

Paisaje residual en Bogotá: análisis del deterioro urbano. Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur

**Residual landscape in Bogota: analysis of urban spoilage. Transmilenio axes.
Avenues El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas and Norte Quito Sur**

**Paisagem residual em Bogotá: análise da mancha urbana. Transmilenio eixos.
Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas e Norte Quito Sur**

Nataly Alexandra Díaz Cruz

Magíster en Geografía de la Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Correo electrónico: naadiazcr@unal.edu.co

Recibido: 30 de junio de 2015 / **Aceptado:** 6 de febrero de 2016.

Agradecimientos

A todos los ciudadanos y ciudadanas que participaron, voluntariamente, en el proceso de recopilación de información para este análisis del paisaje residual de Bogotá. A la profesora Isabel Duque Franco, del Departamento de Geografía de la Universidad Nacional de Colombia, quien dirigió y retroalimentó, de manera permanente, el proceso investigativo.

Resumen

Diversos proyectos urbanísticos han originado, en décadas recientes, una proliferación de paisajes residuales en Bogotá, los cuales han sido equiparados por diferentes autores con “paisajes del deterioro, del deshecho [y] del rechazo” (Nogué, 2011, p. 5). En este sentido, y dada la influencia que pueden tener estos paisajes en la configuración de la ciudad y en la relación con sus habitantes, se hace fundamental analizar la percepción que diferentes actores sociales tienen respecto a los paisajes residuales.

Este artículo presenta resultados generales de un análisis sobre los paisajes residuales existentes en cuatro avenidas arteriales de Bogotá: El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur. Se abordan, en primer lugar, las transformaciones físicas y estructurales que llevan a la conformación del paisaje residual en las avenidas en mención, como consecuencia de múltiples proyectos urbanísticos entre los que destaca el sistema de transporte masivo Transmilenio. En segundo lugar, se hace énfasis en el aspecto simbólico y cultural de este paisaje, al cuestionar sobre la percepción, la valoración y las prácticas espaciales de los ciudadanos en torno al mismo.

Como resultado de la investigación, se definieron cuatro tipologías de paisaje residual: Culatas o fachadas inactivas y áreas remanentes, ambas derivadas de procesos de de-



molición; inmuebles subutilizados o abandonados y zonas bajas de puentes. En cada una de estas tipologías se analizaron, desde un enfoque cualitativo, las narrativas urbanas asociadas. Es decir, los valores, significados, juicios y usos que los diferentes actores sociales le otorgan al paisaje residual, los cuales, en su mayoría, se relacionan con condiciones de topofobia¹.

Palabras clave. Geografía urbana, geografía cultural, análisis del paisaje, paisaje residual, Transmilenio, narrativas urbanas, Bogotá.

Abstract

Diverse development projects in recent decades have led to a proliferation of residual landscapes in Bogota. Landscapes which have been matched by different authors with “landscapes from deterioration, waste, [and] the rejection” (Nogué, 2011, p. 5). In this sense, and given the influence they can have these landscapes in shaping the city and its relationship with its citizens, it is essential analyze the perception that different stakeholders have of these landscapes.

This paper presents the overall results of an analysis of the residual landscapes in four arterial avenues of Bogota: El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas and Quito Norte Sur. First, the analysis discusses the physical and structural changes that lead to the formation of the residual landscape in the avenues in question as a result of multiple development projects among which the transport system Transmilenio. Second, it emphasis on the symbolic and cultural aspects of this landscape by questioning about the perception, assessment and spatial practices of citizens around it becomes.

Four types of residual landscape are defined as a result of this research: Culatas or unused facades and remaining areas, both derived from demolition processes, underutilized or abandoned properties and low-lying bridges areas. In each of these types they were analyzed, under a qualitative approach, the associated urban narratives. That is, the values, meanings, judgments and uses which different social actors give the residual landscape, which, mostly related to conditions topophobia.

Keywords. Urban geography, cultural geography, landscape analysis, residual landscape, Transmilenio, urban narratives, Bogotá.

Resumo

Vários projetos de desenvolvimento levaram, nas últimas décadas, uma proliferação de paisagens de resíduos em Bogotá, acompanhado por diferentes autores com “paisagens de deterioração, desperdício e rejeição”. Neste sentido, dada a influência que podem ter estas paisagens na formação da cidade e em relação aos seus habitantes, é essencial analisar a percepção de que diferentes partes interessadas têm sobre paisagens residuais.

1 La topofobia es la sensación de desagrado, miedo o rechazo hacia los lugares. Se define tanto por antonomasia, con el término topofilia, ampliamente discutido por el geógrafo Yi Fu Tuan (2007), como por su etimología: *topos* (lugar), *phobia* (miedo).

Este artigo apresenta os resultados gerais de uma análise de paisagens de resíduos existentes em quatro vias arteriais de Bogotá: El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas e Quito Norte Sur. Ele aborda, em primeiro lugar, as mudanças físicas e estruturais que levam à formação da paisagem residual nas avenidas em questão como resultado de vários projectos de desenvolvimento, entre os quais o sistema de transporte de massa Transmilenio. Em segundo lugar, a ênfase sobre os aspectos simbólicos e culturais da paisagem, questionando a percepção, avaliação e práticas espaciais dos cidadãos em torno dele se torna.

