Uso y valoración de los espacios públicos de la Troncal de la Caracas de Bogotá

Ana Marcela Ardila Pinto

Magister en Sociología y Doctora en Geografía de la Universidad Federal de Rio de Janeiro
Investigadora, docente y consultora

marardila@gmail.com

I. Introducción

Atreverse a escribir un texto para una revista dirigida para arquitectos y urbanistas no es una tarea fácil; representa un reto para alguien que proviene de una profesión que parece algunas veces bastante distante: la sociología. Y es difícil, no porque las preocupaciones y angustias sobre los problemas de las ciudades no sean similares, sino por los estereotipos, lógicas, lenguajes y perspectivas sobre la ciudad parecen dividir estos dos campos.

Consideramos que uno de los problemas que más suscita discrepancias es cómo entendemos el espacio, específicamente el espacio urbano[1]. Para los científicos sociales, y especialmente para los sociólogos, muchas veces aparece como una categoría residual, un telón de fondo en el cual se desarrollan las interacciones sociales, los imaginarios urbanos o los conflictos. Para los arquitectos, el espacio ocupa un lugar determinante, mientras que los individuos aparecen casi soslayados.

Pese a las diferencias, cada vez más es posible encontrar arquitectos preocupados por la producción social del espacio, y científicos sociales pensando el papel del espacio en la vida social. Aquí la investigación tiene un papel central para la construcción de puentes teóricos y metodológicos sobre los problemas espaciales y sociales. Por eso, exponer en esta revista de arquitectos y urbanistas algunos de los desarrollos que hacen parte de una investigación sobre los espacios públicos y las formas de sociabilidad, constituye una oportunidad única de compartir experiencias y avanzar en este debate sobre la vida urbana.

El interés que orienta nuestro trabajo es contrastar los propósitos que guiaron a la Administración Distrital en la construcción de los espacios públicos que hacen parte de la troncal de la Caracas, con la valoración de los peatones que efectivamente los usan. Escogimos este proyecto porque pensamos en que constituye un ícono de la planificación y la gestión de ciudad durante los últimos quince años.

Particularmente queremos centrarnos en los espacios públicos que hacen parte del sistema en una zona álgida para la ciudad entre la calle 22 sur y la calle 76. Esta zona hace parte de lo que Humberto Molina denomina el *centro*

[1] Estas tensiones han sido reflexionadas y cuestionadas por varias perspectivas disciplinares y hoy podemos encontrar una amplia bibliografía. Al respecto ver por ejemplo, Dimenberg (1998), Sennett (1978), Smith y Light (1998).

expandido[2], en la medida en que cuenta con características excepcionales para este estudio por la gran cantidad de usuarios que recibe, la variedad de actividades, el tráfico que se observa en éste y su valor simbólico y cultural.

Sabemos que esta información tiene todavía un alcance descriptivo y que no es claro aún qué tanto explica el espacio tales valoraciones y comportamientos. Sin embargo, pensamos que puede aportar en este campo de investigación y en los procesos de diseño y gestión de proyectos urbanos.

II. Algunos elementos de método

Para realizar este ejercicio realizamos varias etapas. En la primera, intentamos establecer las expectativas y propósitos alrededor de los espacios públicos mediante una revisión de la literatura institucional sobre Transmilenio. Es necesario mencionar que no encontramos un documento de política específica al respecto y sí publicaciones de divulgación de la memoria del proceso[3]. También recurrimos a los planes de ordenamiento y manuales técnicos que fueron promulgados por la Administración como fundamentos para la construcción de espacios públicos (IDU, 2006) y a los discursos de algunos de los gestores más importantes del sistema (Bogotá como vamos, 2000; Peñalosa, 2003).

