

CAPÍTULO II

LA DIMENSIÓN HUMANA DE LA MOVILIDAD COMO MARCO PARA EL ESTUDIO DEL CENTRO HISTÓRICO DE SINCELEJO

Elber Cohen Cárdenas

Los Centros Históricos aparecen como lugar fundamental del espacio público de las ciudades, su valor viene dado por la gran cantidad de personas que llegan a él para realizar diversas actividades ya sean económicas, sociales y culturales, dándole un carácter único y propio. Debido a esta condición surgen una serie de impactos asociados a la movilidad urbana, como son; atascamientos, contaminación ambiental, auditiva y demoras en los recorridos dentro de este espacio. Por tal razón, el objetivo de este estudio fue hacer una revisión teórica y metodológica de la Movilidad Urbana Sustentable en Centros Históricos de Ciudades Intermedias, permitiendo analizar las condiciones físicas y usuarios del centro histórico de Sincelejo, con relación a sus actividades cotidianas, modo y medio en el cual las personas realizan sus desplazamientos, verificando la posible implementación de modos alternativos de movilidad. Para esta labor de análisis, reconocimiento, recolección y procesamiento de la información, se utilizó una metodología de tipo cualitativa de corte descriptivo. Con todo esto se teoriza sobre la conveniencia o no de implementar estos modos alternativos, que permitan la accesibilidad por parte de las personas a este espacio urbano como lo es el centro histórico. En conclusión, se evidenció que el principal modo de desplazamiento de las personas es de a pie, y que requiere de la valoración y mejoramiento de la infraestructura física y espacial además de desmotorizar la movilidad y humanizarla, para que modos sustentables como este se desarrollen. Finalmente, se recomienda incorporar la gestión comunitaria, involucrando actores institucionales y a la comunidad en general. En este apartado se tratarán aspectos los principales aspectos teóricos y el enfoque en materia de movilidad sustentable para el centro histórico de Sincelejo como ciudad intermedia.

El concepto de movilidad urbana

“La historia de la época contemporánea es también de la movilidad urbana, es una movilidad que no se reduce solamente al desplazamiento en

el espacio, es un proceso continuo, empezando por las estructuras y acabando por las relaciones sociales”.

François Ascher

Si bien la movilidad es un concepto complejo, ello implica que está influenciada por una serie de relaciones que afectan no sólo aspectos físicos de la infraestructura y las redes de transporte, sino también, condiciones culturales, sociales, económicas y políticas, de aquellos que se movilizan. En concordancia con lo anterior, esta red de relaciones permite evaluar la calidad de la movilidad, razón por lo cual en algunos casos servirá de referente para adoptarla en ciudades intermedias o, por el contrario, posibilitará su intervención con base en estudios cuyas conclusiones conduzcan a ofrecer unas condiciones más favorables para moverse en los centros urbanos.

Por todos estos aspectos que se han enunciado es indispensable traer a discusión algunos apuntes sobre la movilidad expresados por los autores Jiron, Lange, & Bertrand (2010), quienes plantean frente a las determinaciones que se adoptan para la movilidad misma, “que además de incluir estudios de aforos, de impacto vial, impacto urbano, también es necesario “incluir estudios e información de ciencias sociales, psicología social, urbana y ambiental, salud pública, impacto ambiental y economía”. Por otra parte, estos autores explican que “es desde el urbanismo y las ciencias sociales donde se debe abordar el análisis de la movilidad urbana”, para corresponder con “la forma como se organiza en patrones complejos que transforman las relaciones sociales” (p. 28).

A su vez, reconocer las relaciones de las diversas actividades productivas de las ciudades que corresponden con el componente de movilidad, requiere el análisis desde “la interacción espacial o de la demanda de movilidad y contactos” Camagni (2005, p. 79), entendido esto como la relación de movimientos de las personas acorde con sus localizaciones, permanencias y de realización de actividades para resolver necesidades de la interacción humana tales como; trabajar, pasear, comprar y estudiar. Lo anterior debe ser visto desde el concepto integrador de economía urbana que permite conseguir resultados que posibiliten distinguir las diferentes partes del territorio.

Ahora, para entender el concepto de la movilidad desde la perspectiva sociológica, Kaufmann plantea tener en cuenta una serie de aspectos que él considera importantes, y que parten de las siguientes dimensiones: “el campo de los posibles, las aptitudes para moverse y los desplazamientos” (en Dangond, Francois, Monteoliva y Rojas, 2013).

La primera dimensión supone un campo que representa oportunidades para el componente de movilidad, “como son las redes sociales disponibles, las redes de infraestructuras de transporte, las redes de telecomunicación, los desarrollos urbanos, los territorios institucionales, los mercados laborales, las instituciones y las leyes que rigen las actividades humanas” (Dangond, Francois, Monteoliva y Rojas, 2011). En cuanto a la segunda dimensión, Kaufmann define las aptitudes para moverse o “motilidad” como los diferentes factores para moverse en un lugar, o sea, el espacio, capacidades físicas, el ingreso económico, el sedentarismo o a la movilidad como tal, incluyendo además los sistemas de transporte y telecomunicaciones. En este sentido, la movilidad:

Se refiere entonces a los factores de accesibilidad o condiciones con las cuales es posible utilizar la oferta en el sentido amplio de la palabra, a las competencias que necesita el uso de esta oferta y a la apropiación o utilización de la oferta para realizar sus proyectos. Al fin y al cabo, la [movilidad] es la manera como una persona o un grupo hace suyo el campo de lo posible en cuanto a desplazamientos (Dangond y otros, 2011, p. 491)

Para finalizar, la tercera dimensión, que es el desplazamiento, implica un “acto de cruzar el espacio” Kaufmann (2003) “entre un origen, uno o varios destinos o bien puede ser una peregrinación sin origen neto ni destino definido, como los rizomas en biología. Los desplazamientos no solo conciernen a las personas. Los objetos están en movimiento como lo son las ideas y de manera más general las informaciones” (Dangond y otros, 2011, p. 491).

Estos fundamentos que pertenecen a la sociología permiten entender que la acción de desplazarse implica, además de la infraestructura del espacio público, tener en cuenta la forma de cómo los ciudadanos acceden a los espacios y lugares que le permiten la realización de actividades que ejecutan diariamente y, que a su vez, se enlazan con un medio eficaz que

hace posible trasladarse de un lugar a otro teniendo en cuenta las siguientes condiciones: ambientales, sociales, espaciales y económicas del “lugar” en el que sucede y progresa la vida de los sujetos. En este sentido, desde la relación de desplazamientos y condiciones, la movilidad (o motilidad) podría considerarse un derecho fundamental de todos los ciudadanos, es decir, el derecho para que ellos realicen sus actividades diarias de forma amena y sencilla en el espacio público.

Al mismo tiempo, cuando Kaufmann, habla de ciudad y de movilidad, este autor hace referencia conceptualmente al término de movilidad urbana, que se entiende “como el desplazamiento de las personas en el espacio físico de la ciudad, y que permite integrar las diversas funciones urbanas, lo que posibilita, entre otros aspectos, acceder a un empleo, a la educación, la salud, los servicios, la recreación y el establecimiento de víveres por medio de los diferentes medios de transporte.

Cuando una persona se desplaza en la ciudad requiere, actuar en función del lugar, de su condición humana, económica y del medio de transporte que utilice; allí, espacio y tiempo son variables importantes de esta movilidad. De igual manera, los estatus de movilidad urbana la reconocen como un fenómeno social relacionado con el “motivo” entendido como un concepto integrado por dos factores determinantes: “espacio y tiempo” Kaufmann (2003). En síntesis, se puede considerar a la movilidad urbana como el fenómeno que gira alrededor de cuatro formas principales: migración, movilidad residencial, viajes y movilidad diaria; estas cuatro formas de movilidad espacial se asocian con las categorías enmarcadas en corto y largo plazo, dentro y fuera de las áreas donde vive la gente, interconectadas y ligadas con las experiencias sociales del momento.