Como resultado da investigação, quatro tipos de paisagem residual definidos: Cabeças de ligação ou fachadas inativas e áreas remanescentes, ambas derivadas de processos de demolição; propriedades subutilizadas ou abandonadas e pontes baixas. Em cada um desses tipos que foram analisados a partir de uma abordagem qualitativa, associada narrativas urbanas. Ou seja, os valores, significados, julgamentos e usa diferentes atores sociais dão à paisagem residual, que, na sua maioria relacionadas com as condições topofobia.

Palavras chave. Geografia urbana, geografia cultural, análise da paisagem, paisagem residual, Transmilenio, narrativas urbanas, Bogotá.

Introducción

La categoría de *espacio residual* proviene del campo de la arquitectura. Se refiere a aquel espacio exterior que sobra o que se forma, accidentalmente, en un proyecto arquitectónico. Según Claudio Curzio “este tipo de territorios 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” (Curzio, 2008, p. 55). La expansión desmedida de los centros urbanos, junto con la ola masiva de proyectos urbanísticos y de movilidad, han originado, en las décadas recientes, una proliferación de espacios residuales como rasgos característicos de la ciudad. Los espacios vacíos en las esquinas de manzanas urbanísticas, las fachadas inactivas y las áreas bajo los pasos a desnivel, son un ejemplo preciso de espacios residuales, desde el ámbito arquitectónico.

Diversas situaciones pueden originar un espacio residual: demoliciones, abandono, procesos de renovación urbana, condiciones de depresión social. Pero sólo la interacción que con él establecen las personas, tanto a nivel individual como colectivo, puede convertir el espacio residual en *paisaje residual*. Desde esta perspectiva, la geografía cultural reconoce la complejidad de los “residuos” urbanos y los aborda como paisajes en los cuales se manifiestan múltiples relaciones. 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’, y, por tanto, (...) prácticamente invisible. (...) Son espacios indeterminados, de límites imprecisos, de usos inciertos (Nogué, 2011, p. 5).



Figura 1. Paisaje residual en Bogotá, 2014

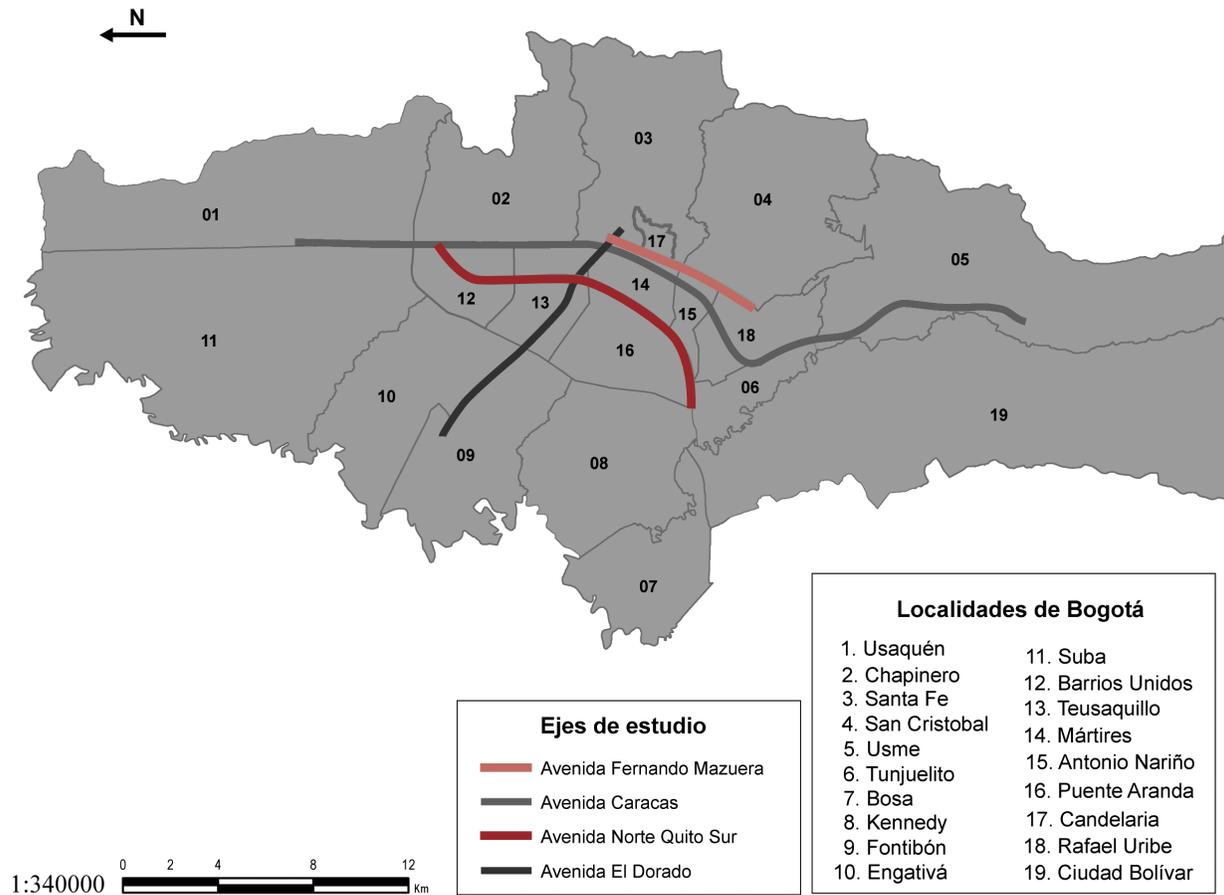


Nota. Elaboración propia, febrero 2014. Paisaje residual en la avenida El Dorado, entre carreteras 25 y 27. La zona es el resultado de procesos de demolición de inmuebles realizados para la ampliación de la vía, durante la creación de la troncal de Transmilenio en la avenida El Dorado.

