

Cartografía del deseo: Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito

Cevallos Aráuz, Andrea; Parrado Rodríguez, Cristhian

Cartografía del deseo: Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito

QUID 16. Revista del Área de Estudios Urbanos, núm. 10, 2018

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609008>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 3.0 Internacional.

Cartografía del deseo: Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito

Cartography of desire: Design, friendliness and pedestrians in the city of Quito

Andrea Cevallos Aráuz

Universidad Central del Ecuador, Ecuador

azuliverde7@gmail.com

Redalyc: [http://www.redalyc.org/articulo.oa?](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=559666609008)

id=559666609008

Cristhian Parrado Rodríguez

FLACSO, Ecuador

crgiparrado@flacso.edu.ec

Recepción: 31 Marzo 2018

Aprobación: 21 Julio 2018

RESUMEN:

Las líneas del deseo se han definido como aquellos caminos alternos que los peatones prefieren tomar para ir de un lugar a otro en vez de usar los recorridos impuestos por un diseño racional. El registro físico que dejan estas líneas por la ciudad da cuenta de cómo la arquitectura y el diseño urbano son conquistados e interpretados por la experiencia humana. Sobre esta base, el presente artículo espera incorporar al debate de la movilidad espacial aquellas experiencias de deseo que los peatones tienen en sus recorridos diarios por la urbe. Teniendo como caso de estudio una zona de la ciudad de Quito (Ecuador) se adoptó una estrategia metodológica de base cualitativa, vinculando a su vez técnicas de análisis espacial. Los hallazgos encontrados cuestionan cómo se relaciona el diseño del espacio público con la experiencia cotidiana y analizan cómo las líneas del deseo deben ser un aspecto estratégico por incluir en una planificación con perspectiva humana y en los estudios urbanos debido a su importancia material y vívida.

PALABRAS CLAVE: Espacio público, líneas del deseo, movilidad espacial, peatón, psicogeografía.

ABSTRACT:

The desire lines have been defined as those alternative paths that pedestrians prefer to take to go from one place to another instead of using the routes imposed by a rational design. The physical record that these lines leave for the city shows how architecture and urban design are conquered and interpreted by human experience. On this basis, this article hopes to incorporate into the debate of spatial mobility those experiences of desire that pedestrians have in their daily journeys through the city. Taking as a case study an area of the city of Quito (Ecuador), a qualitative-based methodological strategy was adopted, linking in turn spatial analysis techniques. The findings question how the design of public space relates to everyday experience and analyze how the lines of desire should be a strategic aspect to be included in planning with a human perspective and in urban studies due to their material and vivid importance.

KEYWORDS: Public space, lines of desire, space mobility, pedestrian, psychogeography.

INTRODUCCIÓN

Desde los estudios clásicos del siglo XX hasta la actualidad, el espacio público ha sido uno de los temas en los cuales los estudios urbanos han centrado su atención. Dicho espacio se ha ido entendiendo como el lugar más representativo del modo de vida urbano y a su vez, como el escenario más distintivo de disputa social (Bodnar, 2015). Pese a sus variaciones a través del tiempo, en él ha confluído la aplicación de discursos y prácticas hegemónicas que combinan diversos factores étnicos, de clase, de género y de diseño que influyen en su uso y en el comportamiento de los habitantes en sus desplazamientos cotidianos. En todo caso, la intervención urbana, actuando bajo ciertos discursos normativos, se ha encargado de proyectar al usuario del espacio público bajo determinados parámetros.

Específicamente, los parámetros racionales y modernistas del diseño urbano desde los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) se posicionaron como ejes problemáticos del espacio público debido a su interés por generar un *orden* en la ciudad. Los modernistas, por ejemplo, sobre esta pretensión de ordenar la urbe, asociaron el diseño de esta con un consumo organizado y monofuncional. De

la misma manera, en la actualidad los nuevos diseñadores tienden a privilegiar la rentabilidad del capital y la apropiación exclusiva del espacio por algunos sujetos particulares (Bodnar, 2015).

Las críticas sobre este tipo de diseño argumentan que la predicción de orden y control del espacio no reconoce, por un lado, al conjunto armónico y (des)ordenado de composiciones diversas elaborado por los peatones (Jacobs, 2011), y por el otro, a la esfera pública de la vida civil que se desarrolla en la calle (Holston, 2008). Por tanto, se reconoce que al diseño racional se le escapan de su visión aquellas situaciones estratégicas de pequeña escala que se generan *desde abajo* y que definen el marco de actuación de la experiencia urbana. Es decir, los planes de diseño urbano a menudo son incapaces de prever las necesidades y patrones de usos futuros que verdaderamente desarrollan los habitantes, aquellos con los que aumentan y alteran los significados preconcebidos de la trama urbana.

En el escenario contemporáneo hay propuestas que, por un lado, posicionan al peatón y a la escala humana en el espacio (Gehl, 2006), y por el otro, se enfocan en las prácticas de territorialización y desterritorialización impulsadas desde el cuerpo y el deseo (Ansaloni y Tedeschi, 2016; Hillier, 2011). Ambas propuestas se enmarcan en la discusión de cómo ciertos lugares del espacio público son negados por una deformación de la ciudad a causa del urbanismo funcionalista (Borja, 2000). Además, reconocen a los lugares de encuentro y desplazamiento como el más importante equipamiento de la ciudad, donde la *mercancía* más importante es el intercambio social y el afecto, por encima del ego de las piezas urbanísticas y arquitectónicas.

Estas posturas apuestan por un diseño y una planificación que reconozcan que la experiencia cotidiana de vivir la ciudad está mediada por una multiplicidad de deseos generados por parte de los mismos peatones. Para referirse a los deseos en la ciudad, como en otra diversidad de espacios, Bachelard (2010) en los años cincuenta propuso el término “líneas del deseo”, con el cual entendía a aquellos caminos alternos que los peatones prefieren tomar para ir de un lugar a otro en vez de usar los recorridos impuestos. De acuerdo con este autor, la trayectoria de estas líneas ocurre a través de parques, vías, aceras y obstáculos, y se vuelven más intensas cada vez que generaciones de peatones las atraviesan y las transforman en una ruta evidente que representa su forma de deambular la ciudad.

