

LA MOVILIDAD COTIDIANA SOSTENIBLE

# EN UNA CIUDAD TROPICAL

REFLEXIÓN



Ethel Rodríguez-Espada  
Arquitecta  
ethelespada@gmail.com

Adriana Herrera  
Arquitecta

“La ciudad queda definida por el proyecto de sus espacios colectivos”

Marius Q. Creus

Recibido: Noviembre 2005  
Aceptado: Febrero 2006

Las complejidades del hecho urbano, la aparición de nuevas actividades, el avance de las tecnologías y la demanda de nuevos servicios, son los principales factores que han provocado importantes cambios en las ciudades, convirtiéndolas en el territorio de máxima concentración de la información y de la accesibilidad. El desarrollo de este territorio con una naturaleza estructural tan variada y dotada de una cualidad urbana real y duradera, debe hacerse a través del diseño de los espacios colectivos, con una meta final de calidad de vida para sus moradores.

En una ciudad tropical como Maracaibo, con una radiación solar permanente, una temperatura promedio anual que oscila entre los 21° C y los 37° C, una humedad relativa del 80% y una topografía plana sobre la cual se extiende el tejido urbano sin aparentes límites, la población desarrolla una actitud de rechazo hacia el uso del espacio público. El peatón de esta ciudad se define no porque camina sino porque carece de vehículo propio. Los ciudadanos de bajos recursos económicos son capaces de utilizar tres y cuatro “carritos por puesto” y busetas de diferentes líneas de transporte público en sus desplazamientos cotidianos, para llegar a su lugar de destino, porque no tienen intención de caminar en la ciudad.

Si se define la calidad de vida, según Amartya Sen (1996), como “la capacidad del individuo para lograr funcionamientos valiosos, y si entre estos consideramos aquellos más elementales para el bienestar de una persona, como lo son:

\*el evitar la morbilidad y la mortalidad ,

\*el estar adecuadamente nutrid

\*y el tener movilidad.”

Este último funcionamiento se convierte en uno de los

factores potencialmente más favorables y, a la vez, más condicionantes para cumplir las diferentes actividades que se localizan en el territorio urbano.

En el análisis de los innovadores proyectos de sistemas de transporte realizados en ciudades de países subdesarrollados, como los de Curitiba, en Brasil, y de Bogotá, en Colombia, se constata que sus propuestas surgen desde la oferta, determinada por el uso de los diferentes medios motorizados, por las nuevas infraestructuras viales y por la modernización del servicio; entre los cuales se incluye la demanda del transporte sólo como un factor más para su desarrollo. Carmen Miralles Guasch afirma que “la utilización de los medios de transporte se explica, obviamente, por su existencia, pero también, y quizás de manera previa, por la demanda del transporte, que surge de la necesidad que tienen los ciudadanos de moverse por un espacio concreto en un tiempo determinado y a una velocidad adecuada (2002:32), y cuyo resultado es la movilidad cotidiana urbana, definida como la suma de los desplazamientos individuales diarios. Pero la movilidad por sí misma no determina los usos del territorio urbano; lo esencial radica en la forma en que se organiza la movilidad.

La etapa moderna de la ciudad de Maracaibo logra un momento culminante con la aplicación de los planes reguladores, en las décadas de los años cincuenta y sesenta, cuya máxima expresión fue la implantación de una red vial urbana que le determinó su funcionamiento y su morfología. Pero esta ciudad moderna careció de los elementos del paisaje urbano necesarios para la fluidez de la movilidad y para el orden y claridad en el uso de la misma.

No fue sino hasta la década de 1990, cuarenta años después, cuando la administración municipal comienza a configurar el paisaje urbano de esta ciudad, con un solo tipo de temática, la señalización de las calles, su toponimia y orientación. Además de iniciar alguna forma de “paisajismo minimalista” que decoró ciertos hitos estratégicos en los corredores viales de la ciudad.



Figura 1: Perfil, combinación de malla metálica y vegetación  
Fuente: [http://tercoif.club.fr/galerie2/themes/compiegne/GI compiegne.html](http://tercoif.club.fr/galerie2/themes/compiegne/GI%20compiegne.html)

Hay un proyecto de ciudad -si se quiere inarticulado- que está integrado sólo por construcciones de gustos discutibles, pero que en su conjunto ofrecen una concepción urbana de un paisaje artificial que se confronta permanentemente con un recurso natural tan poderoso como el Lago de Maracaibo.