En Bogotá, diversos fenómenos socioeconómicos y proyectos urbanísticos han generado la proliferación de paisajes residuales durante las últimas décadas. En la actualidad, aunque se reconoce la existencia de estos paisajes en sendos escenarios de la ciudad, los perfiles urbanos ligados a los ejes de Transmilenio son los entornos más caracterizados por su presencia (Figura 1). Lo anterior, dado las distintas obras de adecuación física y estructural de las vías, para la implementación del sistema de transporte, durante el periodo comprendido entre los años 1999 y 2013². Dichas obras han transformado el tejido urbanístico y el tejido social de la ciudad, tanto de manera positiva como negativa.

La investigación aquí expuesta da cuenta de las percepciones y valoraciones que diferentes actores sociales han construido, en relación con los paisajes residuales existentes en las avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur (Figura 2). Tanto de aquellos originados a partir de las modificaciones por y para la implementación del sistema Transmilenio, como de los generados por factores distintos, pero localizados

2 Los procesos para la implementación de Transmilenio han involucrado, entre otras acciones, la compra y demolición de predios privados, la ampliación de la vía asfaltada y la edificación de nuevas construcciones en el espacio público.

Figura 2. Avenidas de Bogotá, tomadas como ejes de estudio.

Nota. Adaptado de "Cartografía base y temática infraestructura de datos espaciales para el Distrito Capital, Ideca, 2015".

sobre estos ejes. Así mismo, este artículo presenta los resultados y discusiones más relevantes de un estudio que tuvo como objetivos determinar la incidencia de los paisajes residuales en las prácticas espaciales de los ciudadanos y la manera en que estos contribuyen a la configuración del paisaje urbano de Bogotá.

El análisis de la percepción que diferentes actores sociales tienen de los paisajes residuales de su ciudad, en conjunto con el estudio de las prácticas espaciales a las que dan lugar, permite ampliar la comprensión sobre los elementos del paisaje urbano. Para el caso de Bogotá, esta investigación reviste una gran importancia, puesto que en la actualidad, la ciudad se enfrenta a grandes transformaciones de índole espacial, estructural y social, ligadas, entre otros factores, a proyectos sobre infraestructura de movilidad y, en general, a su Plan de Ordenamiento Territorial, POT, (Decreto 190 de 2004). En esa medida, la percepción del espacio urbano por parte de los ciudadanos y el reconocimiento de la manera en la que participan en la construcción del paisaje en la ciudad, adquiere una gran importancia.

Se espera que los resultados aquí presentados contribuyan a la discusión sobre la necesidad de participación de los diferentes actores sociales, en la planeación y transfor-

mación de sus ciudades; además de aportar en la consolidación de la geografía como disciplina relevante en la toma de decisiones sobre proyectos de urbanismo y políticas públicas relacionadas con la ciudad y los ciudadanos.

Metodología y modelo de análisis

La investigación se desarrolló bajo un enfoque cualitativo, teniendo como base metodológica el *modelo de análisis comunicativo del paisaje* propuesto por Nogué y De San Eugenio (2009, p. 50). Este modelo destaca la importancia de involucrar diferentes actores, así como la importancia de aplicar el pluralismo metodológico para abordar el estudio del paisaje. En ese sentido, como parte del trabajo de campo, se llevaron a cabo múltiples jornadas de observación directa de los ejes de estudio, a través de recorridos en Transmilenio, en transporte particular y a pie. Se realizó el análisis visual de fotografías de archivo y de registro propio y, así mismo, se llevó a cabo la revisión documental de artículos de prensa, documentos de política sobre espacio público y ordenamiento territorial, entre otros.

En segunda instancia, como técnica fundamental para el acercamiento directo a los actores sociales involucrados en la construcción de los paisajes residuales, se aplicaron múltiples entrevistas centradas en la aproximación a los discursos y a las narrativas de los ciudadanos. El diseño de los diferentes instrumentos aplicados tomó como base el cuestionario empleado por Lynch, para la investigación, que fundamenta su libro *La imagen de la ciudad* (1984, pp. 173-174), al considerarlo un documento riguroso que aún tiene gran vigencia y aplicabilidad para los estudios urbanos.