Considerando lo anterior, es necesario preguntarse entonces ¿cómo se relaciona el diseño urbano con la experiencia cotidiana de los peatones en la ciudad? Para responderla se planteó un estudio exploratorio en la ciudad de Quito (Parroquia de Iñaquito), a partir del cual se buscó analizar aspectos del diseño del espacio público y la presencia de las líneas del deseo que se construyen alrededor de él. Para resolver la cuestión señalada, se ha estructurado el documento en cuatro partes. En la primera se construye una entrada analítica al tema a partir de tres enfoques. En la segunda se describe brevemente el planteamiento metodológico y en la tercera se presentan los principales hallazgos que ha producido la investigación. Finalmente, se explica la relación entre las líneas del deseo y la movilidad espacial.

DISCUSIÓN TEÓRICA

Existe un campo interesante de aplicación del término líneas del deseo en varias disciplinas, las cuales han usado su significado original para interpretar diversos fenómenos en el mundo del software (Van der Aalst, 2014), en el análisis cultural (Fleming, 2009) o en la investigación clínica (Dwan y Magin, 2008). Más allá de sus diferentes usos, con este término se ha otorgado un gran peso a los deseos y a la subjetividad de los consumidores, quienes se traducen en usuarios de la red, la infraestructura cultural o la indagación científica.

Una vez reconocida la versatilidad del término, este estudio lo emplea remitiéndose exclusivamente a su acepción en el espacio urbano. Para ello, se ha realizado una entrada analítica desde los aportes explicativos del diseño urbano, las prácticas de caminar y las discusiones generales sobre el deseo.

En primer lugar, se asume que el diseño urbano es un aspecto crucial que incide en el disfrute de la vida urbana (Gehl, 2006). La literatura ha referenciado que el comportamiento del peatón y los itinerarios para caminar se encuentran mediados por diversos componentes objetivos del diseño, tales como la disposición de

los edificios, la actividad comercial en las aceras, la seguridad, la comodidad que brinda el entorno construido para distintos grupos sociales (Borst et al., 2009; Zacharias, 2001), y su accesibilidad (Lofti y Koohsari, 2009), entre otros. Las cualidades subjetivas del entorno urbano también han recibido atención para comprender cómo el diseño de las calles influye en la práctica del caminar (Ewing y Handy, 2009; Owen et al., 2004) y la percepción de quien camina (Ariffin y Zahari, 2013).

Debido a la importancia del espacio público en la ciudad, este debe contar con un diseño que no solo ofrezca buenas condiciones para el peatón, sino que también potencie la convivencia, la vinculación de grupos tradicionalmente excluidos y la exaltación de estados mentales y emocionales durante los desplazamientos. Para lograr este cometido, se ha reiterado en la dimensión humana que debería tener el diseño de la ciudad, donde se incluyan aspectos como la accesibilidad, la escala, la seguridad, el mobiliario y la vegetación. La idea motora que orienta esta propuesta apuesta por cambiar el paradigma racional con el que se piensa la ciudad, para pasar a un diseño que reconozca la existencia de diversos actores que se desplazan en la ciudad.

En efecto, la práctica del diseño urbano hasta hace pocas décadas se centró casi que exclusivamente en planes que vinculan al transporte motorizado como único actor dentro de la ciudad. Las críticas recientes de la literatura rechazan esta práctica en la que los espacios se piensan y construyen alrededor del vehículo. En cambio, desde una visión integral de la movilidad, esta literatura apela por incluir también la movilidad no motorizada y el comportamiento de ciclistas y peatones (Orellana, Hermida y Osorio, 2017). Es decir, para que diversos actores se consideren de manera relacionada en los temas de movilidad y espacio público. En este artículo consideramos la importancia de esta visión integral para estudiar los impactos del diseño urbano en los distintos actores, pero hacemos énfasis en el peatón para evidenciar su relación con el entorno urbano.

Lo anterior cobra sentido cuando entendemos que la ciudad, así como sus calles, son más que espacios físicos y diseños materiales. Por tanto, concebimos que las prácticas de caminar resultan también un enfoque importante para entender esta relación entre peatón y espacio urbano. Es esta la segunda entrada analítica que proponemos para el estudio de las líneas del deseo. Esta idea la han planteado diferentes autores (ver, por ejemplo Jacobs (2011) y Debord (1999)). Al respecto, se ha señalado que a una ciudad la define su gente y sus movimientos constantes y se ha propuesto que sus calles son lugares de memoria y trueques de palabras, de deseos y de recuerdos (Calvino, 2010), de itinerarios peatonales con identidad propia (Lynch, 1981), de maneras de hacer o de prácticas de apropiación (De Certeau, 1999).

Así, se remite a una ciudad de gente que camina, cuyos desplazamientos según la psicogeografía están cubiertos en la mayoría de los casos por recorridos aleatorios y sin rumbo fijo (las derivas) provistos de prácticas transgresoras y búsquedas emocionales en las cuales el dato urbano es recolectado a través del cuerpo (Ellard, 2016; Barbeiro, 2015). Desde la psicogeografía, por ejemplo, se apela por concebir una ciudad que logre entrar en resonancia con el estado mental de quien camina y que permita su paso ininterrumpido a través de caminos y ambientes diversos. Pese a lo anterior, la práctica de la planificación y el diseño urbano aún no logra entrever cómo los lugares influyen la experiencia mental del peatón, postergando de esta manera la construcción de espacios para el desarrollo de recorridos emocionales, afectivos o aleatorios en la ciudad.

Inclusive, estos recorridos de los peatones aún no son totalmente reconocidos por las propuestas de diseños que abogan por espacios amigables o caminables. La amigabilidad, así como la caminabilidad, son adjetivos con los cuales se ha definido el grado de aceptación que tiene un espacio dado para permitir que la gente camine, reconociendo sus intereses y generando un espacio propicio para hacerlo (Moudon et al., 2006). La literatura se ha concentrado en recomendaciones arquitectónicas y urbanísticas para producir calles amigables (Hurtado, 2016), considerando características del entorno construido, usos del suelo, destinos y distancias (Gunn et al., 2017). Sin embargo, la misma literatura no logra incluir la faceta de afectividad que tiene el caminar en la ciudad. De esta manera, en este artículo sostenemos que la caminabilidad no reside únicamente en la adecuación material de los espacios, sino también en la cualificación subjetiva y el deseo que realizan sus usuarios.