En la segunda etapa, realizamos observaciones de campo, entrevistas con expertos y algunos grupos focales con trabajadores y estudiantes; las conclusiones obtenidas fueron contrastadas con las fuentes teóricas con el objetivo de establecer las dimensiones de análisis espacial y social relevantes. En tercer lugar, identificamos doce puntos críticos por la cantidad de problemas, conflictos y usos observados y, posteriormente, seleccionamos tres de estos puntos para la aplicación de la encuesta[4] y el registro de los comportamientos de los usuarios del espacio público[5] en la zona seleccionada. Estos puntos son los cruces con la calle 45, la calle 13 y la calle 22 sur, en los cuales resultó posible identificar usos institucionales, comerciales, residenciales, dotacionales y de servicios. Por último, adelantamos los procesos de crítica, sistematización y análisis de la información cualitativa y cuantitativa.

[2] De acuerdo con Molina (1992); (1999) el centro expandido se ubica sobre el eje centro–norte e implica: "…La existencia de un conjunto importante de núcleos interrelacionados en forma de subcentros de mayor jerarquía, entre las calles 6ª a 100 y al oriente de la Avenida NQS, especialmente entre las carreras 7, 13 y 14 (15 al norte de la calle 72), que forman una estructura continua, que se ha denominado, desde los años ochenta, *Centro Expandido*".

[3] Transmilenio (2004). *La Joya de Bogotá*. Bogotá: publicado por Transmilenio.

[4] El tamaño de la muestra para la encuesta estimado fue de 395, el margen de error es del 5% y su confiabilidad del 95%. Este número de encuestas fue distribuido proporcionalmente para su aplicación en seis intersecciones de los tres puntos de observación. La selección de los entrevistados se llevó a cabo de manera aleatoria en el área de influencia de cada una de las intersecciones que abarcaba las zonas comprendidas a una cuadra a la redonda del punto de cruce.

[5] El número de individuos que observamos fue de 400. La técnica que utilizamos para el seguimiento del comportamiento de los peatones consistió en la selección aleatoria de individuos en cada una de las ocho cuadras que rodean diferentes intersecciones de Transmilenio y del transporte tradicional con vías secundarias. A cada uno de ellos le realizamos una observación detallada de su comportamiento y del uso de los espacios públicos. Establecimos como criterio la proporcionalidad del 50% entre el número de hombres y mujeres.

Estos procedimientos fueron realizados en el marco de un estudio más amplio que adelantamos durante los años 2005 y 2006, el cual fue financiado y apoyado por el Sistema Universitario de Investigación de la Fundación Universitaria Autónoma de Colombia. Dado que los resultados de esta investigación serán publicados próximamente por la Universidad bajo el título "Espacio público y sociabilidad urbana: el caso de Transmilenio en la Troncal de la Caracas", decidimos presentar en esta ocasión nuevos desarrollos con base en la información recolectada.

III. Valoración y uso de los espacios públicos

En los ámbitos académicos se ha venido construyendo un consenso relativo al papel de los espacios públicos en la vida urbana como lugares para el despliegue de formas de sociabilidad[6]. Cada vez más se abren paso las ideas de que la ciudad no se define como una mera forma física, geométrica y abstracta, ni que sus espacios públicos son los residuos dejados por las edificaciones.

Esta mirada constituye una reacción frente a las concepciones que Fernando Carrión ha denominado como el 'urbanismo operacional', en donde estos espacios son considerados meramente desde una perspectiva funcional, como articuladores de los diferentes usos urbanos de comercio, servicios, industria y residencia o como proveedores de bienes para la recreación, el comercio, el patrimonio o la adquisición de información.

Esta renovada importancia del espacio público ha permeado los discursos políticos y, en nuestra ciudad, ha logrado incidir en la política y en la gestión urbana, particularmente en la visión de ciudad promovida por el Alcalde Enrique Peñalosa. Para él, el espacio debe ofrecer condiciones de amplitud, seguridad y accesibilidad para el desarrollo de la vida colectiva. Esta visión considera que un espacio público ideal es aquel donde resulta posible el despliegue de la diversidad social, de forma tal que se facilite el encuentro entre ciudadanos diferentes, realizando múltiples actividades. Por tal razón, según Peñalosa (2003):