Por otra parte, la selección de los actores a entrevistar no tuvo en cuenta criterios de edad, género o clase social. Las únicas condiciones determinantes, respecto a la población, fue involucrar, en cada eje, algunas personas que hubiesen presenciado el proceso de aparición de los paisajes residuales y la transformación de las avenidas. Es así como se justifica la aplicación de entrevistas a habitantes y comerciantes formales e informales de zonas aledañas a los paisajes residuales. Así mismo, se consideró necesario abarcar las diferentes miradas que, sobre el paisaje residual, podrían favorecer los distintos medios utilizados para recorrerlo. Por esta razón, se incluyó en el análisis la percepción, tanto de peatones, como de usuarios de Transmilenio.

Dado el enfoque cualitativo de la investigación, el número de entrevistas realizadas no fue considerado de manera estadística. En su lugar, obedeció a condiciones de representatividad y calidad de la información obtenida. Las entrevistas estructuradas, realizadas a treinta usuarios de Transmilenio, en cada uno de los cuatro ejes, se aplicaron a quienes, de manera voluntaria, expresaron su deseo de participar en el estudio. Fueron aplicadas entrevistas semiestructuradas a los artistas urbanos y a los representantes de las entidades distritales seleccionadas³ por su participación en la toma de decisiones sobre

3 En el estudio, se entrevistó a representantes de ocho entidades distritales: Secretaría Distrital de Planeación (SDP), Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), Departamento Administrativo para la Defensa del Espacio Público (DADEP), Empresa de Renovación Urbana (ERU), Instituto Distrital para las Artes (Idartes), Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD) y Transmilenio.

procesos urbanísticos o de adecuación del espacio público. De otra parte, se realizaron sesenta y cuatro entrevistas abiertas a peatones y comerciantes, formales e informales, de las zonas circundantes a los paisajes residuales; además de entrevistas telefónicas hechas a propietarios de inmuebles en venta, ubicados cerca a los paisajes residuales y algunas entrevistas menores a otros actores (miembros de la Policía y operarios del servicio de aseo distrital).

Como categoría de análisis, se propuso la de *narrativas urbanas*, una perspectiva holística que indaga por el paisaje, desde las diferentes temporalidades: pasado, presente y futuro. Esta categoría se construyó desde la complementariedad teórica y metodológica de las *narrativas urbanísticas* de Mercier (2008, p. 89) y los *imaginarios urbanos* de Lindón (2007, p. 8). Con el objetivo de identificar estas narrativas, se aplicó la *triangulación hermenéutica* (Cisterna, 2005, p. 63) como método de reunión y cruce dialéctico de toda la información pertinente.

Resultados y discusión

Durante el desarrollo de esta investigación se encontró que, en las zonas estudiadas, la existencia de paisajes residuales está ligada a múltiples factores: empobrecimiento social, depresión de zonas residenciales por condiciones de inseguridad o especulación inmobiliaria, ampliación de la calzada vehicular en zonas de tráfico denso y procesos de renovación urbana de gran envergadura, entre otros. El análisis realizado permitió dar cuenta de múltiples factores asociados a la aparición y permanencia de paisajes residuales, además de la diversidad de los mismos, en función de su origen, características físicas y usos. Sin embargo, dada la influencia del sistema Transmilenio en la configuración del paisaje urbano de Bogotá, la adecuación física y estructural de las vías para su puesta en marcha sobresale como una de las causas más contundentes para la creación de paisajes residuales en la ciudad.

Tomando en cuenta estas singularidades, como resultado del análisis del paisaje en las avenidas en mención se establecieron cuatro tipologías de paisajes residuales: áreas remanentes, culatas o muros derivados de procesos de demolición, inmuebles subutilizados y/o abandonados, y zonas bajas de puentes vehiculares y peatonales.

Las áreas remanentes y las culatas, es decir, las áreas vacías y las fachadas inactivas (Figura 1), originadas por procesos de demolición en zonas donde existe un alto nivel de urbanización, están directamente asociadas a los proyectos de movilidad aplicados en los diferentes ejes; por lo tanto, con Transmilenio. Lo anterior debido a que “en algunos casos las vías requieren ensanches... [Luego,] 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). Proceso del cual resulta que, a lo largo de los ejes del sistema de transporte, además de estructuras urbanísticas acertadas como andenes y ciclorutas, se encuentren una considerable cantidad de paisajes residuales, los cuales han ocasionado “el detrimento de la calidad del espacio urbano” (Castro, 2012, p. 6) a lo largo de los diferentes corredores y perfiles urbanos presentes en las avenidas intervenidas.

Los inmuebles abandonados o subutilizados y las áreas bajas de los puentes, por su parte, no están asociados, en su origen, únicamente a las modificaciones producto de Transmilenio. Sin embargo, muchos de ellos han adquirido o reforzado su condición como paisaje residual, a causa de fenómenos, tanto positivos como negativos, relacionados con el sistema de transporte. Estos fenómenos involucran, por ejemplo, la valorización que, sobre algunos sectores, genera Transmilenio desatando procesos de especulación inmobiliaria que dan paso al abandono de inmuebles o, por otro lado, a la disminución del tránsito peatonal en algunas zonas, generando su consecuente depresión.