Así, en tercer lugar, vemos la necesidad de relacionar la teoría del deseo con los movimientos cotidianos del peatón. Cabe recordar que la idea de deseo en Bachelard (2010) ha tenido una construcción teórica interesante que ha girado alrededor de su fuerza como concepto explicativo. Siguiendo a Deleuze (2006) desde Spinoza se entendió que el deseo constituye un elemento fundamental en las relaciones que establecen los seres humanos entre sí y con el mundo que los rodea. El deseo es la esencia misma del hombre, su naturaleza, con la cual se vincula el cuerpo hacia cualquier esfuerzo, impulso, apetito y afecto. Para Spinoza, los cuerpos no desean algo porque es bueno per se; más bien, lo consideran bueno porque lo desean y así el deseo lleva en sí su propio juicio. Discusiones posteriores de Deleuze y Guattari (2002) reiteraron el poder aclarador de este término, entendiendo al deseo como resultado de una producción en conjunto, que radica en que no es únicamente un objeto lo que se desea, sino todos los elementos concatenados que vienen con él.

Las discusiones recientes de la planificación urbana, sustentadas en paradigmas posestructuralistas, han descubierto la potencialidad que brinda la teoría del deseo para generar procesos más conscientes del comportamiento de esta esencia humana en la ciudad. Deseos y cuerpos son los que definen el consumo, uso y desplazamiento por el espacio urbano. Así, son estos deseos los que el planificador y diseñador urbano deben interpretar. Sin embargo, esta interpretación podría asumir varias posturas. En primer lugar, las que intentan comprender el deseo en clave de relaciones de poder (Ansaloni y Tedeschi, 2016). En segundo lugar, las que apelan por una planificación producida a través de los deseos (Hillier, 2011) Y en tercer lugar, aquellas más radicales que rechazan el control sobre el deseo a partir de la planificación (Purcell, 2013). Particularmente, para objetivos de este artículo, las líneas del deseo se encuentran más en sintonía con los argumentos de la primera postura debido a que ésta vincula los conflictos y pugnas que suceden en el marco de las relaciones e interacciones en el espacio público.

De esta manera, tanto en el plano teórico como en las propuestas de planeación y diseño de espacios para el deseo, se piensa que su ejercicio se encuentra lejos de responder a un diseño racional y normativo. Los caminos alternos hacen parte de la cotidianidad del deseo del peatón en el espacio público; una dimensión clave para entender que la ciudad es un hecho producido socialmente y en constante mutación. En esta producción, como tratamos de discutir en este apartado, se encuentra como un aspecto crucial el diseño urbano que, dependiendo de sus condiciones, influye en la práctica de caminar y en las percepciones de quien camina.

Teniendo en cuenta la entrada analítica que hemos realizado al término, las líneas del deseo pueden ser explicadas como desplazamientos y caminos alternos compuestos por búsquedas corporales, emocionales y afectivas. Esta definición no evade también el componente instrumental de estos caminos: aquel que expresa más la intención del cruce rápido, útil y práctico. En el espacio urbano, los hacedores de estos caminos son peatones y ciclistas (sin desconocer la existencia de otros actores), quienes a través de su comportamiento y deseo construyen rutas con las cuales se hace evidente su forma de deambular la ciudad. Sin embargo, estas rutas –ya sean afectivas o instrumentales– suelen generar conflictos en la interacción en el espacio público, terreno en el que se exige la conciliación de demandas de sus actores para permanecer en el mismo lugar y tiempo (Ansaloni y Tedeschi, 2016: 324). En todo caso, las líneas del deseo resultan ser caminos interpretados como buenos por sus hacedores, porque son esos los que se desean transitar y no otros. Así mismo, estas líneas son siempre un proceso colectivo y no un producto final; es decir, están en constante reelaboración de acuerdo a los intereses de las generaciones de hacedores que las atraviesan. De la misma manera, expresan la esencia misma de la práctica y percepción de transitar sobre un conjunto de elementos arquitectónicos y urbanísticos con los cuales se cruzan los cuerpos.

Valiéndonos de esta definición, en los siguientes apartados se discute cómo el entorno construido incide específicamente en el comportamiento del peatón. Asumiendo a este como un hacedor de líneas del deseo, se muestran los caminos alternos que se producen en un área de la ciudad. Esto sin obviar la relación con otros actores del espacio público.

Breve estado del arte temático

Existen diversos casos analizados a partir de la perspectiva de las líneas del deseo. Los estudios se concentran, principalmente, en ciudades europeas y norteamericanas. Por ejemplo, para la ciudad de Chicago, ingenieros del transporte usaron estas líneas para descubrir trayectos alternativos de los usuarios (Throgmorton y Eckstein, 2000). Asimismo, otros estudios dieron cuenta de las líneas generadas por usuarios de bicicleta en las ciudades de Montreal (Wexler y El-Geneidy, 2017), Ámsterdam (Imbert y te Brömmelstroet, 2014) y Copenhague (Axiente et al., 2015). En los hallazgos anteriores se recomienda la adopción de una visión de buenas prácticas y la construcción de diseños apropiados para el comportamiento de los pasajeros de transporte público y ciclistas, respectivamente. Igualmente, en algunas urbes de América Latina, como Bogotá, el sistema de mapas de la ciudad ha reconocido ciertos recorridos alternos visibilizados en sobre diferentes superficies^[1].

En este sentido, reflejar cartográficamente las líneas del deseo se convierte en una herramienta interesante que tienen las ciudades para explorar aquellos recorridos alternos que los peatones realizan en el espacio público, puesto que a partir de este registro los planificadores y diseñadores urbanos pueden obtener una visión reveladora para mejorar la experiencia humana en la ciudad. Así, en este artículo se apela por la necesidad de construir una cartografía del deseo a través de la cual se reconozcan estas prácticas de caminar, pensando en articular el diagnóstico de los caminos alternos con propuestas de diseño que reconozcan dichas prácticas.

METODOLOGÍA

El diseño de la investigación adoptó una estrategia metodológica de base cualitativa para generar datos útiles dentro del marco del urbanismo y las emociones del peatón, vinculando a su vez técnicas de análisis espacial. Se diseñaron dos instrumentos de investigación: uno de recolección de datos cualitativos y otro de datos espaciales. Se eligió como unidad espacial de análisis una porción del territorio de la Parroquia de Iñaquito, en el hipercentro de la ciudad de Quito (figura 1), debido a la gran cantidad de flujos de personas y actividades que concentra. Cabe mencionar que esta zona de la ciudad formó parte del primer Plan Regulador de Quito diseñado por Jones Odriozola en 1945; un plan que concibió a esta área bajo parámetros racionales, estéticos y en pro del automóvil.