> *Entre más angostos sean los andenes y mayor la velocidad del tráfico, mayor el estrés, especialmente para alguien que esté con niños; menos amable y menos humano es el entorno. Lo ideal por supuesto es una vía o un ambiente exclusivamente peatonal. Entre más amplias sean las aceras, más lento el tráfico vehicular, el ser humano se siente en un ambiente más seguro y más amable. El urbanista danés Jan Gehl ha encontrado que entre más amplios y de mejor calidad sean los espacios peatonales, y más lento sea el tráfico, más gente sale al espacio público peatonal y permanece más tiempo allí.*
>
> *Imaginemos una ciudad donde mínimo la mitad y preferiblemente mucho más de la mitad de las vías fueran exclusivamente peatonales; tan sólo algunos buses o trolebuses circularían por pocas de ellas; habría numerosas plazas y parques, espacios públicos para el encuentro o la reflexión. La circulación de automóviles exceptuando taxis, estaría totalmente*

[6] Según Jordi Borja: "La historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. ... Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político". Borja y Muxi (2003).

> *prohibida durante las seis horas pico. Todos los habitantes, independientemente de su nivel de ingreso, se movilizarían como iguales, en transporte público, en bicicleta, a pie. Con poca contaminación, los árboles crecerían muy verdes, los niños y los ancianos serían más saludables.*

Esta visión de Peñalosa de los espacios públicos urbanos, desde nuestra perspectiva, no sólo orienta la construcción de áreas para el ocio o el encuentro, también permea el desarrollo de los sistemas de movilidad en tres sentidos: el primero, se privilegia el transporte público sobre el privado; el segundo, se valora el espacio para uso peatonal y recreativo sobre el destinado a la circulación motorizada; y el tercero, relacionado con nuestro tema de análisis, tiene que ver con la importancia de generar espacios públicos que complementen y soporten el sistema de movilidad en sí mismo:

> *Cuando el espacio público peatonal es más amplio y de calidad, y cuando el tráfico es más lento, más gente va allí y se pasa más tiempo. Entonces en la acera se encuentran actividades interesantes: personas caminando, conversando, seduciéndose, niños jugando. Incluso se hace atractivo mirar por la ventana. Todo lo cual hace que haya más seguridad.* (Peñalosa, 2003).

En la troncal de la Caracas se adecuaron los separadores centrales donde están ubicadas las estaciones, se instalaron allí algunos elementos de mobiliario urbano, tales como bancas, semáforos, relojes y señalización vial y peatonal. Los andenes laterales que hacían parte de la troncal anterior, fueron restaurados donde estaban deteriorados y en las nuevas áreas fueron construidos nuevos, además se removieron numerosos obstáculos que impedían la circulación.

A pesar de que estas acciones fueron importantes para transformar la cara de esta vía, que era uno de los lugares de miedo[7] más reconocidos en la ciudad, consideramos que han sido insuficientes para aumentar la diversidad de usos deseada como orientación general de la construcción de espacios públicos. Si bien los usuarios de los espacios reconocen transformaciones importantes, sus valoraciones están lejos de ser similares a las promovidas por los gestores del proyecto Transmilenio.

De manera consistente con una visión regular del espacio, la zona de la troncal es empleada para fines funcionales, ligados a la movilidad rápida y a la realización de actividades laborales y de formación. Dicho de otro modo, la troncal es usada porque es necesario transportarse, pero no porque sea un espacio agradable o interesante para ser recorrido. La imagen de aquellas bancas solitarias en los separadores a la espera de alguien que se atreva a sentarse en medio del humo de los buses parece ilustrar la fractura entre el sueño y la cotidianidad de este espacio.