Adicionalmente, no se puede hablar de movilidad urbana sin abordar el tema de cómo acceder a diferentes puntos de la ciudad, lo cual se da a través de la operación de diversos modos y medios de transporte, bajo condiciones de tiempos de partida y llegada. Otro factor clave es la interdependencia funcional de núcleos, marcada por las relaciones de trabajo, estudio y compras.

Tipos de movilidad

Hablar de movilidad significa referirse al desplazamiento que realizan las personas diariamente para ir de un lugar a otro en la ciudad, aspecto que no especifica a los medios de transporte, encargados de facilitar dichos desplazamientos; de esta forma la movilidad implica además de la libertad de moverse, la posibilidad de acceder a un medio necesario. Pontes, reafirma este concepto como “la libertad al momento de desplazarnos con la relación del deseo de sujeto para alcanzar determinado destino” (2010, p.48).

Por otro lado, se debe entender la movilidad desde un nuevo paradigma de las movilidades, desde el cual el autor J. Urry (2007) plantea estudiarla desde la ocurrencia de los fenómenos sociales en la historia de las ciudades. Otros autores prestan atención a aspectos inherentes a la actividad humana como lo es moverse; según lo dicho por Velásquez (2015) la movilidad hace referencia al número de desplazamientos que hacen las personas con el fin de tener acceso a los servicios prestados por la ciudad. En suma, se debe aclarar que la movilidad guarda una interdependencia con el transporte; puede que resulten sinónimos, pero hay una gran diferencia entre estos, ya que la movilidad es la realidad propia del territorio y el transporte es el medio por el cual se realizan los desplazamientos. Por consiguiente, desde la perspectiva de Velásquez, es claro que la movilidad y el transporte comparten el desplazamiento de los habitantes de un lugar, así como sus relaciones sociales y los recursos en el territorio en un idéntico objeto de estudio (2015).

Hasta aquí, las ideas en torno a la movilidad se “reducen” al desplazamiento territorial y, junto con el transporte, refieren un campo de conocimiento en el que su objeto de estudio es representado por el desplazamiento territorial. De hecho, la palabra movilidad ha sido desplazada por la palabra transporte, porque realmente son conceptos de diferente alcance.

Abordando otro aspecto de la movilidad, relativa a un grupo social puede caracterizarse según diferentes aspectos del viaje. En este sentido, señala Gutiérrez que

[la] movilidad concebida, efectiva y realizada balizan los viajes subjetivos que la persona en contexto social concibe, considera posibles y realiza. Estos viajes pueden ser puestos en confrontación con las condiciones objetivas o de la esfera pública, y así caracterizar “tipos” o clases de movilidad que ayuden a dimensionarla desde nuevos y diferentes aspectos. (2012, p. 70)

Así mismo, Gutiérrez señala también que existen diferentes tipos de movilidad, y en consecuencia, son distintas las acepciones para definirlos en esta época contemporánea; J. Urry, afirma que dentro de estas denominaciones están las ligadas a la migración, los viajes de negocio o estudios, los de turismo, la visita a amigos y otras referidas a la dimensión física, inmersas en el viaje corporal de las personas, como lo son el viaje de la imaginación, el virtual y el comunicativo, a través de las tecnologías actuales. En síntesis, se plantea que la movilidad de los sujetos deber ser articulada con los sistemas de objetos que la hacen posible.

La movilidad se ha caracterizado por la misma naturaleza del territorio en ser rural y urbana. Según Daniel Hilario (2015) la “rural” se realiza a través de vehículos motorizados y este tipo de movilidad se da, en las vías “carreteras”: “las carreteras en su mayoría no son utilizados por vehículos de motos”. Del mismo modo, frente a la realidad actual el autor afirma que las carreteras son, senderos, caminos, veredas y puentes peatonales en los cuales la actividad de moverse es principalmente de a pie. Con base en este planteamiento se puede inferir que reconocer y andar por lo rural depende exclusivamente del modo a pie.

La movilidad urbana está ligada a una serie de desplazamientos que no solo se dan de tipo peatonal, sino también de tipo vehicular. Estos últimos están relacionados con patrones de oferta y demanda y condiciones físicas de la infraestructura para el desarrollo del transporte urbano. La llamada movilidad urbana se determina por las distancias en los recorridos de las personas en periodos específicos de tiempo. En síntesis, el transporte urbano no debe ser visto como un elemento técnico impuesto en la ciudad, dentro de su espacio público, es más una construcción social de todos los ciudadanos para el logro de la accesibilidad urbana y tener derecho a la ciudad.

De acuerdo con Arias (2002), el transporte urbano se divide en tres tipos: el primero, de carácter privado, que es el utilizado solo por una persona para su movilización, y requiere de una infraestructura operada por el Estado; allí se encuentra el automóvil, la motocicleta y el peatón. El segundo se denomina de alquiler, y hace referencia a los medios donde se tiene que pagar una tarifa para acceder a él -es de tipo ocasional-. El tercero es el transporte público, un sistema de movilidad que opera en determinadas horas establecidas por el Estado. Este tipo de transporte se utiliza con el pago previo de una tarifa que permite acceder a ellos.

Adicionalmente, un criterio que toma fuerza en las últimas décadas para definir los tipos de movilidad es el referido a la fuente de energía de la que proviene su movimiento, según lo expresa Daniel Hilario (2015) de la siguiente manera:

- El transporte por medios motorizados
- Medios no motorizados

El primero de ellos se caracteriza por sus grandes problemas funcionales: se convierte en obstáculo para peatones y es productor de atascos, así como de gases contaminantes, que producen graves consecuencias para el medio urbano, una de ellas es el deterioro de los centros urbanos.

A su vez, el transporte por medios motorizados trae consigo dos variables:

- El transporte privado (TPR)
- El transporte público (TPC)

Este transporte es propio de medios de transporte que trabajan con energía fósil y motores de combustión en su mayoría. Además, durante la circulación urbana los vehículos motorizados comparten la calzada con otros medios de transporte. Dentro de esta categoría se encuentran las motocicletas, los automóviles y los ciclomotores. Sin embargo, “el modo de transporte que más congestión, demoras, accidentes, y problemas ambientales trae a una ciudad es el automóvil” (Thomson & Bull, 2002), por cuanto genera más impactos y resulta más costoso desde el aspecto económico y energético.

El automóvil -transporte privado-, representa utilidad en trayectos específicos que a su vez no están cubiertos el transporte público, o también resulta beneficioso en los recorridos llamados “puerta a puerta”, que generalmente usan las personas que tienen dificultades para moverse, e incluso puede usarse si se requiere mover objetos que son pesados, de un lugar a otro o en trayectos que requieren de desplazamientos a mayor velocidad por motivos de urgencia. El automóvil, constituye un medio que es tanto flexible como rápido si se eliminan los atascos, pues este se centra en las necesidades y pretensiones del conductor. Sin embargo, uno de sus principales problemas concierne a la utilización de éste de forma generalizada y desmesurada, que trae como consecuencia ineficiencia y congestión de todo tipo de transporte en las vías. En las ciudades, las intervenciones de ampliación de vías, como solución a la congestión, solo trae un empeoramiento de dicha problemática a mediano plazo.