FIGURA 1
Unidad espacial de análisis
Google Earth. Elaboración propia.

Como unidades de estudio se escogieron a las veredas, parterres, plazas y parques que se encuentran dentro de los cuadrantes señalados en la figura 2. Estos cuadrantes fueron establecidos debido a que presentan similitudes en su interior y varias diferencias entre sí. Las similitudes se definieron en función del movimiento peatonal y las diferencias se delimitaron en relación al entorno construido. Finalmente, nuestro sujeto de estudio fueron exclusivamente los peatones en estado de tránsito. No se consideraron otro tipo de actores (por ejemplo comerciantes o ciclistas) debido a que su registro en el espacio requería de tiempos de observación más prolongados.



FIGURA 2
Unidades de estudio
Google Earth. Elaboración propia.

Se realizaron doce ejercicios de observación durante distintos horarios y días de la semana, en los cuales se aplicó el instrumento de recolección de datos cualitativos. Posteriormente, la información recolectada fue procesada para ser representada cartográficamente. Al final, se registró la información en un instrumento de análisis con las principales conclusiones que arrojaron la observación y la representación espacial.

Los enfoques teóricos considerados en la investigación permitieron la construcción de siete dimensiones de análisis, con las cuales se buscó inquirir sobre el diseño, la caminabilidad y las líneas del deseo del

peatón en las distintas unidades de estudio. Para la definición de estas dimensiones se integró la discusión metodológica de Alfonzo (2005), Pozueta, Lamíquiz y Porto (2009) y Talavera, Soria y Valenzuela (2014), quienes incluyen en sus estudios como aspectos condicionantes de la movilidad peatonal a la accesibilidad, la seguridad, el confort y el atractivo. Así, a partir de esta discusión, cuatro de las dimensiones planteadas recogen información con respecto a datos generales, seguridad, accesibilidad y confort de la zona de estudio (tabla 1).

TABLA 1
Dimensiones de análisis

Dimensión	Definición	Indicadores
Datos generales	Aspectos generales de la unidad de estudio	Carácter del área. Tipo de vía. Características de la vía y del parterre. Ancho del parterre
Diseño	Características de diseño existentes	Señalización. Especialización del espacio por función y por grupos
Accesibilidad	Aspectos esenciales para una movilidad peatonal inclusiva y caminable	Accesos preferenciales. Barreras arquitectónicas. Pavimentos táctiles. Límites
Confort	Sensaciones de agrado físico y psicológico que ofrece el diseño	Material. Sensaciones. Iluminación. Mobiliario. Recreación. Servicios
Verde urbano	Elementos de naturaleza urbana que promueven caminabilidad	Existencia de verde. Arbolado. Función de la vegetación
Seguridad	Protección existente del diseño urbano para el peatón	Medios motorizados. Contaminación. Factores ambientales. Presencia policial
Usos	Tipo de población y usos sociales existentes	Actores. Presencia caminos alternos. Manejo del cuerpo. Tiempo de uso. Destino

Elaboración propia

Las otras tres dimensiones propuestas inquieran sobre el verde urbano, el diseño y los usos en el espacio público (tabla 1). La consideración de estas se sustenta a que, respectivamente, el arbolado tiene efectos sobre el estado mental de los peatones (Fuller et al., 2007), un diseño ergonómico puede estimular la relación entre un peatón y el entorno construido, y los usos explican cómo el espacio es socialmente apropiado. Por tanto, estas dimensiones pretenden dar cuenta de la influencia que, en esta zona de la ciudad, tiene el aspecto material del espacio público en los deseos de los peatones.

Particularmente, el registro de las líneas del deseo se evidenció a partir de la dimensión de usos. Con ella se preguntó sobre el tipo de población que usa el espacio público y los usos sociales que se producen en él. Luego de abarcar las demás dimensiones, los ejercicios de observación realizados se preocuparon en

registrar durante varias horas el comportamiento y las trayectorias del peatón en el espacio. Se hizo énfasis en identificar los caminos alternos que estas trayectorias producían, tanto en áreas verdes como en superficies duras. De la misma manera, se observó el manejo del cuerpo del peatón y el tiempo de tránsito implementado en la realización de estos caminos.

Tanto el cuerpo como el tiempo se asumieron como indicadores de goce de la trayectoria, con los cuales el peatón se podría enfocar en la búsqueda emocional o en el uso instrumental de la línea del deseo. Así, una trayectoria en la que el peatón hiciera un recorrido lento, con el cuerpo atento, indicaba un estado de resonancia con el entorno. En cambio, un recorrido de un peatón corriendo, con el cuerpo resguardado y sin prestar atención al entorno, denotaba un cruce rápido, útil y práctico de la línea. La premisa con la que se trabajó estos supuestos sostiene que es a través del cuerpo como se territorializan y personalizan los estímulos del entorno, y es a partir del tiempo que se puede disfrutar o mostrar estos estímulos en el espacio (Ansaloni y Tedeschi, 2016).

De la misma manera, en la observación de esta dimensión se prestó importancia al destino de los peatones. Luego de su trayectoria por la línea, se identificaron los puntos de llegada en el mismo espacio, siendo posible diferenciar dentro de estos a estaciones de buses, parques, edificios, oficinas, locales comerciales, entre otros. Estos destinos develan cómo el peatón previamente decide los caminos alternos según su conveniencia o disfrute.

HALLAZGOS

La metodología aplicada permitió evidenciar aciertos y desaciertos del diseño del espacio público en cada cuadrante. Siguiendo el plano de las unidades de estudio presentado en la figura 2, el primer cuadrante corresponde al tramo comprendido entre la Avenida (Av.) 6 de Diciembre y Av. De los Shyris. El segundo va desde la Av. de los Shyris hasta la Av. Amazonas, y el tercero se encuentra entre la Av. Gaspar de Villarroel y la Calle Japón. Los ejercicios de observación develaron lo siguiente para cada uno de ellos.