1. Percepción de la calidad del espacio

Consideramos dos grupos de variables para esta evaluación de la percepción. Aquellas relativas a su dimensión material, como una expresión física y las asociadas a su carácter de sociabilidad. En la primera incluimos los siguientes aspectos: Ambientales, que incluyen la valoración de la contaminación visual, auditiva y del aire, la iluminación, la limpieza de las

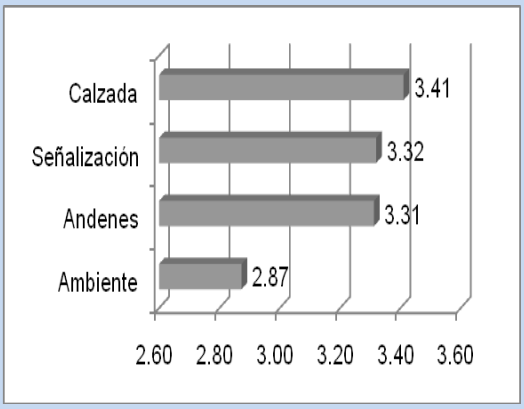
[7] Este concepto ha sido explorado en Bogotá por Soledad Niño et al. (1998).

calles, la arborización y las zonas verdes. Los Andenes, en relación con el estado de su superficie, su continuidad (sin obstáculos), la existencia de facilidades para discapacitados, la presencia de mobiliario y su amplitud. Las calzadas, en términos de su capacidad, su tamaño y el estado de la superficie. Por último, evaluamos la señalización vial y peatonal. Estos aspectos fueron calificados por los entrevistados con base en una escala de 1 a 5, donde 1 era el peor valor.

Si bien sabemos que la dimensión de sociabilidad es mucho más amplia, en este caso nos referimos específicamente a las expectativas que los entrevistados tienen en relación con los encuentros con otros en el espacio público, es decir, si sus interacciones estarán mediadas por reglas más formales de civilidad, o por comportamientos más informales, negociados de acuerdo con el contexto. Indagamos a los entrevistados sobre su impresión alrededor de la frecuencia con que se realizaban algunos rituales formales para el uso del espacio en la troncal, tales como para caminar sobre los andenes, ceder el paso, adelantar por la izquierda, cruzar la calle en el tiempo adecuado, cruzar por los lugares delimitados, hacer fila para acceder al transporte público. Cada ritual fue evaluado con una escala de frecuencia de 1 a 5 donde 1 era nunca y 5 siempre. Por efectos de espacio, sólo presentaremos los datos agregados del ejercicio.

En relación con la dimensión física, en conjunto todas las variables fueron calificadas con notas regulares; sin embargo, encontramos diferencias importantes en la percepción[8]. Es así como los peatones consideran que las áreas para los vehículos cuentan con mejores condiciones de calidad que las destinadas usual uso peatonal. Por otra parte, los aspectos ambientales fueron los peor calificados. Los resultados sobre percepción parecen poner en evidencia dos aspectos clave: Se privilegiaron los espacios para la movilidad vehicular en detrimento del uso peatonal y la calidad del espacio está lejos de ser la deseable para un espacio con este grado de centralidad.

Gráfico 1. Promedio de evaluación de la percepción de la *calidad* física del espacio público de la Troncal de la Caracas



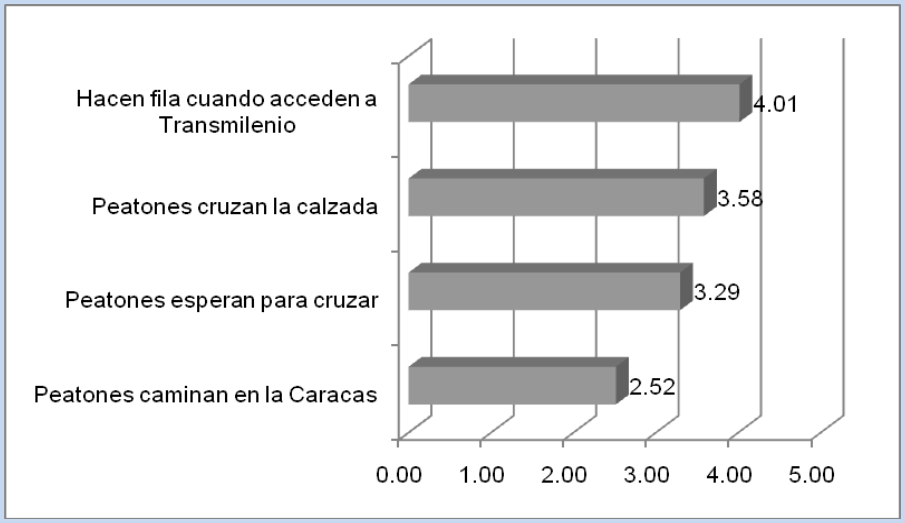
Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá*.