Los principales problemas que trae consigo el vehículo, desde la perspectiva de Sanz (1996), es la contaminación del aire, el consumo del espacio urbano, la accidentalidad, la congestión vehicular, la contaminación auditiva, así como la disminución en las tasas de ocupación y el impacto generado en los demás medios de transporte, que incluyen a los que no son motorizados. Es preciso decir, que el uso excesivo de este tipo de vehículos impide el uso del transporte no motorizado.

En cuanto al transporte público encontramos los buses de servicio urbano y los tranvías, este último se puede catalogar de manera sustentable, por su baja capacidad de contaminación, acorde a los usuarios que transporta. En la actualidad existen diversos tipos de transporte público, como los autobuses y microbuses, transporte de sistemas en superficie, el que se realiza por conducción manual y en carretera, incluso aquellos que emplean energía fósil (como la gasolina) y motores de combustión. Aunado a lo anterior se encuentran los taxis, que, si bien son automóviles, se diferencian de los vehículos privados, porque las personas que utilizan este medio convierten al automóvil en “alternativo” y pueden ser muy útiles en determinados trayectos de distintos lugares.

En los medios no motorizados, existen actualmente dos tipos: bicicleta y peatonal, -andando de a pie-. En cuanto a los referentes internacionales, el uso de la bicicleta en Europa supone el 20% de los desplazamientos realizados por los ciudadanos, y sobresalen países como

Holanda, Dinamarca y Alemania, mientras que en otras latitudes su uso es inferior o inexistente.

Los peatones constituyen el menor peligro en el aspecto de la movilidad ya que, tanto velocidad como su constitución no representan riesgo alguno para usuarios u otros medios de transporte; sin embargo, si son más vulnerables y generalmente sufren accidentes generados por otros medios. Según un informe de la OMS “la mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados usuarios vulnerables de la vía pública” (2013). Para América, esta estadística corresponde a un porcentaje de 3% para ciclistas y 23% para peatones, según el informe.

Adicionalmente, en un informe del portal Ecologistas en acción (2017) se establece que “los peatones hemos sido históricamente los principales perjudicados por el creciente uso del automóvil, tanto por la pérdida de espacio físico cedido a la calzada, como por la inhibición a caminar por los efectos directos del tráfico -contaminación acústica y del aire- o indirectos -las barreras psicológicas creadas por miedo a ser víctimas de atropellos”.

Además, caminar es, junto a la bicicleta, de los únicos sistemas de transporte que producen bajos impactos sociales, económicos y ambientales, ya que resultan beneficiosos en el estado de salud de las personas hacen uso de estos medios. Caminar por lo menos media hora al día implica incrementar la calidad de vida, lo que favorece enormemente la salud del sistema cardiovascular, por lo que los 30 minutos destinados para realizar esta actividad constituyen un aspecto que reporta beneficios para mejorar estilo de vida de las personas. En distancia, 30 minutos equivalen a andar 3 km, y esto representa aproximadamente un tercio e incluso la mitad de los trayectos urbanos que se realizan en vehículos. En el portal de Ecologistas en acción, también se plantea que

La movilidad a pie, por grado de utilización social, por sus beneficios directos e indirectos, debería recuperar el papel social que se le ha negado hasta ahora en las políticas urbanas y de transporte. Fomentar los desplazamientos a pie es una de las mejores alternativas de transporte en la búsqueda de una movilidad sostenible. (2007, p.1)

Cabe destacar que un modelo de movilidad urbana alternativo lo conforman tres pilares fundamentales, que según, Magrinyá son: a. conseguir que las personas caminen, o se movilen en bicicleta en desplazamientos cortos. “b. Uso del transporte público en desplazamientos más largo. c. Racionalizar el uso del automóvil” (2012). De acuerdo con los tres pilares expuestos por Magrinyá, aun siendo estos los instrumentos para la realización de la movilidad alternativa, se debe considerar también los modos de movilidad terrestre.

Construir un concepto de movilidad no es fácil, ya que existen diversas aproximaciones y definiciones. En este sentido, la Comisión de Comunidades Europeas, en su denominado Libro verde, hacia una nueva cultura de la movilidad urbana, define la movilidad como la forma de aprovechar al máximo y de forma racional todos los modos de transporte organizándolos de manera cómoda, entre los modos de tipo colectivo e individual.

El termino movilidad se enmarca dentro del concepto de “accesibilidad urbana”, concebida conceptualmente como la manera de acceder las personas a los diferentes servicios, que ofrece la ciudad de forma segura, cómoda, en igualdad de condiciones y de manera autónoma y rápida. Esto a su vez implica el uso de medios de transporte y modos alternativos, como: ciclistas, peatones, beneficiarios del transporte público, personas con movilidad limitada, automovilistas, entre otros, con el fin de conducir tanto al desarrollo de la efectividad como el de la eficiencia en los desplazamientos. Sumado a lo anterior, es fundamental “procurar cercanía”, en los lugares que frecuentan las personas, es decir, que se puedan realizar actividades como el estudio, el trabajo, la diversión y compras en un lugar cercano al sitio de residencia, en vez de que la ciudad siga con la producción de transporte”.

Concepto de movilidad sostenible

Moverse de un lugar a otro en una ciudad implica un gasto alto de energía física; hacerlo en pequeños territorios es un problema. La proliferación del flujo vehicular, aceras angostas, estacionamientos en las calles, y la falta de transportes limpios y sistemas estratégicos que permitan acortar distancias y a reducir costos, hacen que moverse resulte complejo. Esto contradice los planteamientos de teóricos planteados por Soria (2015)

quien acota que la movilidad urbana es inherente a la actividad humana y su capacidad de ir de un lugar a otro, con el fin de satisfacer necesidades vitales en su día a día. Estos traslados están ligados a la infraestructura vial y a sus características, entre ellas el mobiliario urbano.

Este concepto no se percibe de tal manera en las ciudades, las cuales actualmente se ven afectadas por la contaminación ambiental representadas en las emisiones de Co2 y el gasto innecesario de recursos, principal aspecto para resolver en los estudios, soluciones y actuaciones en materia de movilidad, los cuales deben tener como fin contribuir a reducir estas emisiones y recursos. Así, autores como Rivera (2010) anotan que los desplazamientos a los diversos lugares, deben ser potencializadas por las tecnologías necesarias y modos alternativos que atiendan el objetivo único de la movilidad sostenible: evitar la contaminación y afectación a la atmósfera. De presentarse esta situación se pasaría a un escenario en el que se incrementa el modo de vida y el reconocimiento del territorio habitado.

Profundizar en este concepto o planteamiento es clave para el desarrollo de buenas prácticas en el campo de la movilidad ya que moverse es una acción que se realiza en la calle, lugar que no cuenta con las condiciones físicas ideales de seguridad y espacio para hacerlo porque este lugar es aprovechado para otros usos, por ejemplo, aparcar y ubicar ventas; de esta manera, andar se convierte en una actividad tortuosa. Para resumir, es importante mejorar las condiciones físicas del espacio público para lograr una movilidad sostenible, que implique menos kilómetros recorridos en auto y a bajas velocidades, de tal modo que se establezca una infraestructura segura, planeada, y de respeto, en primer lugar, tanto para el peatón como para los ciclistas y, en segundo lugar, para quienes usan el transporte público.

De este planteamiento, se infiere que la movilidad sustentable no está referida solo a los medios de transporte, sino a las personas, en su sentido más social, al desarrollo adecuado de sus actividades diarias, y es este el gran reto de la movilidad: lograr que las personas se desplacen y tengan mayor y eficiente acceso a cada porción de la ciudad.