Maracaibo es un territorio urbanizado que debería estar capacitado y comprometido para ofrecer un entorno seguro y saludable que garantice la calidad de vida de los ciudadanos. Para ello es necesario que se retome el control sobre el destino de la ciudad en un marco administrativo idóneo, para promocionar los cambios positivos y permitir que sus habitantes contribuyan al desarrollo de un plan estratégico. Maracaibo tiene el germen y la oportunidad para convertirse en una de las ciudades más habitables y civilizadas de Venezuela.

La administración municipal no puede sólo atender aquellas operaciones que estén encaminadas a la construcción de complejos cuya única función, comercial y de vivienda, actúa en detrimento de necesidades de más largo plazo como la configuración de los espacios públicos, negando con ello la posibilidad de crear un entorno con calidad cívica y permanencia en el tiempo.

El municipio debe planificar tanto la localización y construcción de edificios para diferentes usos, como la adecuación del espacio

público, entendido éste no sólo como el conjunto de parques y plazas, sino como el espacio del paisaje urbano que los ciudadanos utilizan cotidianamente para movilizarse, para esperar y para encontrarse, el cual debe estar organizado y “amoblado” con elementos que permitan la seguridad, el confort y la protección del clima y, sobre todo, una lectura inteligible de cómo usar la ciudad.

Todo ello significa que en la ciudad hay un espacio público total, sin solución de continuidad, que es el entorno y complemento de la red vial urbana que distribuye la movilidad de la población; desde la puerta de su casa pasando por las vías secundarias que van desembocando en las grandes avenidas, hasta confluir en la red maestra de los corredores viales. Ese entorno es el que debe estar diseñado para la mayor fluidez de los recorridos que hace la población en el cumplimiento de sus actividades, organizando todos aquellos elementos que se ponen al servicio del ciudadano para minimizar los efectos de la inseguridad, de la falta de información para orientarse en el territorio urbano; del cansancio de la espera por el transporte, de la inclemencia de las temperaturas. Y ese espacio público total se diferencia, por oposición, de aquellos “espacios confinados”

que representan una plaza, un parque, los cuales se configuran con otros elementos para el disfrute de otras actividades, como lo son la recreación, el juego, la contemplación y las caminatas.

Esta concepción del espacio público integra “*el mobiliario urbano con sus elementos complementarios, ya sean fijos, permanentes, móviles o temporales, ubicado en la vía pública y que sirve de apoyo a las infraestructuras y al equipamiento urbano*” (Reglamento... México, 2000:45), según las funciones para las cuales fueron diseñados:

- 1) Para la espera y el descanso: bancas, sillas, soportes para la protección del clima y bebederos.
- 2) De servicios: cabina telefónica, buzón de correo, unidades de soporte múltiple para información de nomenclatura, anuncio e información turística, social y cultural
- 3) De comercio: kioscos para ventas de revistas y periódicos.
- 4) De seguridad: vallas, barandas, rejas y semáforos.
- 5) De higiene: sanitarios públicos, recipientes para reciclaje de basura.

Estas funciones universales que cumplen los elementos del paisaje urbano de cualquier ciudad, adquieren diferentes prioridades en su diseño, disposición y número, según la latitud geográfica de la ciudad y su historia urbana. Para poder hacer esta distinción cabe pensar en los elementos de un paisaje urbano como el de la ciudad de Edimburgo, en Escocia, cuyas avenidas amobladas con lustrosas bancas de madera son el escenario anual del desfile del Festival de Música; o en las avenidas de Río de Janeiro frente a sus playas; o en las calles peatonales de la ciudad de Buenos Aires, adecuadas para las diferentes estaciones climáticas. Bajo estas suposiciones se puede concluir que para iniciar la experiencia de implantar el mobiliario urbano a lo largo del espacio continuo del sistema vial de la ciudad de Maracaibo, la prioridad más alta en relación con los usuarios del transporte público que integran la mayor parte de la población urbana, son las paradas en los corredores viales de la ciudad.

Se debería crear espacios de acogida y refugio como “islas de amortiguamiento”, donde la combinación del agua, la vegetación, los pisos, las aceras y el equipamiento se organizan para la búsqueda de sitios sombreados y frescos, aislantes del calor, de colores claros y por tanto reflectantes, adosados

pero dejando aberturas por donde circule el aire y se filtre la luz; creando sombras luminosas con calidad ambiental y confort visual y térmico, cumpliendo siempre con la premisa de que el espacio natural de la ciudad de Maracaibo sólo es deleitable a la sombra.

Protegerse del sol agresivo mediante artificios construidos ha sido una de las funciones primigenias de la arquitectura, dice Tusquets (1994) y se pregunta: ¿por qué lo han olvidado los arquitectos modernos, proscribiendo todo espacio intermedio como el porche o la ventana profunda? Los espacios intermedios son la clave básica para la concepción del paisaje urbano, puesto que ellos logran la transición entre la protección de la arquitectura y el medio exterior, que en el ecosistema urbano de Maracaibo, con su radiación solar extrema, se convierte en la función fundamental para reducir la inclemencia de las condiciones climáticas.