En relación con el caso de las variables relativas a la sociabilidad urbana, la calificación que dan los entrevistados es un poco mejor que la otorgada a la dimensión física, es decir, que esperan que en la troncal los otros usuarios actúen de manera más cercana a orden formal.

[8] Para establecer estas diferencias en torno a las medias de calificación, empleamos la prueba T para muestras relacionadas (prueba T dependiente), que compara dos medias de dos variables en el mismo grupo. El intervalo de confianza es del 95%.

Ahora bien, detengámonos un poco en los tipos de comportamiento.

Gráfico 2. Promedio de evaluación de la percepción de los *comportamientos* en el espacio público de la troncal de la Caracas



Fuente: Cálculos propios con base en la *investigación Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá.*

Los dos comportamientos considerados más frecuentes son el procedimiento de compra y el cruce peatonal. Podríamos apuntar que este resultado estaría asociado al hecho de que estos actos son regulados o bien por dispositivos externos donde el proyecto de Transmilenio ha incidido de manera más directa, tales como un aumento del pie de fuerza de la policía, la presencia de funcionarios, la instalación de semáforos peatonales, la demarcación de cebras y la señalización. En el caso de los comportamientos de caminar en el andén con un orden de circulación formal y esperar el turno para cruzar, los usuarios esperan que generalmente los otros individuos empleen estrategias más negociadas, como por ejemplo, adelantar por la derecha, o hacer fintas.

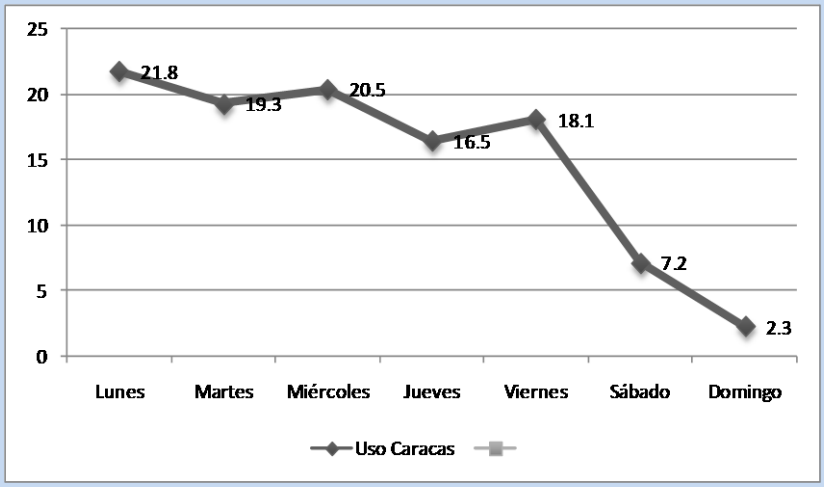
De manera preliminar estos resultados presentan dos tendencias de acuerdo con nuestras dimensiones de análisis. La primera, que desde la percepción de los entrevistados, el sistema ha posibilitado una formalización importante de comportamientos que generalmente causaban conflictos, lentitud en el tráfico y accidentalidad. La segunda, que tanto la percepción sobre la calidad espacial y como aquella sobre las expectativas de los comportamientos son regulares. Para los entrevistados, las transformaciones físicas del espacio continúan privilegiando más la eficiencia en la movilidad motorizada, que los aspectos ambientales, o la adecuación para los recorridos peatonales. En consecuencia, el diseño de la troncal de Transmilenio, pese a que puede ser mejor que el espacio anterior, continuaría favoreciendo la velocidad y la funcionalidad en su uso.