El primer cuadrante está ubicado en una zona comercial y de oficinas, con amplias vías tanto vehiculares como peatonales. Desde el Plan de Odriozola de 1945, este tramo fue planificado con el objetivo de servir como boulevard para la ciudad. En este sentido, se encontró que en cuestión de diseño cumple con la mayoría de los parámetros que brindan una buena experiencia al peatón, como es la señalización y la distinción del espacio por funciones. De igual manera, en cuanto a la accesibilidad, se halló que se consideraron criterios para proteger al peatón de los medios motorizados, como por ejemplo, el establecimiento de límites claros, la definición de accesos preferenciales, entre otros. No obstante, se reconoció que ocurren desaciertos en las dimensiones de confort y verde urbano, ya que dentro de la planificación del boulevard el arbolado está cumpliendo una función más ornamental que ecológica, y los artefactos urbanos y puntos de fuga no apelan a estimular los sentidos y tránsitos de los peatones.

Con respecto a la dimensión de usos, en esta unidad de estudio se encontró la existencia de cruces peatonales entre aceras. Al cruzar de un lado a otro los peatones transitan a través del área verde del parterre. Aunque en el parterre existe un sendero para uso peatonal y de ciclistas, paralelo a las aceras, este no es frecuentemente usado; en cambio, es atravesado para llegar al otro lado de la calle. Igualmente, aquellos lugares destinados para el cruce (rampas y cebras, por ejemplo), además de presentar discontinuidad entre los tramos, no son utilizados por parte del peatón.

Ahora, por su parte, los cruces peatonales realizados en esta zona se realizan de manera rápida, principalmente para evitar con ello el posible choque con autos y ciclistas que transitan por la vía. Esto varía en función de la hora del día, ya que en horas de la noche, cuando el flujo vehicular es menor, los peatones suelen transitar de manera más calmada. No obstante, durante todo el día, las aceras que disponen de características de boulevard tienen una movilidad peatonal frecuente. En ellas, los peatones caminan de forma lenta, en

grupos o solitariamente, prestando atención a los elementos que hay a su alrededor, siendo la entrada al centro comercial Quicentro uno de los atractivos más llamativos.

El segundo cuadrante continúa con las características del boulevard del primer cuadrante. Sin embargo, en este tramo se pudieron evidenciar algunas carencias en cuanto a diseño y accesibilidad, específicamente en temas de señalización y cruces preferenciales para los peatones. El confort y el verde urbano en términos de cantidad se pueden apreciar como suficientes. Empero, en términos de calidad los elementos de estas dimensiones no cumplen con sus cometidos prioritarios como controlar el nivel de escorrentía y proteger contra agentes contaminantes.

Los usos identificados en esta unidad están asociados con la presencia de mobiliario, el cual se encuentra distribuido de manera lineal por la acera. Debido a que en las aceras es posible encontrar diversas bancas, éstas suelen ser utilizadas para descanso o contemplación; momento en el que el cuerpo de los peatones se encuentra en estado de espera, previa o posteriormente a sus trayectos. De la misma manera, las bancas tienden a ser apropiadas por grupos diversos que las asumen como lugar de encuentro y conversación. En ambos casos, los factores asociados al clima determinan el uso del mobiliario, ya que en períodos de extremo sol o de lluvia éste no es utilizado puesto que no cuenta con techado para la protección.

Con respecto a las líneas del deseo, en este cuadrante éstas también se evidencian en el parterre. A través de recorridos rápidos los peatones transitan de un lado al otro, obviando en muchos casos los lugares destinados para el cruce, inclusive sin considerar el paso por el puente peatonal que comunica a las aceras. Durante estos recorridos, el peatón negocia su cruce tanto con ciclistas como con autos, para evitar choques o accidente. Por otro lado, los caminos alternos también son posibles de observar en el límite de las aceras, sobre pequeñas y lineales franjas de áreas verdes que existen paralelamente a la vía. Estos caminos suceden a partir de recorridos peatonales lentos, que se dan durante el momento de espera del autobús, principalmente en horas de la mañana y la tarde, ya que en la noche hay un mayor uso de las paradas de bus.

El tercer cuadrante está ubicado también en una zona comercial y administrativa, aunque se diferencia de los demás cuadrantes en otras dimensiones. Por ejemplo, en este tramo observamos una reducción considerable en las anchuras de las aceras y de las vías a pesar de ser una de las avenidas más transitadas dentro de la ciudad. Existen además serios desaciertos en cuanto a confort y verde urbano, dado que su existencia es prácticamente nula, lo que acarrea dificultades para el desarrollo de sensaciones de agrado físico y psicológico al momento del desplazamiento. Estos anteriores desaciertos se traducen en una mayor presencia de líneas del deseo tanto en áreas verdes como en zonas duras del fragmento de estudio.

En efecto, los desplazamientos y caminos alternos en este cuadrante son más pronunciados en comparación a los otros dos. En horarios de la mañana y la tarde, los cruces peatonales entre aceras suelen ser abundantes. En cada uno de estos cruces, ya sean realizados de manera individual o grupal, los peatones intentan esquivar el intenso flujo vehicular que circula por la vía. Pese a la existencia de semáforos, estos no informan al peatón sino al auto, además tampoco están acompañados de pasos cebra legibles y rampas de acceso. Por este motivo, estos lugares no son ampliamente utilizados y, en cambio, se forman sobre el parterre un gran número de líneas que develan el tránsito peatonal alterno. Durante los periodos de observación, se detalló que este tránsito se realiza para llegar en el menor tiempo posible al otro lado, evitando las distancias, el tiempo y los lugares de cruce impuestos por los semáforos.

De manera transversal en los tres cuadrantes analizados, con relación a temas de inclusión en el diseño, se logró identificar que el espacio público dista mucho de ser incluyente, debido a la inexistencia de accesos y recorridos preferenciales para personas con capacidades diversas y para los diferentes grupos etarios. Respecto a la uniformidad de las aceras, no existe una continuidad ni en su conformación ni en sus materiales. Al respecto, se halló que la presencia de varios desniveles a lo largo de dichas aceras imposibilita un disfrute distendido del transcurrir. De igual manera, se encontró que la mixtura de materiales tampoco permite prestar atención a otro tipo de elementos que pudieran enriquecer los trayectos cotidianos; esto es, que los

peatones al estar pendientes de los cambios en la acera pocas veces pueden fijarse en los árboles, la señalización o las distintas actividades que acontecen en el espacio.