La movilidad más que un reto es un derecho de todos los ciudadanos y es deber de los planificadores tener en cuenta este derecho al momento de estructurar sus planes de movilidad urbana. Por esta vía, Santos y De las

Rivas afirman que la movilidad sostenible contiene diversas herramientas ya ensayadas y unidas a criterios y principios urbanísticos, las cuales son:

1. La internalización de los costes del transporte. Numerosos y relevantes costes (ya sean directos o indirectos, internos o externos, cuantificables o no, [monetarios] o no) están ocultos o son difícilmente valorables, pero deben ser evaluados y tenidos en cuenta.

2. La planificación como método. Un planeamiento urbano sostenible (urbanismo de proximidad -la virtud de las distancias cortas-, crecimiento compacto y con mixtura de usos) y la planificación de la movilidad hacia su sostenibilidad.

3. Gestión de la demanda, uso inteligente del espacio destinado al automóvil y mejora de las alternativas del transporte autónomo. Restricción del viario utilizado por el transporte privado y recuperación y cualificación de los espacios públicos. Células residenciales, áreas ambientales y calles para la convivencia: modelo Radburn, woonerf y 'zonas 30'. O sea, políticas de pacificación del tráfico (Traffic calming): uso responsable de los vehículos en las calles, menos coches y a menor velocidad.

4. Incremento y mejora de la movilidad alternativa [de a pie] y ciclista, salvaguarda del ambiente urbano y diseño urbano para la habitabilidad.

5. Incremento y perfeccionamiento del transporte público (autobús, tranvía, metro, cercanías), complementariedad modal e intermodalidad. Relevancia del transporte público incluso en la proyección de nuevos espacios urbanos (Transit-Oriented Development). (2008, p.28)

De las anteriores acotaciones teóricas, se entiende que la movilidad sustentable es el fundamento para cambiar el concepto de desplazarnos. Se necesita concientizarse de que el viario y los modos deben estar acordes con un sistema, un todo, para lograr comprender y reencontrarse con ese gran lugar llamado ciudad, lo que constituye una responsabilidad de los planeadores urbanos.

El espacio urbano de la movilidad

Para Rob Krier, el espacio urbano, sin incluir elementos estéticos, “es todo tipo de espacio intermedio entre edificios, tanto si se trata de áreas urbanas como rurales”. Bajo esta premisa el espacio urbano “asume y

congrega mucho más que el espacio intermedio, que existe entre el libre — construido y/o natural— y el edificado; pero, realmente, el espacio urbano asume y congrega los elementos del espacio privado y los elementos del espacio público” (1979 p.57). De esta manera, este espacio es el que se destina para andar, socializar, jugar, conocer, hacer ocio, disfrutar y, sobre todo, permite conocernos entre unos y otros como parte integral del crecimiento de las ciudades, lo que lo convierte en un generador de nuevos conocimientos y recinto urbano.

Frente al concepto de ciudades intermedias, están referen a los centros urbanos que se encuentra en crecimiento constante, y es allí el lugar en el que las personas realizan de todo tipo de actividades en el día a día, y es preocupante que las mismas se releguen a un segundo plano, en el que las ciudades decaen como centros convivencia y del placer. Esto está unido a una planeación urbana que olvida la dimensión humana como propósito principal de los centros urbanos, que consiste en crear centros urbanos para las personas.

Además, con el paso del tiempo la dimensión humana cada vez se excluye más dentro del planeamiento urbano, pues se da más importancia a temas relacionados con el aumento incesante del tráfico vehicular. En este sentido, el mal llamado urbanismo moderno predomina esta nueva manera de pensar, en la que se disminuye la priorización del espacio público, y se da menor valor al papel que desempeña la ciudad como sitio de confluencia y reunión de los ciudadanos.

Es así como los obstáculos urbanos, creados por el incremento acelerado del auto individual, generan contaminación auditiva, sonora y consumo de energías no renovables, a la vez que restan cantidad de espacio público para las personas, aumentan los riesgos de accidentalidad y las condiciones de uso casi siempre son deplorables. Todos estos factores constituyen el acontecer diario que enfrentan las personas en la mayoría de las ciudades.

En este mismo orden de ideas es obligación de la planeación urbana pensar y crear los espacios urbanos de mayor en los aspectos espacial y ambiental, ya que esto provocaría que las personas se sintieran atraídas hacia los centros urbanos para estar en ellos y lograr que se valoren y reconozcan por quienes viven en las urbes. Finalmente, las ciudades deben

ser “vitales” (Gehl 2014), situación que se logra cuando la gente camina, se siente segura, habita y circula en el espacio urbano.

De acuerdo con lo anterior, Gehl expresa que “si una ciudad desea alentar a sus habitantes a que caminen, debe tener atractivos para ofrecer, tales como la posibilidad de hacer trayectos cortos, tener espacios públicos atractivos y una variedad de servicios disponibles”, sostenibles, lográndolo cuando enfatizamos en “la movilidad [verde], es decir, viajar utilizando el sistema de transporte público, o bien caminar o usar una bicicleta, es el modo más eficiente de lograr una ciudad sostenible” y en última instancia una ciudad sana. “La salud de una urbe se beneficia enormemente si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias”. (2014, p. 6)

Así, vivir en las ciudades, implica el caminar, es decir, interactuar y hacer contacto con los demás, dado que se comparten espacios públicos con el diario desplazamiento de las personas, lo que convierte este espacio en un lugar de circulación, en el cual se presenta un cumulo de actividades, incluida su complejidad, y que se enmarcan en las siguientes escalas, “actividades obligatorias, actividades opcionales, actividades sociales” (Gehl, 2014).

Para realizar el análisis del espacio urbano es necesario identificar todas las actividades que se desarrollan en él, y que fueron descritas en el apartado anterior, basados en el concepto de “ciudad vital” (Gehl, 2014), teniendo en cuenta la permanencia de las personas como factor cuantitativo para considerar en estudios de movilidad urbana.

Los postulados expuestos serán variables importantes de aportes prácticos de este estudio para buscar respuestas y soluciones a las problemáticas referentes a la movilidad en las ciudades intermedias, con el fin de aportar para una mejor accesibilidad de los sujetos, así como hacer de estos espacios centros vitales en los que realmente los habitantes puedan disfrutar y gozar.

Los centros históricos

El centro histórico: espacio urbano y social

El centro histórico es la principal centralidad urbana de las ciudades, es siempre objeto de análisis de urbanistas, sociólogos, planificadores y políticos, y los urbanistas son quienes han dado grandes pasos hacia la regeneración y aplicación de estrategias de recuperación, para reinventarlos como el espacio urbano principal, de la ciudad.

En los estudios de ciudad, los centros de vida urbana se presentan de forma intempestiva y necesaria, y dan como resultado zonas en decadencia, estériles y desintegradas. Tales condiciones se agravan debido a la proliferación del tráfico rodado, que genera congestión y, aunado a la dispersión, han creado barreras artificiales entre los ciudadanos.

Para Sert, en los centros urbanos se deben definir los recorridos, los cuales deben ser a pie. La imagen de este espacio debe ser agradable, bella, para que permita que los peatones se queden por más tiempo. Es el centro de la congregación, un elemento supremamente importante en el que “debe existir una separación entre peatones y automóviles” (1955, p.25). Adicionalmente, Sert sugiere la existencia de edificios de parqueos a los alrededores a este escenario, una especie de anillo concéntrico para evitar el acceso del automotor, pero el centro debe estar destinado única y exclusivamente a los peatones. En síntesis, el espacio donde empiezan las relaciones sociales.

Hablar de centros históricos desde la óptica del urbanismo supone remitirnos a conceptos e interpretaciones dadas por diferentes entes o investigadores urbanos para comprender su significado. Según la Unesco, los centros históricos son el espacio urbano original desde la creación de las ciudades, el de mayor atracción social, política y cultural, que contiene generalmente bienes patrimoniales, bajo una declaratoria respectiva o por determinación de una ley. Dicha definición acoge al planteamiento del autor citado con anterioridad, que es el centro y comienzo de toda municipalidad desde la época de los colonizadores y fundadores de ciudades.