2. Dinámica de uso del espacio público

Desde nuestra perspectiva el carácter funcional del uso de la vía se expresa en términos del tiempo, frecuencia, motivación y actividades de las personas que la recorren de manera cotidiana. Indagamos sobre el tiempo que habían permanecido en los espacios públicos a las 395 personas contempladas en la muestra, quienes durante la semana anterior a la realización de la entrevista caminaron por las carreras 10ª, 13 y la avenida Caracas, en los puntos críticos que seleccionamos. Es significativo el hecho de que por lo menos el 63% usó esta área durante la semana.

Este porcentaje de usuarios no es sin embargo, constante. La dinámica de uso cambia evidentemente en relación con el día de la semana. En la siguiente gráfica podemos observar cómo el promedio de tiempo disminuye radicalmente durante los fines de semana, en razón del número de usuarios. Es así como los días lunes, martes y miércoles usaron estos espacios un promedio de 195 personas, mientras que el jueves y viernes este promedio disminuye a 157; durante el fin de semana la cantidad de usuarios desciende abruptamente; el día sábado los usaron 69 y el domingo sólo 20.

Gráfico 3. Tiempo promedio de *uso* de la Troncal de la Caracas por día de la semana



Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá.*

Estos resultados estarían claramente asociados con la dinámica de un área central, que concentra la mayor parte del empleo y de los equipamientos de educación superior de la ciudad. Cuando preguntamos alrededor de las motivaciones para usar los espacios públicos, los entrevistaron indicaron de manera más frecuente actividades laborales y de estudio. Paralelamente, encontramos que los fines de semana no crece el porcentaje de personas que emplea la troncal para el ocio, la fiesta o las compras, mientras que se incrementa el porcentaje de personas que no la usan. En general, más del 80% de quienes usaron la troncal, lo hizo sin la compañía de otra persona.

Cuadro 1. Porcentaje de entrevistados que usaron la Caracas según actividad y día de la semana

Actividad	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo
Trabajo	64,6	60,3	61,8	54,7	54,7	22	7,6
Estudio	23	20	21	16,2	15,5	5,3	1,5
Diligencias	6,1	4,8	2,2	3,3	3	1,5	0,5
Compras	0,3	0,3	2,3	1	0,8	0,5	0,5
Ocio, rumba	0,8	0,5	1,3	1,3	0,8	1,3	0,3
Otros	1	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5
No usó la Caracas	4,3	13,7	9	23	24,8	66	89,6

Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá.*

Si tenemos en cuenta el medio de transporte empleado, encontramos que el 90% de los usuarios que encuestamos empleó Transmilenio, entre 20 y 68 minutos[9] y en promedio 44 minutos[10]. Mientras que quienes caminaron por esta zona, es decir, el 12% de los entrevistados, efectuaron recorridos entre 7 y 35 minutos. Con base en nuestras observaciones, encontramos que la mayor parte de los peatones acceden a la troncal por las calles secundarias y caminan durante períodos muy cortos.

Las dinámicas de uso no sólo cambian con las motivaciones; también están estrechamente relacionadas con las características de los usuarios. Aspectos tales como el género, el estrato socioeconómico o el lugar donde habitan pueden jugar papeles centrales en su configuración. Para probar la relación entre estas variables y el tiempo de uso de la Caracas empleamos una prueba estadística conocida como Chi – cuadrado[11]. Veamos algunas de las características más importantes.

Cuadro 2. Tiempos promedios de uso de la troncal de la Caracas según características socio-demográficas

Variable	Promedio Camina	Promedio Trans-milenio	Tiempo Total
Género			
Mujer	16.0	42.4	39.7
Hombre	26.9	45.7	43.8
Estrato			
Uno	10.0	38.6	32.2
Dos	34.9	42.8	42.7
Tres	17.3	42.6	39.7
Cuatro	19.8	62.7	51.8
Cinco	10.0	40.0	25.0
Vive en zona de estudio			
Sí	15.8	34.4	32.4
No	25.7	52.0	49.3

Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá.*

Con respecto al género, encontramos que los hombres tienden a usar más tiempo la Caracas que las mujeres, tanto en Transmilenio, como a pie. Los usuarios de estratos más bajos y de estratos más altos utilizan en menor

[9] Este rango fue definido con base en el dato de la desviación estándar de la distribución, que fue de 14 minutos.