Sin excepción, las tipologías identificadas comparten características residuales, en la medida en que pasan a un segundo plano en la ciudad, tanto por parte de los ciudadanos como de las instituciones. Pierden importancia y caen en el deterioro y la omisión. Así mismo, comparten como rasgo común, el hecho de no constituir paisajes estáticos ni homogéneos. De un lado, porque a pesar de su aparente abandono, son el escenario de prácticas espaciales, por lo general ligadas a la informalidad, que las transforma continuamente. De otro lado, porque si bien existen paisajes residuales que llevan décadas de existencia, muchos se ven sometidos a nuevas disposiciones urbanísticas que modifican su tipología⁴ o que, en el caso más acertado, los revitalizan, incorporándolos activamente al espacio público.

Narrativas urbanas de los ciudadanos en relación con los paisajes residuales

Cuando se cuestiona a los habitantes de Bogotá, sobre el paisaje de las avenidas estudiadas, previo a la introducción de Transmilenio, se evidencia una opinión altamente dividida. 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, buena parte de los comerciantes recuerda, con agrado, cómo eran algunas zonas de 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 de la avenida El Dorado. Comunicación personal, diciembre de 2014). Asimismo, antes existía una mayor cantidad de transeúntes, lo que permitía tener un mayor nivel de ventas.

Comerciantes y habitantes recuerdan que, en los espacios dominados por culatas, al igual que 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. Según los entrevistados, las diferentes zonas con remanentes presentaban dinámicas socio económicas 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 Norte Quito Sur (NQS), los sectores no tenían problemáticas asociadas a dinámicas socio-económicas. Por esta razón, son muchos quienes recuerdan con añoranza los antiguos establecimientos que ocupaban los ac-

4 Es el caso de muchos inmuebles abandonados o subutilizados que, por disposición oficial, son demolidos y pasan a ser áreas remanentes, con o sin culatas.

tuales remanentes. Este es el caso de José Torres, quien lleva 32 años trabajando en la avenida El Dorado, con una caseta de comestibles y quien asegura que antes de la implementación de Transmilenio:

“... Había viviendas y locales (...) a la vez, porque hubo mucha gente que subsistía de sus mismas casas. (...) Hay gente que salió de acá y fracasaron. 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” (José Torres. Comerciante de la avenida El Dorado, comunicación personal, diciembre de 2014).

La aparición de paisajes residuales genera varias inconformidades entre los diferentes actores sociales. De un lado, la transformación estructural y social, a la que conllevan la mayoría de estos paisajes, desencadena la ruptura del sentido de pertenencia de los ciudadanos con sus lugares de vivienda o trabajo. De esta forma, y de la mano de la baja participación que los ciudadanos aseguran tener frente a estos proyectos (Díaz, 2015, p. 150) se crea un sentimiento de impotencia. Situación que, sumada a la continuidad de los paisajes residuales a lo largo del tiempo⁵, genera desconfianza hacia los proyectos y las instituciones estatales. Todo esto fortalece el imaginario de que sólo la empresa privada puede dar soluciones acertadas a las problemáticas urbanas, y en esa medida, se da por entendido que los espacios residuales son originados únicamente por proyectos urbanísticos de carácter público.

Si bien la ampliación de zonas peatonales y la construcción de ciclovías, como parte de las modificaciones realizadas para la implementación de Transmilenio, son celebradas por la mayoría de los ciudadanos, los paisajes residuales, originados o fortalecidos por las intervenciones para la movilidad vial, dotan de una percepción negativa las zonas en las que se encuentran, desestimando así los aciertos urbanísticos existentes. En una línea similar, factores estructurales de los paisajes residuales que los hacen estrechos, inacabados o vacíos, tales como la ausencia de acabados, mobiliario y vegetación; la falta de iluminación y el deterioro arquitectónico, entre otros, vulneran la confianza de los transeúntes e incrementan las percepciones de inseguridad y desconfianza sobre estos: “Nos enseñaron a temerle a las esquinas, cuadras y demás cuando están así de solitarias” (usuario de Transmilenio, de 22 años, avenida Caracas, comunicación personal, diciembre de 2015). “Esos muros solo generan la percepción de soledad y por consiguiente de inseguridad” (Nicoe, opinión en el foro virtual de SkyscraperCity.com, 2012).

Sumado a la morfología, otro factor que conlleva a la construcción de narrativas negativas en torno a estos paisajes es el desagrado que generan, en los ciudadanos, las prácticas espaciales a las que usualmente dan lugar, asociadas con la alta presencia de basuras y escombros en sus inmediaciones, el asentamiento de habitantes de calle,

5 Las avenidas tomadas como eje de estudio en esta investigación pertenecen a las tres diferentes fases de Transmilenio desde su implementación en el año 1999. A la fecha, todas las avenidas presentan paisajes residuales derivados de este proyecto urbanístico.

el grafiti tipo *writing*⁶ y de equipos de fútbol, y la presencia de ventas ambulantes. Elementos que sumados generan rechazo en los ciudadanos puesto que van en contra de la idea de paisaje construido socialmente (Nogué, 2007, p. 11).