Paralelamente al concepto de la Unesco ya varios compendios, como la Carta de Atenas de 1931, plantean la relación de monumentos y edificios con la creación de ciudades, que deben ser conservados y preservados.

Luego se da paso en la Carta de Venecia, en la que se presentó la “noción de patrimonio histórico” asociado “al sitio urbano o rural que da testimonio de una civilización” (1964), y que comprende además de las grandes creaciones las obras humildes que conservan rasgos particulares de ciertas épocas. Según Rodríguez (2008) el Centro Histórico se relaciona con lo espacial y temporal, teniendo carácter de centralidad funcional, además de haber sido escenario de hechos históricos relevantes con el pasar del tiempo.

Del mismo modo, se puede afirmar que el centro de la ciudad surgió por los procesos expansivos y urbanizadores en un tiempo determinado, bajo el contexto de la modernidad de la sociedad, que a la vez fue promovido por la industrialización. Por tal razón, los entes territoriales locales se ven en la obligación de recuperar lo perdido, reivindicándose a partir de la generación de un marco institucional que defiende ese ideal.

En esta investigación el centro histórico como área de estudio fue visto desde dos enfoques: desde lo urbano, como el principal espacio donde confluyen todos los habitantes de la ciudad, es el escenario de intercambio de culturas, sociedades, economías y producción de conocimiento. En segunda instancia, desde el campo de la movilidad, que identifica la relación de las personas y sus movimientos en este: relaciones, flujos, actividades diarias y tipos de movilidad.

Los cambios de paradigmas en el pensamiento humano y las tendencias, en torno a la planificación de las ciudades con base en el crecimiento y planteadas bajo políticas económicas de urbanización, ha conllevado a que las áreas históricas de las ciudades se conviertan en zonas deterioradas. Según Carrion, estos lugares son las áreas centrales, donde se presenta una de las principales contradicciones: pobreza económica-social en contraste con la riqueza histórica-cultural (2000). Reconstruir esta relación como verdaderas instituciones es objeto de los seres humanos para así recuperar la vitalidad de estos centros.

Cabe destacar que estos polos de desarrollo de ciudades basados en las teorías antes mencionadas conllevan tanto a la desagregación urbana como a que las distancias entre los habitantes sean más lejanas. De aquí se entiende el por qué se deterioran los centros urbanos y se quedan sin personas para el disfrute del mismo. Es la planeación de la movilidad

urbana la responsable, ya que no provee de las condiciones y medios para hacer sociedad.

En resumen, el concepto de centro histórico entendido como espacio público es indiscutible, pero en algunos casos las ciudades intermedias poseen solo una centralidad y es allí donde confluyen todas las personas; sin embargo, la calidad del centro histórico es dada por la imagen y la percepción ciudadana acerca de cómo se sienten interpretados respecto a su condición social, económica y cultural.

El centro histórico, como espacio ciudadano.

El urbanismo como disciplina capaz de interpretar la ciudad, debe apoderarse de elementos de la sociología y la antropología para hablar propiamente de lo urbano, con la finalidad de la relación social de los ciudadanos con su espacio urbano inmediato. De aquí que el concepto de espacio público haya sido ampliado más allá de su aspecto físico y espacial, y, en ese sentido, el centro histórico constituya el espacio y escenario público principal de todas las ciudades, y por eso desde allí se abordará en relación con la significación de sus ciudadanos y como lugar de encuentro.

Borja plantea que el centro histórico “debe ser comprendido como un escenario donde el poder se ha hecho visible y el simbolismo colectivo se ha materializado. Es uno de los lugares de representación y expresión de la sociedad” (2003, p. 120). En tal sentido, este espacio central de la ciudad es el lugar para el encuentro y, en algunos casos, para la confrontación: la plaza, y la calle son los espacios por donde se camina y se generan la mayoría de conflictos por cercanía con centros de producción, comercio, oficinas administrativas y el trabajo.

Diversos autores han manejado el concepto de espacio público en relación con los ciudadanos y como éstos se ven representados o arraigados con él. Por ejemplo, Viviescas, plantea que

es el ámbito de la expresión, de la confrontación y de la producción cultural – esto es, artística, científica, política- de los intereses y concepciones de la existencia tanto material como espiritual del hombre. En la competencia de su exposición pública conformarían el magma desde el cual se constituye el basamento de la sociedad como conjunto” (s.f., p. 6),

De acuerdo con lo anterior, el espacio público, en especial el referido a los centros históricos genera simbología y significación colectiva para los ciudadanos, ya que son ellos quienes los hacen y mediante el reconocen e interpretan la ciudad, constituyéndose como un lugar de encuentro y vivencias.

Por esta misma dirección, para referirse a los residentes de estos espacios, Hardoy & Gutman, plantean que “los centros históricos son lugares de residencia transitoria, ocasional y frecuente. Los residentes transitorios ocasionales son generalmente los turistas, y los transitorios frecuentes son aquellos habitantes que encuentran ocupación temporal en él” (1992, p. 56). En este sentido, los residentes frecuentes son los obreros de la construcción, las personas que se dedican a la venta ambulante, e incluso artesanos que ocupan temporalmente ese espacio. Es de destacar que los residentes permanentes y transitorios se relacionan con los entornos de empleo, economía, educación o administración, y los más interesantes, los transeúntes que dan imagen local, al estar ubicados en las calles, plazas y parques son generadores de interacción y en ocasiones pasan desapercibidos, pese a que son los que compran, juegan, hablan, y se encuentran en la calle.

Movilidad y accesibilidad a los centros históricos

Las ciudades han sido históricamente el lienzo de la cultura, donde los espacios públicos y privados dan testimonio de la simbiosis entre la historia tradición y ciudad, (Bernal& Mensa, 2009), dan cuenta de que los centros históricos contienen unas realidades únicas de su tiempo pasado y actual conservado en ese imaginario de ciudad que tenemos todos los ciudadanos.

Los estudios de movilidad en las ciudades son generados por el uso desmedido del vehículo. (Espejo Fernández, 2012), las ciudades intermedias sus políticas públicas ven el desarrollo urbano en hacer vías para el automóvil, este proceso da como producto una ciudad invadida, donde el automóvil se convierte en el principal usuario de las calles y plazas, y donde moverse a pie representa una actividad insegura y poco atractiva para la sociedad (Gehl & Gemnzoe, 2002).

Para otros autores, entre ellos el informe Buchanan (1963), pionero en los estudios de movilidad de las ciudades, específicamente de los centros históricos, afirma que “el tráfico rodado debe ser compatible con las demás funciones urbanas dadas en la ciudad” (1963, en Espejo, 2012). Allí aparecen “los conceptos de calidad ambiental y área ambiental; el primero, lo define como la necesidad de convivencia sin traumas entre el tráfico y las demás funciones urbanas existentes”; mientras que el área ambiental constituye el “tejido urbano homogéneo por lo que a sus características se refiere para asimilar el tráfico rodado”. (Espejo, 2012, p. 10). En este sentido, deben existir estrategias para lograr una reorganización de los centros históricos en torno al tráfico automotor, y una de ellas sería atacar y reestructurar o regenerar los centros históricos, en particular los que han perdido su esencia debido al vehículo particular.