[10] Este promedio fue calculado con base en el tiempo total diario de cada uno de los individuos de la muestra que reportó haber usado el sistema de transporte masivo.

[11] Esta prueba de independencia fue realizada con el 95% de confianza. Solo se aceptaron valores x^2 inferiores a 0,05. Dado que el muestreo no fue representativo según estas variables, los resultados que presentamos aquí son tendencias generales y no son conclusivas.

proporción la Caracas, que los estratos medios. Es interesante observar que quienes viven en la zona tienden a emplear menos la Troncal.

Este breve perfil del uso de Caracas nos permite construir una imagen, que si bien todavía es borrosa, nos deja vislumbrar algunos elementos del carácter de este espacio. Es un lugar para la circulación de los sectores medios de la población, para individuos que caminan solos para llegar rápidamente a sus lugares de trabajo o de formación. Es usado más tiempo por hombres, que mujeres; más por los que llegan de afuera que los viven en la zona.

Ahora bien, la dinámica de un área central parecería ser una explicación necesaria para entender estas tendencias en el uso y percepción. Pero, no sería suficiente y es importante aproximarse a otros aspectos que inciden en su configuración. Creemos que estas dinámicas podrían estar asociadas a las preferencias y a la imagen urbana de estos espacios. Estas dimensiones son muy complejas y su descripción y comprensión requieren de estudios particulares.

Sin embargo, a través de algunos indicadores indirectos intentamos vislumbrar cuál es la percepción de los entrevistados sobre el uso del espacio de la troncal. Para tal fin, les solicitamos que seleccionaran espacios que creían más apropiados para la realización de actividades de transporte y de ocio. Las opciones planteadas eran la Caracas y las carreras décima y trece, otras avenidas localizadas relativamente cerca y que también hacen parte del área central de la ciudad y comparten características similares.

Cuadro 3. Preferencia de espacios públicos en la Caracas y en las carreras 10 y 13

Actividades	Ninguno	Caracas	Cra. 10	Cra. 13
El mejor espacio para transitar a pie	17,8	62,2	7,1	12,9
El mejor espacio para viajar en transporte público	5,6	76,6	11,2	6,6
El mejor espacio para viajar en transporte privado	10,2	75,1	4,3	10,4
El mejor espacio para caminar de noche	66,2	22,6	5,3	5,8

Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá*.

Los datos nos sugieren que estas vías que hacen parte de las áreas centrales son valoradas en general de forma bastante negativa. Pero no es una visión homogénea; y por el contrario, queremos destacar dos aspectos significativos. Parece evidente el hecho de que la Caracas es la vía preferida de manera unánime para transportarse, sin distinción del medio, tendencia que hemos venido confirmando a lo largo de este texto. Es la vía más segura, más accesible, en mejores condiciones físicas.

Cuadro 4. Preferencia de actividades de ocio en los tres ejes viales

Actividades	Ninguno	Caracas	Cra. 10	Cra. 13
El mejor espacio para pasear con la familia	48,2	32,0	6,6	13,2
El mejor espacio para observar paisaje de la ciudad	56,1	26,6	5,3	11,9
El mejor espacio para recrearse (rumba o deporte)	41,5	8,9	4,8	44,8
El mejor espacio para hacer compras	6,6	8,9	55,3	29,2

Fuente: Cálculos propios con base en la investigación *Espacio público y sociabilidad urbana: El caso de la troncal de la Caracas en Bogotá*.

Lo que no nos parece tan evidente y merece la atención de los investigadores es la apreciación de la carrera trece y la décima como lugares más apropiados para el ocio y el consumo, en comparación con la Caracas e incluso con otras áreas. A pesar de ser usualmente valoradas como inseguras, desordenadas, contaminadas y densas, los entrevistados las seleccionaron para el ejercicio de actividades que implican un mayor grado de libertad personal que las derivadas de la necesidad del mercado de trabajo y la formación profesional.