En relación con la dimensión seguridad, el espacio es bastante ambivalente. En la mañana en los tres cuadrantes existe un ambiente de seguridad, representado por presencia policial y dinámicas económicas activas, lo cual permite deambular en el espacio con mayor tranquilidad prestándole atención a otros estímulos del entorno como la vegetación y el mobiliario. Sin embargo, en horas de la noche, a causa de la vocación monofuncional y por falta de iluminación, el espacio se torna solitario e inseguro. De la misma manera, no hay protección contra factores ambientales más allá de la que prestan algunas paradas de buses y árboles para refugiarse de la lluvia. Finalmente, el tercer cuadrante, en comparación con los dos primeros, resulta ser en el que el peatón se encuentra más expuesto e inseguro frente a los medios motorizados.

Ahora bien, en relación con estos aciertos y desaciertos del diseño se desarrollan las líneas del deseo. Su registro sobre el espacio se posiciona como un determinante para la experiencia cotidiana de los peatones en el lugar. En la unidad de análisis la mayor parte de líneas las encontramos sobre áreas verdes y parterres, esto debido al desgaste que presentan estas superficies (figura 3). También hay que mencionar aquellas líneas que se efectúan sobre superficies duras, las cuales tienen una mayor preponderancia en el cruce de calles y vías, que fueron posibles de descubrir mediante repetidos ejercicios de observación (figura 4).



FIGURA 3
Líneas del deseo sobre áreas verdes
Google Earth. Elaboración propia



FIGURA 4
Líneas del deseo sobre superficies duras y áreas verdes
Archivo personal. Elaboración propia

Las líneas sobre ambas superficies dan cuenta de cómo es transitada la zona independientemente de los diseños realizados. El número de ellas es tan elevado como el número de peatones que transitan por el lugar durante las distintas horas del día. Además, los caminos que se evidencian a través de ellas parecen responder más a desplazamientos instrumentales que afectivos. Los trazos alternos, como los que se forman sobre los parterres para atravesar las vías, son producidos mayoritariamente para llegar con prontitud a ciertos destinos de la zona de estudio. Así, son líneas que permiten llegar a tiempo y no indican paseo sino traslado. Resultan ser más funcionales que placenteras, exceptuando aquellas que se forman paralelamente a las vías y aceras, ya que en estas no se visibiliza exactamente la noción de tiempo sino la preferencia de espacio. En todo caso, pese al carácter instrumental hallado de estas líneas, estas no dejan de ser recorridos alternos provistos de prácticas transgresoras con las cuales es forjada la experiencia del peatón.

Del ejercicio anterior hemos cartografiado las líneas del deseo existentes para esta zona de la ciudad (figura 5). Este constituye un primer acercamiento a aquellos caminos alternos construidos colectivamente por los peatones con relación al diseño del espacio público en el área de estudio. Vale aclarar que esta cartografía devela ante todo la movilidad instrumental y no aquellas búsquedas emocionales que plantean las derivas.

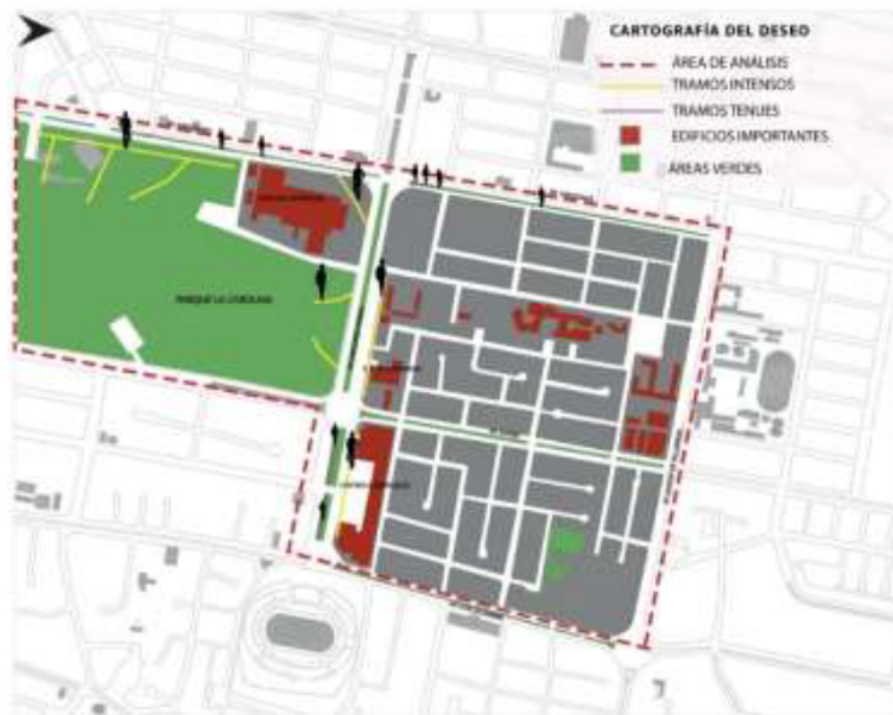


FIGURA 5
Cartografía del deseo de la zona de estudio
Hallazgos de esta investigación. Elaboración propia

DISCUSIÓN FINAL

En este artículo quisimos mostrar –a partir de los aportes explicativos del diseño urbano, las prácticas del caminar y la teoría del deseo– cómo los caminos alternos construidos por peatones se encuentran en estrecha relación con las características del entorno urbano. Ciertamente, la planificación y el diseño urbano de corte racional siguen sin entender la versatilidad de la movilidad en la ciudad, en la que no solo ocurren desplazamientos motorizados, sino también de peatones, ciclistas, entre otros actores. De manera general, la visión integral de la movilidad y, particularmente, el enfoque de las prácticas de caminar permiten entender cómo la experiencia urbana está mediada por movilidades y trayectorias peatonales.

Sin embargo, creemos que la experiencia mental del peatón en la ciudad aún no está incorporada en este debate. Por tanto, vemos factible la entrada analítica propuesta para darle cabida a las experiencias de deseo, las búsquedas emocionales e instrumentales, que también hacen parte de los recorridos por la ciudad.

