vías peatonales y carril para bicicleta como regeneradores sociales

## *Public spaces, pedestrian pathways and byke path as social regenerators*

1. Griselda Blanco Aguilar

### Resumen

Es importante recuperar el espacio público urbano con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes, los usuarios deben apoderarse del espacio para hacerlo suyo y cuidarlo, es necesario implementar símbolos de identidad con la inclusión de calles peatonales junto a carriles para bicicleta. Todo esto funcionaría si se aplicara con un buen entendimiento un diseño sencillo y funcional.

Si la ciudad es el lugar de encuentro por excelencia, principalmente la ciudad es su espacio público peatonal. Los seres humanos no pueden estar en el espacio de automotores, ni en espacios privados que no les pertenezcan. La cantidad y la calidad del espacio público peatonal determinan la calidad urbanística de una ciudad.

Palabras clave: Espacio público. Regenerador Social. Peatonalización. Transporte alternativo. Identidad. Calidad Urbana.

### Abstract

It is important to recover the urban public space in order to improve the quality of life of the inhabitants, users must take care of the space to do it and take care of it, it is necessary to implement the identity symbols with the inclusion of pedestrian streets, next to lanes of bike. All this would work if applied with a good understanding of the simple and functional design. If the city is the meeting place for excellence, more than anything, the city is its pedestrian public space. Human beings can not be in the space of motor vehicles, or in private spaces that do not belong to them. The quantity and quality of pedestrian public space determine the urban quality of a city.

Keywords: Public space. Social Regenerator. Pedestrianization. Alternative transportation. Identity. Urban Quality.

### INTRODUCCION

El espacio público ha sido desde los comienzos de la humanidad el lugar de representación de la sociedad, por lo que a partir de estos espacios se puede contar la historia de una ciudad. El espacio público es más que un espacio residencial entre las calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público por definición jurídica, no con un uso específico. Hablar de espacio público es hablar de espacios multifuncionales donde se desarrollan actividades inesperadas, lugar de cohesión social, intercambio y expresión de la sociedad.

Debido a esto, es de suma importancia pensar integralmente en el desarrollo de la ciudad en conjunto con el espacio público, pensar en qué genera y las consecuencias tanto urbanísticas como arquitectónicas de ambos.

I. Docente a tiempo completo, Departamento de Arquitectura y Urbanismo, Universidad del Valle Cochabamba  
gblancoa@univalle.edu

¿Qué características tiene los espacios públicos a los que el desarrollo de la ciudad contemporánea da lugar? ¿Qué tipo y calidad de relaciones sociales ayuda a configurar? ¿Cuáles su función dentro de la ciudad?

Definir al espacio público es una tarea compleja, hacerlo desde lo arquitectónico lo es aún más, ya que la mayoría de los autores que tratan de este tema provienen de disciplinas como sociología y el urbanismo. Esto nos hace pensar que el espacio público es un tema que no se reflexiona en la arquitectura y que ha quedado en manos de otras disciplinas.

#### ANÁLISIS

Cullen (1981) sostiene que "planeamos nuestras ciudades desde el punto de vista de una persona en movimiento (peatón u ocupante de un vehículo automóvil), será fácil comprobar que el conjunto ciudadano se convierte en una experiencia plástica, en un viaje a través de aglomeraciones y vacíos, en una secuencia de exposiciones y encierros, de expansiones y represiones".

Para poder llegar a una definición sobre lo que es el espacio público, se investigó a varios autores. El primero fue al arquitecto danés Jan Gehl, un referente a nivel mundial en temáticas referentes a diseño urbano y espacios públicos, quien en sus libros *La humanización del espacio Urbano* (2009) y *Ciudades para la gente* (2010) habla fundamentalmente sobre su teoría acerca de la relación entre la pérdida de la ciudadanía y la depreciación del espacio público.