Tanto las percepciones de los entrevistados, como sus prácticas de uso cotidiano de la Caracas indican que si bien es notable el mejoramiento en avenida Caracas de las condiciones de seguridad, de accesibilidad y la calidad de los espacios físicos, su uso sigue siendo bastante restringido y especializado. Denotan a su vez que este patrón de uso no solo obedece a la dinámica de un área central y que aspectos tales como la imagen urbana y la diversidad de actividades juegan un papel importante en la configuración de las preferencias de los usuarios del espacio.

III. Algunas consideraciones finales

A pesar de las bancas, los andenes, la señalización, los semáforos, los buses rojos, los relojes y las estaciones, los espacios públicos de la Caracas están lejos de ser el lugar de los sueños del ex Alcalde Peñalosa. Desde la mirada de sus usuarios parecen ser más aquellos 'no lugares' de los cuales nos hablaba Marc Augé (1995) o espacios muertos o vacíos que nos describe Richard Sennett (1978).

Los resultados de este pequeño texto nos dejan entrever que existe una tensión entre los planificadores, gestores urbanos y los habitantes de la ciudad en relación con las visiones espaciales y los proyectos de ciudad. Si bien para los usuarios es indudable que la Caracas es mejor que aquella vía llena de obstáculos que conocimos, también parece ser que el ideal urbano que representa, aquel de la funcionalidad y especialización, no es compartido de manera unánime.

Planear e intervenir en la ciudad no es una tarea fácil. Ciudadanos sensibles y cada vez más informados y preocupados, un debate público álgido y conflictos sociales complejos, nos exigen plantear nuevos interrogantes para entender las articulaciones entre el orden espacial y social. El conocimiento de aspectos claves como las demandas sociales y económicas, la imagen y el paisaje urbano, los ideales, las valoraciones y las prácticas cotidianas no pueden seguir siendo soslayados.

También nos obligan a pensar los proyectos urbanos desde una mirada más plural, dando cabida al debate académico y político alrededor de las diferencias de valores, intereses e ideologías. Sin una actitud abierta y democrática difícilmente podremos construir una ciudad más interesante, amable y agradable para vivir.

Bibliografía

Augé, Marc (1995). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa Editorial.

Borja, Jordi y Muxi, Zaida (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa. Página 150.

Bogotá Cómo Vamos (2000). *Cambios en la calidad de vida de la ciudad 1998-2000*. Bogotá: Cámara de Comercio de Bogotá, Casa Editorial El Tiempo, Fundación Corona, Instituto FES de liderazgo. En www.fundacióncorona.com.co.

Carrión, Fernando. *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. En: http://www.bogotacapitaliberoamericanadelacultura.gov.co/descargas/Conferencia%20Fernando%20Carrion.pdf. Consultado en noviembre de 2007.

Dimenberg, E. (1998). "Henri Lefebvre on abstract space". En A. Smith, y J. Light (Eds.). *The production of public space.* Maryland: Rowman and Littlefield (pp. 17-45).

Instituto de Desarrollo Urbano - IDU (2006). *Cartilla de andenes y cartilla de mobiliario*. En www.idu.gov.co. Consultada en agosto de 2005.

Lobato Correa, Roberto (1989). *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática.

Molina, H. 1992 y 1999; Cede-Cámara de Comercio de Bogotá, 1998, pp. 84, 105, 125 y 139; Fundación Metrópoli, 1998.

Niño, Soledad et al. (1998). *Territorios del Miedo en Santafé de Bogotá. Bogotá:* Tercer Mundo Editores.

Peñalosa, Enrique (2003). *Bogotá: una ciudad para la gente*. Bogotá: Fundación por el País que queremos. En www.porelpaisquequeremos.com, consultado en julio del 2006.

Sennett, R. (1978). *El declive del hombre público*. Barcelona: Ediciones Península.

_____(1975*). Vida Urbana e identidad Personal*. Barcelona: Ediciones Península.

Smith, A. y Light, J. (1998). "Introduction". En A. Smith y J. Light (Eds.) *The production of public space.* Maryland: Rowman and Littlefield (pp. 1-16).

Transmilenio. (2004). *La Joya de Bogotá*. Bogotá: publicado por Transmilenio.