Por su parte, Rueda afirma que la movilidad, debe tener su enfoque, desde una visión más ecológica y sostenible, que equivale al espacio urbano (Krier, 1979), en el que no solo el consumo de energía sino la contaminación corresponda a los valores mínimos, a la vez que se produzca un intercambio de información en los niveles máximos. De acuerdo con lo anterior, lo que se debe predicar y priorizar hoy en día como objetivo principal de los centros urbanos: transportes limpios, andar de a pie (Gehl, 2014), en bicicleta o en su defecto el transporte público.

(Llop & Bellet, 1999):

Ciudad intermedia, movilidad urbana y centro histórico

Según Llop (1999), cuando se aborda el tema de ciudades intermedias surgen muchos factores para su definición. En este sentido, la ciudad intermedia no solo se define por el tamaño de su población; es más significativo el papel que desempeña, así como la función que realiza en su territorio, pero también la relación e influencia que ejerce sobre éste y los flujos y relaciones que proyecta hacia el exterior, que se clasifican en urbanos, sociales, económicos, culturales, arquitectónicos y políticos, generados con el crecimiento de una ciudad y las instituciones que han dirigido dicho crecimiento.

Así mismo, las ciudades intermedias tienen su nombre no solo por el simple hecho de estar ubicadas en medio de ciudades con

pequeñas poblaciones y grandes metrópolis: son intermedias porque son intermediadores no solo de escalas sino también de situaciones.

No se pueden tener patrones específicos para definir si una ciudad es intermedia o que todas las ciudades intermedias son iguales a nivel mundial ya que es necesario hacer una contextualización de la zona geográfica o latitud donde se encuentre. Un claro ejemplo de esto lo muestra el libro Ciudades intermedias y urbanización mundial, en el que Llop afirma que, una de las variables para definir ciudad intermedia suele ser el tamaño o la talla de su población, pero que esta puede variar según los contextos: en Europa oscilan en rangos que no sobrepasan los 500.000 habitantes, pero en América se sitúan en rangos de que 50.000 a 1.000.000 de habitantes.

Estas ciudades no son estándar en lo absoluto; su concepto se puede comenzar a definir desde el aspecto demográfico, -como se anotó en el apartado anterior- por un rango de población: crecen más rápido que las ciudades de primer mundo y tienen potenciales geográficos y proyectos económicos que las diferencian de cualquier otra ciudad. Por sus características sociales y culturales, brindan espacio a la experimentación de nuevas formas de urbanidad, convivencia y gobernabilidad. En suma, ofrecen garantías para una mejor calidad de vida.

Según lo planteado por Llop, las ciudades intermedias son las que tienen sistemas más equilibrados y más sostenibles lo cual se debe al tamaño de sus escalas, que a su vez son más adecuadas para las personas, lo que conlleva a que las posibilidades de funcionar mejor que las grandes metrópolis es mayor.

Carrión también ha definido la ciudad intermedia en tres órdenes: “medias, rurales y fronterizas”. Las primeras conectan la red urbana con lo rural, - existen muchas ciudades de este tipo en Latinoamérica-; partiendo desde la escala poblacional y según el país se pueden considerar intermedias. En segundo orden, las ciudades medias se definen por la manera en que integran un sistema urbano dentro de un país; se encuentran localizadas entre las grandes metrópolis y las poblaciones rurales. Por último, las ciudades fronterizas son aquellas que logran articular a la ciudad global y pueden integrarse a una red global sin importar su tamaño, y posición geográfica, que a su vez presentan su imagen urbana a través de aspectos como la acupuntura urbana, la integración, los avances en temas de conectividad y

movilidad. El fin último de este tipo de ciudades es tener un territorio más equitativo y, por supuesto, a una escala nacional e internacional.

Las ciudades intermedias están estrechamente relacionadas con el concepto integrador de escala humana, lo que se traduce en vivir en el espacio urbano, situación afecta de manera positiva en las condiciones de existencia de los ciudadanos. De esta manera, las ciudades de escala humana se pueden representar por el automóvil, por ejemplo, que es algo optativo, es decir, no es obligatorio y en algunos espacios es restringido. Las ciudades intermedias invitan a que las personas se desplacen caminando, en bicicleta e incluso en medios de transporte público, ya que son menos los kilómetros recorridos para los desplazamientos. Finalmente, al implementar estos planteamientos el caos y volúmenes de vehículos disminuirían en estas ciudades.

En la actualidad los centros históricos de estas ciudades son el centro receptor y motivador de viajes de las personas. Es una condición insuperable para visitarlos y al mismo tiempo gestionarlos de manera cuidadosa en pro de su conservación y rehabilitación. Por este mismo camino, Simborth plantea el reto de una movilidad sustentable en estos centros históricos que incluya medios no motorizados, así como la gestión del automóvil y uso del suelo en pro de ser recuperados. También indica que se deben atender las necesidades relacionadas con el acceso de los personas, con estrategias basadas en: la limitación de espacio vial solo “para la circulación de sistemas masivos de transporte [...] gestión responsable del automóvil, desincentivar su uso a través del cobro por circulación en calles congestionadas” y la promoción de formas no motorizadas mejorando la infraestructura física del ámbito peatonal y ciclista, lo cual se debe priorizar-ampliando aceras-que favorezcan la circulación peatonal.

Todas estas anotaciones conceptuales hacen parte del abanico de planteamientos contemporáneos para el manejo de la movilidad en ciudades intermedias. El reto está en posibilitar la implementación de modos limpios que permitan mejorar las condiciones espaciales, ambientales y generar infraestructuras adecuadas para moverse en estos entornos urbanos, es decir, construir ciudades agradables para gestionar la vida en comunidad.

Un enfoque de movilidad sustentable desde el análisis de la estructura funcional del centro histórico de Sincelejo

La dimensión humana de la movilidad como marco para el estudio
del Centro Histórico de Sincelejo

Con base en el marco teórico presentado y los factores socioeconómicos, espaciales y culturales que inciden directamente en el tema de modos alternativos de movilidad y su relación con centros históricos de ciudades intermedias, se expone a continuación una matriz de análisis de resultados, y la discusión acerca de cómo es posible implementar un modo alternativo de movilidad, su contraste a la luz de los referentes teóricos y los resultados para hacer de un centro histórico, de una ciudad intermedia como Sincelejo una centralidad exclusiva para el peatón.

Tabla 1. Categorías de análisis de movilidad alternativas en centros históricos.

CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE MOVILIDAD ALTERNATIVAS EN CENTROS HISTÓRICOS			
Categorías/Concepto		Teoría/debe ser	Centro histórico de Sincelejo
USOS DEL SUELO	Modelo de ciudad	La ciudad debe ser compacta y concentrada. Existe una relación directa: a mayores distancias, mayor uso del automóvil.	Usos e infraestructuras que propician una ciudad dispersa, aunque es la única centralidad urbana, existe un planteamiento a futuro de ciudad compacta desde el POT, lo que permite generar nuevos aprovechamientos y mejora de la infraestructura para la accesibilidad urbana, y el derecho a la ciudad.
ESPACIO URBANO	Centro Histórico	<p>En los centros históricos, el tráfico rodado debe ser compatible con las demás funciones urbanas de la ciudad. Buchanan. La movilidad, debe tener su enfoque, desde una visión más ecológica y sostenible, donde el consumo de energía y la contaminación producida sean mínima y el intercambio de información, máxima. Rueda.</p> <p>El objetivo principal de los centros urbanos, transportes limpios, andar de a pie. En bicicleta o en su defecto el transporte público. Gehl</p> <p>En los centros urbanos se deben definir los recorridos, los cuales deben ser a pie, la imagen de este espacio debe ser agradable, bella, para que permita que los peatones se queden por más tiempo. Es el centro de la congregación, algo supremamente importante, es que cita, que “debe existir una separación entre peatones y automóviles” Sert. J</p>	<p>El centro histórico posee un espacio urbano congestionado donde se da prioridad al vehículo y no existe una infraestructura adecuada para el modo peatonal.</p> <p>Desde e POT y el plan de movilidad peatonal se plantean una serie de intervenciones de peatonalización de varios tramos de calles.</p> <p>Se percibe desde el resultado un espacio agradable, partiendo de la base informativa arrojada de las encuestas a usuarios de este centro histórico.</p> <p>Es el lugar de compras por excelencia de propios y visitantes, se puede catalogar como un centro regional de servicios, donde el modo peatonal es el de mayor presencia.</p>
	Conectividad	Distancias cercanas, ambientes seguros. (Lotte Bech.	Los espacios públicos están desarticulados en este centro histórico.