J. Gehl tiene un enfoque sobre la importancia del diseño en la calidad de vida de las personas. En este contexto, el arquitecto abordó cinco consejos que fueron publicados por Fast Co. Design y Plataforma Urbana por Constanza Martínez Gaete (2016), donde explica cuál cree que es el camino por seguir para tener ciudades habitables, saludables, seguras y sostenibles (5). Éstos consejos, mencionados por Martínez (2016), son:

I. Detener la construcción de "arquitectura barata" para la gasolina

Figura N°1. Reducir desplazamientos. Las Vegas (Estados Unidos)



Fuente: Martínez (2016)

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-e-aborados-por-el-arquitecto-jan-gehl/>

El cambio climático y la salud pública son dos factores que Jan Gehl plantea que debieran tener una importancia fundamental para los planificadores, sobre todo si se considera que "durante 50 años hemos hecho ciudades de tal manera que las personas estén casi obligadas a sentarse todo el día en sus autos, en sus oficinas o en sus casas. Esto ha causado graves problemas de salud", según afirma el arquitecto Jan Gehl, en su libro *Ciudades para Gente* (2014).

2. Hacer de la vida pública el eje del diseño urbano

Figura N°2. Diseño en la calidad de vida de las personas. Parque Superkilen, Copenhague (Dinamarca)



Fuente: Martínez (2016)

[http://www.plataforma\\_urbana.es/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-e/abogados-por-el-arquitecto-jan-gehl/](http://www.plataforma_urbana.es/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-e/abogados-por-el-arquitecto-jan-gehl/)

En 2009, el Ayuntamiento de Copenhague publicó *Una Metrópolis para las Personas*, un documento inspirado en la teoría de Gehl Architects que permitió elaborar una visión y los objetivos para la vida urbana de la capital danesa en 2015.

En este sentido, es posible reconocer que hace seis años las autoridades de Copenhague se propusieron convertirla en la ciudad más habitable del mundo, es decir, en una ciudad sostenible en la que a través de sus espacios públicos se invita a las personas a tener una vida única y variada.

Para avanzar hacia esta meta, el plan se estructuró en tres ejes principales: caminar más, pasar más tiempo en el espacio público y salir de los refugios privados. Según explicó el propio Gehl durante su estadía en Nueva York, esto permite que la ciudad sea más emocionante, interesante y segura, además de promover la inclusión social.

## 5. Prohibir los automóviles

Figura N°4. Congestión vial en la ciudad de Singapur



Fuente: Mortínez (2016)

<http://www.platoformaurbonacl/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-e/aborados-por-el-orquitecto-jan-gehl/>

Según Gehl, el automóvil no es un modo inteligente de transporte, sobre todo en aquellas ciudades que tienen 10 millones de habitantes o incluso más, tal como ocurre en urbes de América del Sur, África y Asia.

De esta última región, Gehl (2014) toma como ejemplo lo que ocurre en Singapur, sobre la que dice que es una isla muy pequeña y aun así -producto de la gran cantidad de automóviles- casi no hay más espacio libre en las calles, más aun cuando se trata de una ciudad densa en la que es posible llegar mucho más rápido a cualquier parte, ya sea a pie o en bicicleta. Asimismo, sostiene que "no es ningún secreto que los días buenos del automóvil han terminado".

Observando la ciudad de Cochabamba, en específico la provincia de Quillacollo que es la segunda ciudad con mayor crecimiento de población después de El Alto, en ella se produce un crecimiento caótico y desordenado en la planificación en su desarrollo de la mancha urbana, perdiendo su vocación agrícola; por el acelerado crecimiento de la ciudad, sucede diariamente un caos vehicular donde el espacio público es ocupado por los automóviles y por el comercio informal.

### CONCLUSIONES

Con el desarrollo de este artículo se pretende llegar a todo ciudadano, dando a conocer la importancia en los espacios de interacción urbanos como regeneradores sociales, así como la importancia y la necesidad de los mismos para que las personas puedan vivir en mejores condiciones y puedan disfrutar de los espacios públicos.

Ya nos decía Jan Gehl en sus argumentos:

"Tenemos que salir más".

"Tenemos que pasar más tiempo en el espacio público".

"Tenemos que salir más de nuestros capullos privados".