De la misma manera, el planteamiento metodológico adoptado es útil para contemplar cómo estas experiencias se materializan en el espacio. Las dimensiones adaptadas de otros estudios que se preguntan sobre la práctica de caminar, además de ser herramientas para ver cómo incide el entorno urbano en los peatonales, facilitó incluso ver cómo estos últimos lo interpretan y resignifican a través del deseo. No obstante, al ser el deseo también un aspecto subjetivo de los peatones, difícilmente los datos recabados con esta metodología pueden descifrar sus estados emocionales. Pensamos que estudios cualitativos, basados en la aplicación de entrevistas y grupos focales, pueden ampliar el conocimiento acerca del comportamiento y los deseos del peatón en el espacio público. Inclusive, los mismos podrían develar cómo estos actores cualifican sus experiencias y trayectorias en la urbe.

En todo caso, los hallazgos encontrados con nuestra metodología cuestionan cómo está pensando y qué tan amigable resulta ser el diseño del espacio público con la experiencia cotidiana de los peatones. Efectivamente,

hay espacios diseñados pensados para el tránsito peatonal, pero su diseño no es propiamente afectuoso con la práctica del caminar y los deseos de quienes caminan. En los lugares donde es más deficiente el espacio público las líneas del deseo son más numerosas y acentuadas. El peatón, en este sentido, se encuentra en una encrucijada en la medida que camina por un entorno construido, que no es totalmente hostil pero sí resulta poco pensado para él (figura 6). Por tanto, la multiplicidad de líneas de deseo encontradas visibiliza, por un lado, una conducta colectiva de la gente que opta por escoger aquellos caminos que les resultan más atractivos y efectivos y por el otro, entrevé la relación de tensión entre las acciones del peatón, el diseño urbanístico y su interacción con otros usuarios del espacio público, por ejemplo, ciclistas.



FIGURA 6
Aciertos y desaciertos del espacio público en la zona de estudio
Archivo personal. Elaboración propia

Asimismo, los hallazgos muestran al espacio público como escenario de negociación y conflicto. Los peatones, como hacedores de caminos alternos, no son los únicos actores que expresan su deseo en la ciudad. Ciclistas y comerciantes, por ejemplo, construyen líneas del deseo a través de sus trayectorias. Estos actores, en todo caso, tienen que negociar sus deseos entre sí y, principalmente, con el transporte motorizado.

De esta manera, es posible encontrar tres escenarios probables para las líneas del deseo, tanto de forma particular en la zona de estudio, como de modo general en la ciudad de Quito. El primero, hacer caso omiso de este tema y dejar que las líneas continúen como realidad paralela e invisibilizada del diseño actual. El segundo, penalizar este comportamiento del peatón, concibiendo que genera un conflicto para el buen desempeño de la movilidad y el diseño en la ciudad. Y el tercero, adaptar el diseño del espacio público para que sea amigable con el peatón y, además, favorezca los comportamientos del deseo. Este tercer escenario es por el que apelamos. Creemos que las líneas del deseo deben ser un aspecto estratégico por incluir en una planificación con perspectiva humana y en los estudios urbanos dada su importancia material y vívida.

De acuerdo con los estudios que abordan las líneas del deseo, una manera óptima de diseñar el espacio público es no hacerlo desde una noción racional, ya que ésta no está en función de garantizar la conducta humana natural, sino para su control. Así, en áreas verdes basta con plantar césped y dejar que el desgaste informe sobre dónde deben estar los caminos. Aquí de lo que se trata es de no generar caminos idealizados que nieguen o controlen la producción conjunta del deseo, es decir, la esencia humana, sino que aspiren a reflejarla. Ahora, con las líneas ya evidenciadas sobre estas áreas, basta con dejarlas ser, permitiendo con esto dejar testimonios de los deseos del peatón. Con ello se logra ratificar la idea de que la ciudad es un espacio

vivido y en constante cambio, producto de prácticas sensoriales y redes de afecto y efectividad construidas a través del caminar.

En superficies duras, como calles pavimentadas y cruces viales, conviene reflexionar y planear, por un lado, en clave de las derivas o los viajes no planeados que propone la psicogeografía y, por el otro, a partir de los deseos que plantea la planificación de paradigma posestructuralista. Practicar la ciudad desde la psicogeografía es atacar lo convencional, es destruir la manera en la que se ha impuesto los recorridos en la ciudad, apostando por recorrerla buscando otro tipo de emociones más cercanas a la afectividad. Desde una visión posestructuralista conviene considerar que el deseo del peatón es la esencia humana en la ciudad, de ahí que la planificación pueda rechazar su racionalización, es decir, que abandone la idea de diseñar y construir lugares desde los planos sin inmiscuirse en el acto humano de vivir la ciudad.

Así, un diseño que contemple las líneas del deseo puede dirigir inconscientemente a los viajeros a encontrar una experiencia en el espacio público enteramente partidaria con la sorpresa, con la exploración del deseo, la búsqueda emocional y la recolección del dato urbano a través del cuerpo. En síntesis, que incite al peatón a deambular por la ciudad. Es decir, a recolectar sensiblemente los contornos del espacio, al cual se le traduce en conocimiento cotidiano, misterioso y donde ocurren libertades y transgresiones continuamente, tanto colectivas como individuales.