La dimensión humana de la movilidad como marco para el estudio del Centro Histórico de Sincelejo

CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE MOVILIDAD ALTERNATIVAS EN CENTROS HISTÓRICOS			
Categorías/Concepto	Teoría/debe ser	Centro histórico de Sincelejo	
MOVILIDAD URBANA	Accesibilidad	<p>Entendemos por accesibilidad no sólo la capacidad de desplazamiento de las personas sino al conjunto de los dispositivos que promueven, permiten, estimulan y alientan al uso social del espacio urbano, de las infraestructuras y de los equipamientos. Santos & de las Rivas.</p> <p>Más accesibilidad para los motorizados implica menos accesibilidad para los no motorizados. Herce.</p>	<p>No existen intervenciones en el espacio urbano que garanticen acceso a todos los atributos del centro histórico.</p> <p>El espacio público de este centro histórico está invadido y es exclusivo para los modos motorizados de movilidad según los datos arrojados por la ficha de levantamiento y encuestados.</p> <p>Se debe priorizar la mejora de la infraestructura física para generar el desplazamiento adecuado e implementar como política pública la movilidad de modo sustentable en este caso, el modo peatonal el que impera en este espacio.</p>
	Intermodalidad	<p>Mejoramiento y priorización del transporte público como medio de movilidad alternativa, óptima gestión del tráfico rodado, ampliación de aceras para tránsito de peatones y ciclistas y una mayor integración de los sistemas.</p>	<p>Respecto a este tema en la ciudad y en su centro histórico no se tienen infraestructuras de este tipo.</p> <p>Existe un tema de SETP que no cuenta con las políticas e intervenciones que generen alternancia de diferentes modos de transporte.</p>
	Conectividad	<p>Debe existir una conectividad en toda la ciudad, que propenda por llevar a cabo recorridos y desplazamientos peatonales y del transporte público, dejando en un segundo plano al vehículo particular.</p>	<p>No se encontraron elementos de conectividad entre el centro histórico y sitios de interés, la prioridad sigue siendo el vehículo.</p> <p>La demanda por el transporte público es baja, no cubren los kilómetros necesarios para que la población acceda a los servicios de la ciudad.</p> <p>Se debe gestionar una política pública de educación para la mejora de los sistemas públicos de transporte.</p>

CATEGORÍAS DE ANÁLISIS DE MOVILIDAD ALTERNATIVAS EN CENTROS HISTÓRICOS			
Categorías/Concepto	Teoría/debe ser	Centro histórico de Sincelejo	
MOVILIDAD URBANA	Peatón	<p>El concepto de movilidad pone en el centro de la reflexión al ser humano, por encima de los vehículos y la infraestructura. Montezuma.</p> <p>Muchas ‘carreteras’ son simplemente senderos, caminos, veredas y puentes peatonales. Las actividades de movilidad en su mayoría son principalmente a pie”Hilario.D.</p>	<p>En este centro histórico existe una gran afluencia de flujos peatonales, pero no existen políticas e intervenciones claras para darle prioridad al peatón sobre los demás modos.</p> <p>Es claro en la encuesta realizada que el peatón, necesita espacio para poder circular libremente y hacer todas sus actividades y lograr una alta aceptabilidad de la imagen de este lugar.</p>
	Bicicleta	<p>Se deben incentivar el uso de transportes alternativos como la bicicleta y andar a pie, generando políticas, programas y normativas que acompañen el uso de esta, Barcelona 2009</p>	<p>En la ciudad el uso de este modo es muy bajo 2%, y no se poseen infraestructuras para este, aunque existe una política de Bicis para todos, la apropiación por parte de la gente no existe.</p>
	Desplazamientos	<p>El desplazamiento autónomo consume menos recursos energéticos (sostenibilidad) requiere menos infraestructura y no genera dependencia, Herce.</p>	<p>En el centro histórico no se promueven desplazamientos de este tipo, solo se da prioridad al vehículo particular.</p> <p>Aunque, el modo principal en este centro histórico es de a pie, se debe generar una estructura de soporte para permitir los desplazamiento, esto es, mejora del espacio urbano existente.</p>
	TRANPORTE PÚBLICO	<p>Es fundamental que el estado tome un papel activo en el desarrollo de un transporte público funcional e inclusivo en la prestación del servicio para todo tipo de personas. ONU-AL</p>	<p>El transporte público existente en la ciudad no es subvalorado por los habitantes de la ciudad y de quienes llegan al centro histórico.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Todas estas categorías de análisis permiten tener elemento de juicios para la adopción de un enfoque de movilidad sustentable que permita el arraigo cultural, la apropiación social y reconocimiento, local, nacional e internacional de los centros históricos de ciudades en Latinoamérica. En fin, aportar a la sustentabilidad del planeta, solo es posible implementando el menor consumo energético de recursos naturales y promoviendo modos

no motorizados de movilidad de personas para la mejora de la accesibilidad urbana.

Conclusiones

El espacio urbano es el soporte indispensable para Alternativas de Movilidad Sostenible, cohesionado y de representación colectiva de todos los ciudadanos.

Las Alternativas de Movilidad Sostenible, deben ser parte integral y complementaria de los planes municipales de Movilidad urbana, como un instrumento de planificación urbana. En suma, sería ideal plantear un escenario desde la política pública para la mejora del espacio público como soporte a la red de movilidad urbana en especial atención el modo peatonal, y monitorear y documentar sus resultados en un tiempo por lo menos de cinco años para verificar el nivel de aceptación por parte de los ciudadanos.

El planteamiento conceptual desde la práctica del urbanismo sería convertir este centro histórico en un lugar para el encuentro ciudadano donde se pueda caminar y recuperarlo como sitio para el disfrute, atendiendo que los ciudadanos opinan que es un sitio con ventajas comparativas para realizar diversas actividades. En síntesis, para que se de esta postura es necesario contar con normas creadas a partir de la comunidad y pautas de convivencia que limiten o restrinjan el uso del vehículo privado en este centro.

La municipalidad juega un papel importante en el tema de movilidad urbana para gestión de proyectos de movilidad no motorizada y por ende es quien debe establecer las vías, estrategias educativas de inclusión y mejora de la infraestructura para hacer que este tipo de iniciativas contribuyan a la mejora de la accesibilidad urbana al centro histórico y el derecho a la ciudad de todos los ciudadanos.

La gestión de la movilidad debe ser integral desde el punto de vista de la planeación en relación con los movimientos de las personas y desde el planteamiento de los usos del suelo e infraestructuras de desarrollo. Para implementar Alternativas de Movilidad Sostenible, es importante la participación y educación ciudadana, así como el compromiso institucional de los entes territoriales.

Se deben construir desde la municipalidad lineamientos y normativas a partir de los imaginarios colectivos que generen pautas para una movilidad sustentable. Asimismo, implementar estrategias de urbanismo táctico que potencialicen de manera rápida el centro histórico como un escenario de convivencia y por ende competitivo con otros de su misma clasificación en la región.