## 2. Diseñar experiencias multisensoriales

Figura Nº 3. Plaza de San Marcos, Venecia (Italia)



Fuente: Martínez (2016)

<http://www.p/ataformaurbana.c/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-e!aborados-por-el-arquitecto-jan-gehl//>

Para explicar este punto, Gehl toma como ejemplos a Venecia y Brasilia, afirmando que si uno quiere tener una experiencia en la que los sentidos estén activos y por lo mismo tenga una sensación agradable, debe ir a la primera ciudad. En cambio, si no busca algo así, puede ir a la capital de Brasil.

Estos ejemplos los toma en relación con cómo los habitantes han perdido la oportunidad de disfrutar su entorno a través de sus sentidos, ya que como dice el Arquitecto Danés Jan Gehl en su libro *Ciudades para la gente* (2014) "hemos roto todas las reglas para hacer felices a los automóviles".

En contraste, lo que cree que debieran hacer las ciudades para aprovechar nuestras capacidades es ser construidas en torno al cuerpo y los sentidos de los seres humanos para que puedan vivir su ciudad en una escala acorde a sus capacidades máximas.

### 4. Impulsar que el transporte público sea equitativo

Promover la igualdad en las ciudades se ha vuelto una misión en diversas partes del mundo. Avances en esta materia se pueden conseguir si el transporte público se hace accesible, eficiente y alternativo, o sea, que no se necesite de los automóviles.

De esta manera se puede evitar que quienes viven en los suburbios de las ciudades, ya sea porque los terrenos tienen un menor valor que se ajuste a sus ingresos, no deban destinar gran parte de su presupuesto al transporte, algo que actualmente sí pueden hacer quienes viven en las áreas más céntricas.

Esto se convierte en bueno para la SOCIEDAD, el CLIMA y la SALUD. Dijeron que, si las personas pasan más tiempo en los espacios públicos, la ciudad se vuelve más segura, emocionante e interesante. De esta forma se promueve la inclusión social, que es una parte importante de tener una sociedad democrática donde los ciudadanos pueden cumplir entre ellos en el curso de sus acciones diarias y no sólo ver a diferentes personas en la televisión o en las pantallas.

Por otro lado, la equidad social es un gran desafío de las ciudades de hoy, que es un subproducto de la creciente demanda de valor de tierra y de bienes raíces. Gehl argumenta que el acceso a un transporte eficiente y asequible es una alternativa (es decir no en forma de coche) esencial para la promoción de la igualdad en las ciudades.

El transporte en bicicleta es una práctica totalmente ecológica porque promueve la disminución de la emisión de gases tóxicos para el ambiente y la adopción de estilos de vida saludables para las personas.

Estas son las razones que motivan a realizar propuestas de peatonalizar las calles sobre todo en los centros históricos.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (1) Gehl, J. (2009) La humanización del espacio Urbano. Barcelona, España: Ed. Reverté.
- (2) Gehl, J. (2014) Ciudades para la gente. 1ª ed. Ciudad autónoma de Buenos Aires: Infinito.
- (3) Gehl, J. y Gemzoe, L (2003) Nuevos espacios Urbanos. Barcelona, España: Ed. Reverté S. A.
- (4) Gordon, C. (1981) El paisaje urbano. Barcelona, España: Ed. Blume.
- (5) Martínez G., C. Cinco consejos de diseño urbano elaborados por el arquitecto Jan Gehl. Consultado el 18 de septiembre del 2017, Plataforma Urbana <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/08/01/5-consejos-de-diseno-urbano-elaborados-por-el-arquitecto-jan-gehl/>

**Fuentes de financiamiento:** Esta investigación fue financiada con fondos de los autores.

**Declaración de conflicto de intereses:** Los autores declaran que no tiene ningún conflicto de interés.

Copyright (c) 2017 Griselda Blanco Aguilar



Este texto está protegido por una licencia [Creative Commons 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Usted es libre para Compartir —copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato— y Adaptar el documento —remezclar, transformar y crear a partir del material— para cualquier propósito, incluso para fines comerciales, siempre que cumpla la condición de:

**Atribución:** Usted debe dar crédito a la obra original de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace de la obra.

[Resumendelicencia](#) - [Textocompletodelalicencia](#)