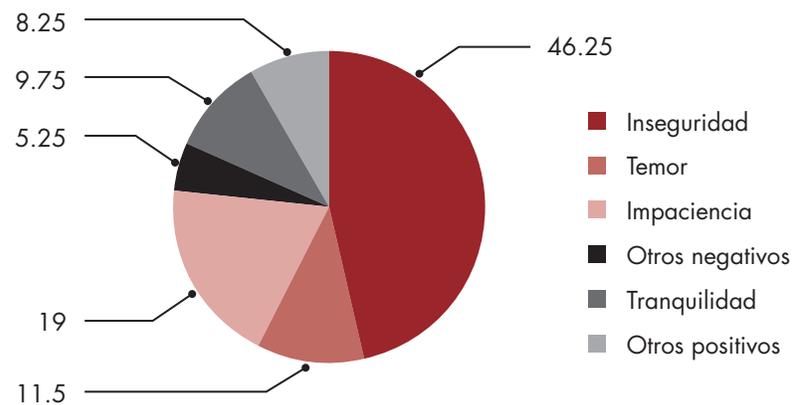
Sin duda, una de las mayores causas de desaprobación de los paisajes residuales es el hecho de que estos paisajes involucran una gran cantidad de fenómenos, códigos y singularidades incomprendidas por la mayor parte de los habitantes de la ciudad. En esa medida, no cumplen el principio de legibilidad planteado por autores como Lynch (1984, p. 11) y Augé (1995, p. 58). Esta no comprensión de los paisajes establece una barrera en la interacción con los mismos, los vacía de contenidos simbólicos y reduce los espacios donde se desarrollan a zonas de paso. Así se convierten en no lugares (Augé, 1995, p. 83), que pueden ser fácilmente omitidos o invisibilizados (Tardin, 2007, p. 198) por quienes los transitan. Esta situación se evidencia en la indiferencia que una gran parte de los entrevistados manifiesta por el paisaje de la ciudad y a través de la incapacidad de muchos de ellos, para proponer soluciones distintas a las de tipo coercitivo, frente al mejoramiento de las condiciones negativas de los paisajes residuales.

En razón de las condiciones descritas, las lecturas que los bogotanos realizan de los paisajes residuales están ampliamente permeadas por los imaginarios de fealdad e inseguridad asociados a la ciudad; los cuales son constantemente reforzados por los medios de comunicación (Silva, 2003, p. 84), tal y como se puede inferir de la opinión de una peatona que menciona: “me siento insegura porque pueden quitarle a uno el bolso. Me siento insegura en toda Bogotá por lo que uno ve en las noticias” (peatona en la avenida El Dorado, comunicación personal, enero de 2015).

El imaginario de inseguridad se manifiesta en las apreciaciones que los entrevistados realizan de los paisajes residuales, en las avenidas analizadas. Estos últimos, relacionados con sensaciones de inseguridad y temor por, al menos, la mitad de los entrevistados en todas las tipologías de paisaje residual (Figura 3). El imaginario de inseguridad asociado a estos paisajes conduce, a su vez, al surgimiento de una sensación de miedo que se intensifica en relación con la noche y con los “otros” (Lindón, 2007a, p. 226); situación que se hace más evidente en los testimonios relacionados con las zonas bajas de puentes y túneles. Paisajes que generan una fuerte sensación de inseguridad, especialmente en horas de la noche: “después de las cinco es inseguro por el puente peatonal. A un familiar lo atracaron bajando el puente” (peatón en la Avenida NQS, comunicación personal, enero de 2015). “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” (transeúnte en la Avenida El Dorado, comunicación personal, enero de 2015).

Al comparar las respuestas por género, se evidencia que las mujeres sienten mayor temor que los hombres, en relación con los 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

⁶ Este grafiti prioriza las letras sobre las imágenes, se presenta una experimentación permanente con las tipografías, la intención comunicativa es la de firmar mediante el *tag* (firma) en lugares transitados, pero también en lugares de difícil acceso.

Figura 3. Sensaciones atribuidas a los paisajes residuales

Nota. Elaboración propia, a partir de los datos recopilados en las entrevistas realizadas a diferentes actores sociales, en relación con los paisajes residuales que existen en los ejes de estudio.

que existe una diferencia en la sensación que les producen estos paisajes, de acuerdo a 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, refiriéndose a los remanentes de la avenida Caracas con calle 26, comunicación personal, diciembre de 2014).

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 un 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 3).

La percepción frente al futuro de los paisajes residuales es desafortunada, fundamentalmente porque la mayoría de ciudadanos no considera su participación en la transformación o reactivación de los mismos. Por el contrario, tres cuartas partes de los entrevistados consideran que la responsabilidad frente a los paisajes residuales recae en las entidades estatales, entre las cuales sobresale la Alcaldía Mayor, con el 22% (Díaz, 2015, p. 141). Sin embargo, algunos actores sociales han encontrado, en los paisajes residuales, oportunidades para diversas prácticas espaciales que dotan a estos paisajes de un cariz distinto al deshecho o el deterioro.

Es así como en algunas zonas de las avenidas Norte Quito Sur y Fernando Mazuera, comerciantes y habitantes le han apostado 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. También, en algunas áreas remanentes, los jóvenes han improvisado zonas de



juego y en la mayoría de las culatas los escritores de grafiti han decidido “utilizar el muro para hablar” (César Rubio, escritor de grafiti del colectivo Toxicómano, comunicación personal, 24 de octubre de 2014).