Bibliografía

- Acevedo, J., Bocarejo, J. P., Lleras, G., & Rodríguez, Á. (2009). El transporte como soporte al desarrollo de Colombia. Una Visión 2040. Bogota: Ediciones Uniandes
- Arrue, J. J. (2009). Sobre la movilidad urbana: problemas y soluciones in Ciudad Nuestra.
- Borja, J. (2003). La Ciudad Conquistada. Madrid: Alianza Editorial.
- Camagni, R. (2005). Economía Urbana. España: Antoni Bosch.
- Carrion M, F. (2000). Serie medio ambiente y desarrollo, Lugares o flujos centrales: los centros históricos urbanos. Chile: Naciones Unidas.
- Corral, C. (diciembre de 2010). Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Albacete. Esquema Funcional: Área Peatonal. Albacete, España: María José Santiago.
- Dangond Gibsone, C., François Jolly, J., Monteoliva Vilches, A., & Rojas Parra, F. (Julio-diciembre de 2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Papel Político, 485-514.
- Dangons, C., Francois Jolly, J., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2 de 07 de 2011). Redalyc. Obtenido de Redalyc: <http://www.redalyc.org/pdf/777/7772272007.pdf>
- Daniel Hilario, A. N. (2015). Estudio de factibilidad de la movilidad urbana sustentable en metepec, estado de México 2014 - 2015. Toluda de Lerdo.
- Ecologistas en acción. (20 de noviembre de 2007). Ecologistas en acción. Obtenido de <http://www.ecologistasenaccion.es/article9846.html>
- Espejo Fernández, J. (2012). Infraestructura del transporte y Territorio. Catalunya.
- Europapress. (abril de 19 de 2014). europapress.es. Obtenido de europapress.es: <http://www.europapress.es>
- Europeas, C. d. (2007). Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana. Barcelona: Comision Europea.
- Gakenheime, R. (1999). Urban mobility in the developing world. Transportation Research Part A, 33(7-8), 671-689. Sciencedirect.

- Gambo Moreno, B. (2013). Análisis de la política de movilidad y peatonalización carrera séptima Bogotá. Popayán: UNAL.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito,
- Gehl, J., & Gemzøe, L. (2002). Nuevos espacios urbanos. España: Gustavo Gili.
- Glaeser, E. (2011). Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier. Madrid: Taurus.
- González, M. (2007). Olvida el coche, respira limpio. España: Ecologistas en Acción.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Bitacora21.
- Hanson, S., & Giuliano, G. (2004). The Geography Of Urban Transportation. Hardcover.
- Hardoy, J., & Gutman, M. (1992). El impacto de la urbanización en los Centros Históricos de Iberoamérica. Madrid: MAPFRE S.A.
- Hernández Sampieri, R. (2014). Metodología de la Investigación (6a edición). Mexico: McGraw-Hill Education.
- Jiron, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista del instituto de la vivienda, 15-57.
- Kauffman, C. (2015). ¿Existe la movilidad social en Colombia? Semana.
- Kaufmann, V. (2003). Re-Thinking Mobility. Ashgate.
- Kaufmann, V. (2008). Mobilité y qualité de la vie en ville en Vivre en ville. En V. Kaufmann,
- Mobilité y qualité de la vie en ville en Vivre en ville (págs. 119-140). Paris: Presses Universitaires de France.
- Krier, R. (1979). Urban Space. Great Britain: Academi Editions.
- Lange Valdés, C. (2004). Espacio Público, Movilidad y Sujetos Urbanos.
- Lange Valdés, C. (2004). Espacio público, movilidad y sujetos urbanos. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Llop, J. M., & Bellet, C. (1999). Ciudades Intermedias y organización mundial. Lleida: Ajuntament de Lleida, UNESCO, UIA, Ministerio de Asuntos Exteriores.

- Lorena, M. (2011). Transformación Urbana y Movilidad en los municipios de Bizkaia(1991-2001). Barcelona, España: Universitat autònoma de Barcelona (UAB).
- Madrid, O. S. (1 de 07 de 2010). Obras caja social. Obtenido de www.obras-cajasocialcajamadrid.es
- Magrinyá, M. H. (2012). El espacio de la movilidad Urbana. Buenos Aires.
- Marcias Merino, P. (enero de 2015). Movilidad Alternativa en la ciudad de México: El caso de los grupos ciclistas del Distrito federal. Iztapalapa, México, D.F: Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Iztapalapa.
- Martin Bermejo, D. (2007). Comparación de tiempos de trayectos metro-a pie-bici en la zona urbana de Barcelona. Barcelona: Up Commons.
- Metrosabanas. (21 de agosto de 2015). Formulación del plan de movilidad de la ciudad de Sincelejo y Definición de la línea base de transporte público. Diagnostico Línea base. Sincelejo, Colombia: Metrosabanas.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Ciudad y Transporte. España: Ariel.
- Miralles-Guash, C., & Cebollada, A. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Barcelona: Fundación alternativa.
- Onu, H. (2013). PLANING AND DESIGN FOR SUSTAINABLE URBAN MOBILITY. Estados Unidos, Canada: Routledge.
- Organización Mundial Para la Salud, O. (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Francia: Ediciones, OMS.
- Pérez López, R. (2014). Movilidad Cotidiana y Accesibilidad: Ser Peatón en la ciudad de México. CEMCA, 20.
- Pontes, E. (2010). Intérpretes da Metrópole. Sao paulo: Edusp.
- Roberto Angulo, J. A. (2012). Movilidad Social en Colombia. Colombia.
- Rueda, S. (1995). Ecología Urbana. Barcelona: Beta.
- Sánchez Jabba, A. (N° 140, 2011). La economía del mototaxismo: el caso Sincelejo. Cartagena, Bolívar: Banco de la Republica.
- Santos, L., & De las Rivas Sanz, J. (2011). CIUDADES CON ATRIBUTOS: CONECTIVIDAD, Ciudades, 13-32.
- Sanz, A. E. (1996). Hacia la reconversión ecológica del transporte en España. Madrid: Los libros de la catarata.

- Sassen, S. (2007). *Una sociología de la globalización*. Buenos Aires: Katz Editores.
- Sert, J. (1955). *El corazón de la ciudad: por una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: Científico - medica.
- Sert, J. L., Rogers, E., & Tyrwhitt, J. (1995). *El Corazón de la Ciudad: por una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: Científico-Médica.
- Sincelejo, A. d. (2015). *Plan de Ordenamiento Territorial, POT*. Sincelejo: Alcaldía de Sincelejo.
- Thomson, I., & Bull, A. (2002). *La Congestión del Transito Urbano: Causas y Consecuencias Económicas y Sociales*. *Revista de la CEPAL*, 109-121.
- Traffic Operation of Bicycle Traffic, Transportation Research Record 1320, Transportation Research Board. (1991). En P. Botma H. Washington DC.
- Velázquez, C. (2015). *Espacio público y Movilidad Urbana*. Barcelona: Universidad de Barcelona (UB).
- Vélez, E. C. (2013). *Imagina tu futuro: la movilidad social en Mexico*. Mexico: CEEY.
- Yaschine, I. (2013). *Movilidad social, pobreza cronica y trabajo: reflexiones en torno al análisis de la reproducción de desventajas en hogares en pobreza*. Ciudad de Mexico: UNAM.
- Möller, (2013). *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia (Tesis de Doctorado)*. Universidad de Kassel, Alemania.
- Gómez, (2010). *El Problema de la Movilidad Urbana y su comprensión desde el punto de vista evolutivo*. Recuperado. De <http://www.bitlib.net/p/problema+movilidad+urbana+comprensi+desde.html>.