REFERENCIAS

- ALFONZO, Mariela (2005) "To walk or not to walk? The hierarchy of walking needs" *Environment and Behavior*, Vol. 37, No 6, pp. 808-836.
- ANSALONI, Francesca y TEDESCHI, Miriam (2016) "Ethics and spatial justice: Unfolding non-linear possibilities for planning action" *Planning Theory*, Vol. 15, No 3, pp. 316-332.
- ARIFFIN, Raja Noriza y ZAHARI, Rustam Khairi (2013). "Perceptions of the urban walking environments" *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Vol. 105, pp. 589-597.
- AXIENTE, Lorena; FURLONG, Jamie; OTCHERE-DARKO, William; ROSSET, Lucie; TORRES, Guillén; WAIENGNIER, Mäelys y WILLIS, Devon (2015) *Choreography of a Copenhagen corner: desire line analysis Søtorvet & Dronning Louises Bro*. Copenhagen: Copenhagenize Design Company.
- BACHELARD, Gaston (2010) *La poética del espacio*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- BARBEIRO, Bárbara (2015) "Psicogeografía y ciudad: Iconografía de la ciudad Surrealista" *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, Vol. 7, No 1, pp. 5-12.
- BODNAR, Judit (2015) "Reclaim public space" *Urban Studies*, Vol. 52, No 12, pp. 2090-2104.
- BORJA, Jordi (2000) "La ciudad del deseo" *Pasajes*, No 3, pp. 82-87.
- BORST, Hieronymus; DE VRIES, Sanne; GRAHAM, Jamie; VAN DONGEN, Jef; BAKKER, Ingrid; MIEDEMA, Henk (2009) "Influence of environmental street characteristics on walking route choice of elderly people" *Journal of Environmental Psychology*, Vol. 29, No 4, pp. 477-484.
- CALVINO, Italo (2010) *Las ciudades invisibles*. Madrid: Siruela.
- DE CERTAU, Michel (1999) *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Barcelona: Anagrama.
- DEBORD, Guy (1999) "Teoría de la deriva". En: Literatura Gris (eds.): *Internacional situacionista. Textos íntegros en castellano de la revista Internationale Situationniste (1958-1968). Vol. I: la realización del arte. Internationale Situationniste #1-6 más "Informe sobre la construcción de situaciones"*. Madrid: Literatura Gris, pp. 50-53.
- DELEUZE, Gilles (2006) *Spinoza: filosofía práctica*. Buenos Aires: Fábula Tusquets.
- DELEUZE, Gilles y GUATTARI, Félix (2002) *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Valencia: Pre-textos.
- DWAN, Kathryn y MAGIN, Parker (2008) "The desire for research in general practice" *Australian Family Physician*, Vol. 37, No 10, pp. 871-873.
- ELLARD, Collin (2016). *Psicogeografía. La influencia de los lugares en la mente y el corazón*. Barcelona: Ariel.

- EWING, Reid y HANDY, Susan (2009) "Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability" *Journal of Urban Design*, Vol. 14, No 1, pp. 65-84.
- FLEMING, Tom (2009) "Embracing the desire lines: opening up cultural infrastructure" (Disponible en : http://tfcconsultancy.co.uk/reports/Embracing_the_Desire_Lines.pdf [Bajado el 13 de septiembre de 2017]).
- FULLER, Richard; IRVINE, Katherine; DEVINE-WRIGHT, Patrick; WARREN, Philip y GASTON, Kevin (2007) "Psychological benefits of greenspace increase with biodiversity" *Biology letters*, Vol. 3, No 4, pp. 390-394.
- GEHL, Jan (2006) *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.
- GUNN, Lucy; KING, Tania; MAVOA, Suzanne; LAMB, Karen; GILIES-CORTI, Billie; KAVANAGH, Anne (2017) "Identifying destination distances that support walking trips in local neighborhoods" *Journal of Transport & Health*, Vol. 5, pp. 133-141.
- HILLIER, Jean (2011) "Strategic navigation across multiple planes: Towards a Deleuzean-inspired methodology for strategic spatial planning" *Town Planning Review*, Vol. 82, No 5, pp. 503-527.
- HOLSTON, James (2008) "La ciudad modernista y la muerte de la calle" *Antípoda*, No 7, pp. 257-292.
- HURTADO, Diego (2016). *Manual de diseño de calles activas y caminables*. Quito: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central del Ecuador.
- IMBERT, Clotilde y TE BRÖMMELSTROET, Marco (2014) *The desire lines of bicycle users in Amsterdam*. Copenhagen: Copenhagenize Design Company.
- JACOBS, Jane (2011) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- LOFTI, Sedigheh y KOOHSARI, Javad (2009) "Analyzing accessibility dimension of urban quality of life: where urban designers face duality between subjective and objective reading of place" *Social Indicators Research*, Vol. 94, No 3, pp. 417-435.
- LYNCH, Kevin (1981) *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MOUDON, Anne Vernez; LEE, Chanam; CHEADLE, Allen; GARVIN, Cheza; JOHNSON, Donna; SCHMID, Thomas; WEATHERS, Robert y LIN, Lin (2006) "Operational definitions of walkable neighborhood: theoretical and empirical insights" *Journal of Physical Activity and Health*, Vol. 3, No 1, pp. 99-117.
- ORELLANA, Daniel; HERMIDA, Carla y OSORIO, Pablo. (2017) "Comprendiendo los patrones de movilidad de ciclistas y peatones. Una síntesis de literatura" *Revista Transporte y Territorio*, No. 16, pp. 167-183.
- OWEN, Neville; HUMPEL, Nancy; LESLIE, Eva; BAUMAN, Adrian y SALLIS, James (2004) "Understanding environmental influences on walking. Review and research agenda" *American Journal of Preventive Medicine*, Vol 27, No 1, pp. 67-76.
- POZUETA, Julio; LAMÍQUIZ, Francisco y PORTO, Miguel (2009) *La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura*. Madrid: CEDEX, Ministerio de Fomento.
- PURCELL, Mark (2013) "A new land: Deleuze and Guattari and planning" *Planning Theory and Practice*, Vol. 14, No 1, pp. 20-38.
- TALAVERA, Ruben; SORIA, Julio Alberto y VALENZUELA, Luis Miguel (2014) "La calidad peatonal como método para evaluar entornos de movilidad urbana" *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, Vol. 60, No 1, pp. 161-187.
- THROGMORTON, James y ECKSTEIN, Barbara (2000) "Desire lines: the Chicago area transportation study and the paradox of self in post-war America" *With selected proceedings of the 3Cities Conference*. Birmingham: England.
- VAN DER AALST, Wil (2014) "Desire lines in big data" En: Reda Alhajj y Jon Rokne (eds.): *Encyclopedia of social network analysis and mining*. New York: Springer, pp. 351-364.
- WEXLER, Michael y EL-GENEIDY, Ahmed (2017) "Keep 'em separated: A desire lines analysis of bidirectional cycle tracks in Montreal, Canada" *Paper to be presented at 96th Transportation Research Board Annual Meeting, Washington D.C., USA*. Washington D.C.: USA, pp. 1-22.
- ZACHARIAS, John (2001) "Pedestrian behavior and perception in urban walking environments" *Journal of Planning Literature*, Vol. 16, No 1, pp. 3-18.

NOTAS

[1] (<http://mapacallejero.bogota.gov.co/mad/vm.php>)