Cuando se mencionan las paradas de transporte en una ciudad donde el mobiliario urbano es casi inexistente, se hace imprescindible crear elementos que cumplan simultáneamente un conjunto de funciones básicas para el descanso, la protección climática y la información. Durante la cotidiana movilidad de los usuarios, la espera más o menos larga de las unidades que los transportan regularmente se convierte en una experiencia incómoda y fastidiosa que culmina en estados de estrés diario. En estos espacios el banco es un elemento principal “*un artefacto en el cual se puede descansar con sólo encontrar algo que esté más elevado que el plano del suelo*” (Creuss, 2000:82). Además en el entorno que rodea esos bancos se debe disponer, como mínimo, de una cabina telefónica, de unidades de soporte para la información del usuario y de sanitarios públicos y bebederos.

Esta propuesta de mobiliario urbano para la ciudad de Maracaibo debe ser diseñada con una concepción simple, económica y con un buen potencial de mantenimiento. Cada elemento debe cumplir con la ecuación: **elemento+función+lugar**. Por ejemplo, el diseño de una parada de transporte debería cumplir con unas condiciones básicas para su localización y organización. Este elemento así diseñado y aprobado por la autoridad competente, debe poder ser colocado en aquellos sitios que cumplan con esas condiciones, como respuesta al objetivo de lograr la estandarización de los elementos del paisaje urbano.

Espacios concebidos de esta manera servirán para la educación cívica, en tanto que los habitantes comprenderán su uso y se apropiarán de ellos. Un experimento, pues, para replicar en el resto de la ciudad.

Actualmente la Vereda del Lago es una muestra de espacio público moderno integrado al recurso natural por excelencia de la ciudad: el lago de Maracaibo; y las estaciones del Sistema de Transporte Masivo de la Ciudad de Maracaibo, serán los espacios del futuro y formarán parte del recurso artificial por excelencia que tendrá esta urbe: el Metro.

Es importante anotar las escalas diferenciales de estos espacios públicos y sus elementos. La Vereda del Lago y las estaciones del Metro se clasificarían en una escala macrourbana comparable con la de los grandes corredores viales, frente a la microescala del entorno local donde transcurren las actividades de la población, entre lo privado y lo público: los espacios comunales. Las escalas intermedias estarían representadas por las paradas del sistema de transporte público, como espacios que cumplen múltiples funciones organizados con una máxima capacidad operativa, “con elementos de alta resistencia a la agresividad del medio urbano, al envejecimiento y de gran facilidad para el montaje y su mantenimiento” (Creuss, 2000:82).

Este enfoque apunta a la reorganización del entorno vital de la ciudad a partir de las islas, como unidades en microescala, autónomas en sus funciones y programadas en su crecimiento según el impacto logrado en la dinámica social de los comportamientos vitales de la población.

En resumen, es el uso de un ecosistema urbano particular, ordenado con elementos naturales y artificiales funcionando como un microclima protector que produciría un conjunto de impactos sobre los usuarios. Es decir, la sostenibilidad urbana de la movilidad se corresponde con la hipótesis de que la educación y concientización colectiva se logra a partir del uso adecuado de los

recursos naturales y de su apropiación colectiva, para su disfrute individual y social, obteniendo un grado de satisfacción de las necesidades que hace posible la continuidad de los comportamientos positivos de la población de cara al ambiente.

Una de las metas para lograr una ciudad habitable y civilizada es diseñar y producir elementos del paisaje urbano que aseguren su permanencia, lo cual constituye el atributo más importante para desarrollar su apropiación y cuidado, y con ello la identificación de sus habitantes.

### Referencias

Creuss, Marius (2000). Elementos Urbanos. Barcelona: Gustavo Gili.

Tusquets, Oscar (1994). Más que Discutible. Barcelona: Tusquets Editorial.

Seduvi (2000). Reglamento de Mobiliario Urbano para el Distrito Federal. México: Gobierno del distrito federal

Sen, Amartya (1996). La Calidad de Vida. México: Fondo de Cultura Económica.

Miralles-Guash, Carmen (2002). Ciudad y Transporte. Barcelona: Editorial Ariel.



Figura 2,3,4,5: Paradas de transporte y banca pública  
Fuente: <http://www.arcoweb.com.br/design/design64.asp>

Figura 6,7: Cesto de basura y teléfono público  
Fuente: [http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq033/arq033\\_00.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq033/arq033_00.asp)