Estas, entre otras acciones, han funcionado como estrategias de reactivación de paisajes residuales, a tal punto que han sido rescatadas e institucionalizadas por diversos sectores de la administración oficial tal como lo ejemplifican diferentes iniciativas, entre las que destacan la reactivación de remanentes a través del establecimiento de kioscos para préstamo de bicicletas públicas, o la activación de culatas para el arte mural, a través de las “Becas de Intervención Urbana”, un proyecto promovido por el Instituto Distrital de las Artes (Idartes) y el Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (Dadep), desde el año 2012.

Estas dinamizaciones del paisaje residual han constituido un gran avance, puesto que, de acuerdo con la alta aceptación que han recibido las intervenciones por parte de los ciudadanos, (tres cuartas partes de los entrevistados), el arte urbano tiene la capacidad de transformar positivamente los imaginarios asociados a los paisajes residuales, puntualmente en culatas y áreas remanentes. Si bien la aprobación de las iniciativas de intervención artística en espacio público es alta y muchos actores sociales consideran que se deben seguir promoviendo, estas acciones en sí mismas no logran transformaciones integrales en las narrativas urbanas de los ciudadanos. Pues, aunque “es bueno que hayan pintado para que no se vea solo cemento (...) no es lo que uno quiere para la ciudad. Uno quiere el desarrollo como tal” (peatón en la avenida El Dorado, comunicación personal, enero de 2015). En este sentido, los ciudadanos esperan la recuperación y activación de los paisajes residuales con proyectos urbanísticos de vivienda o recreación de gran calidad.

Cuando se les pregunta a los ciudadanos por los cambios que realizarían sobre los paisajes residuales, coinciden al proponer, para la mayoría de estos, mejores condiciones de limpieza y seguridad, aumento de la presencia policial e implementación de un mejor sistema de iluminación y de cámaras de seguridad. En segunda instancia, los habitantes de la ciudad aseguran que les gustaría aumentar las zonas verdes. Mencionan, puntualmente, la construcción de parques y jardines y la activación de los remanentes para el uso público, a través de la disposición de mobiliario urbano y elementos ornamentales. También hablan de la construcción de vivienda nueva, centros comerciales o de servicios; en fin, de proyectos inmobiliarios que disminuyan la sensación de soledad: “me siento inseguro en este espacio debido a que está ubicado donde precisamente no transitan las personas, no hay comercio ni ninguna actividad” (usuario de Transmilenio, de 40 años, en la avenida El Dorado, comunicación personal, diciembre de 2014). De esta manera, la integración completa del paisaje residual a las prácticas cotidianas de los ciudadanos requiere medidas que garanticen la apropiación del territorio, por parte de todos aquellos que le frecuentan y construyen.

Narrativas urbanas de los actores institucionales sobre los paisajes residuales

Los diferentes paisajes residuales de la ciudad hacen parte, en mayor o menor medida, de planes públicos y privados enfocados en el mejoramiento de sus calidades urba-



nísticas y sociales. Sin embargo, como aseguran los funcionarios entrevistados de las entidades públicas, “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” (Miguel Hincapié, funcionario del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, IDPC, comunicación personal, 6 de octubre de 2014). 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 Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá - POT:

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 [vigente] 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 (Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Planeación, 2010, p. 3)

En este sentido, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), entidad encargada de ejecutar infraestructura urbana a nivel de malla vial, afirma que la ciudad tiene la capacidad de curarse a sí misma y no manifiesta la intención de involucrar, dentro de la planificación de las intervenciones urbanas, el problema del aporte al paisaje de la ciudad:

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, funcionario del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, comunicación personal, 25 de noviembre de 2014).

Esta situación de discrepancia legal y desarticulación institucional, representa dificultades para la integración de los objetivos de transformación urbanística y social de la ciudad y sus diferentes paisajes residuales. Aún más, constituye una vía libre para la aparición de nuevos espacios residuales, como consecuencia de intervenciones urbanísticas en Bogotá, puesto que como indica el funcionario de la Secretaría Distrital de Planeación, 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 necesaria una norma más contundente” (comunicación personal, 20 de octubre de 2014).

Bajo las limitaciones de la normatividad vigente, las diferentes entidades han adelantado propuestas para intentar vincular sus áreas de trabajo. Así, por ejemplo, frente a las áreas remanentes, “en la actualidad se busca que el IDU remita al Dadep la administración y el aprovechamiento económico de estos predios” (Freddy Parada, funcionario del Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, Dadep, comunicación personal, 31 de octubre de 2014). Además, para activar algunas de estas áreas como espacio público, se están fomentando iniciativas como “Haciendo place making”, un 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 es-

pecíficos para la realización de la intervención” (Dadep, 2015). De otro lado, mediante el apoyo a prácticas artísticas urbanas, el Instituto Distrital de las Artes, 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” (Ruiz, 2014, p. 3).

Sin embargo, es urgente una verdadera 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 Empresa de Renovación Urbana (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” (Miguel Hincapié, funcionario del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, comunicación personal, 6 de octubre de 2014).

Conclusiones

La investigación realizada permitió llevar a cabo el análisis del paisaje urbano residual de Bogotá y determinar que:

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 llevan a cabo acciones que no contemplan la calidad del paisaje urbano y el espacio público, de una manera integral, es el sistema de transporte el que fragmenta tanto el tejido social como el urbanístico. De esta manera, se determina la pérdida paulatina de identidad y de sentido de pertenencia, por parte de las personas, con la ciudad que habitan, dando paso a la construcción y consolidación de percepciones, valoraciones y prácticas negativas, en relación con el paisaje urbano.

Los paisajes residuales en Bogotá y las prácticas desarrolladas en ellos se caracterizan, 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 fortalece los imaginarios de fealdad e inseguridad, tradicionalmente asociados a Bogotá y así mismo, la percepción desfavorable del paisaje urbano. Factores que conllevan al detrimento de la interacción espacial de las personas en su ciudad.

A pesar de ser considerados como espacios del miedo por la mayor parte de la ciudadanía, los paisajes residuales dan lugar a múltiples prácticas y apropiaciones positivas, manifiestas en intervenciones como el arte urbano, la activación mediante el comercio o los campos de juego improvisados. Estas actividades demuestran su gran potencial como paisajes incluyentes y de renovación en la ciudad, lo que expone la importancia de involucrar, de manera consciente, los entornos viales en la planificación de los proyectos de infraestructura urbana, para originar perfiles urbanos completamente activos y de calidad, en lugar de paisajes del deshecho y el abandono en la ciudad.

Los paisajes residuales de Bogotá constituyen resultados directos de la planeación urbana. Están relacionados con la implementación y el desarrollo de proyectos urbanísticos parcializados, que no contemplan intervenciones de calidad en el paisaje urbano a nivel



multiescalar. En el caso de Bogotá, para que pueda haber un desarrollo urbanístico integral, que evite la aparición de futuros paisajes residuales como consecuencia de proyectos urbanísticos desarticulados, es urgente la modificación de la normatividad vigente en términos de planificación y renovación urbana, así como de los elementos referentes al paisaje urbano, en el Decreto 190 de 2004. Tal como lo explican el documento diagnóstico del POT del 2010 (Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Planeación, 2010, pp. 3-10) y los profesionales, representantes de las entidades entrevistadas. De lo contrario, los diferentes proyectos urbanísticos seguirán generando paisajes residuales que, junto con los existentes, no podrán vincularse activamente al paisaje de la ciudad.

Referencias

- Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de Planeación, (2010). *Diagnóstico de ciudad. Revisión al Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. La construcción de un territorio más competitivo. Equidad, productividad y sostenibilidad*. Bogotá. Recuperado de http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/POT_2020/Documentos/DiagCiudad.pdf
- Augé, M. (1995). *Los no lugares espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Gedisa. Barcelona.
- Bogotá cómo vamos. (2014). *Encuesta de percepción ciudadana 2014*. Bogotá. Recuperado a partir de: <http://www.bogotacomovamos.org/eventos/encuesta-de-percepcion-ciudadana-2014>
- Castro, C. (2012). *Transmilenio versus Bogotá*. Tesis de Maestría. Maestría en Diseño Urbano. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá. Recuperado a partir de www.bdigital.unal.edu.co/12243/1/carlosandrescastrocardenas.2012.pdf
- Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación cualitativa. *Theoria*, vol. 14, número 001. Universidad del Bío-Bío Chillán, Chile, pp. 61-71.
- Curzio, C. (2008). El origen y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales. *Cuadernos Geográficos*. 42, pp. 53-82.
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (Dadep), (2015). *Haciendoplacemaking*. Recuperado a partir de <http://www.haciendoplacemaking.dadep.gov.co>
- Díaz, N. (2015). *Análisis del paisaje residual en Bogotá. Ejes de Transmilenio. Avenidas El Dorado, Fernando Mazuera, Caracas y Norte Quito Sur*. Tesis de Maestría. Maestría en Geografía. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá.
- Lindón, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. En *Imaginarios urbanos*. Revista EURE. v.33 n.99. Santiago.
- Lindón, A. (2007a). La construcción social de los paisajes invisibles del miedo. En *La construcción social del paisaje*. Biblioteca nueva. Madrid, pp. 217-240.
- Lynch, K. (1984). *La Imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili, SL. Barcelona.



- Mercier, G. (2008). Dimensión cultural de la renovación urbana. Un análisis retórico del urbanismo contemporáneo. En *Investigación y Desarrollo*. vol. 16: 1, pp. 82-117.
- Nogué, J. (2007). (Compilador). *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva. Madrid
- Nogué, J. (2011) Otros mundos, otras geografías. Los paisajes residuales. *Revista da Anpege*, v. 7, n.1. Número especial, pp. 3-10.
- 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, pp. 27-55
- Ruiz, C. (2014, Julio). *Anotaciones sobre el paisaje cultural urbano y patrimonial*. El Espectador, Número especial. Bogotá, pp. 2-3
- Silva, A. (2003) *Bogotá Imaginada*. Ed. Taurus. Bogotá
- SkyscraperCity.com. (2012) *Foro virtual: Bogotá/Espacio público*. Recuperado de: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1038875&page=21
- Tardin, R. (2007). Los paisajes de la ciudad oculta. En *La construcción social del paisaje*. Biblioteca Nueva. Madrid, pp. 97-216.
- Tuan, Y. (2007). *Topofilia*. Madrid, España: Melusina.