

UNIVERSIDAD ABIERTA INTERAMERICANA

FACULTAD DE PSICOLOGÍA Y RELACIONES HUMANAS



TESIS DE GRADO

**LA EXPERIENCIA DEL CAMINAR
EN LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES**

PRESENTADA POR

Marina Isak

DIRECTOR: Dr. AngelElgier

CO-DIRECTOR: Lucas G. Gago Galvagno

Título a obtener con la presentación de la tesis:

Licenciatura en Psicología

Fecha: Abril, 2019

“Cada vez que paseaba en ese tiempo, cuando podía pasear por Buenos Aires, y cada vez que paseo aquí por París, solo, sé muy bien que no soy el mismo que durante todo el día lleva una vida común y corriente. No quiero hacer romanticismo barato, no quiero hablar de estados alterados, pero es evidente que el hecho de ponerse a caminar por una ciudad como París o Buenos Aires de noche en ese estado ambulatorio en el que en un momento dado dejamos de pertenecer al mundo ordinario, me sitúa con respecto a la ciudad y sitúa a la ciudad con respecto a mí en una relación que a los surrealistas les gustaba llamar "privilegiada"; es decir que en ese preciso momento se producen el pasaje, el puente, las ósmosis, los signos, los descubrimientos. Y todo esto es lo que finalmente generó en gran parte todo lo que yo he escrito en forma de novelas o de relato, en ese estado en el que yo avanzo como un poco perdido, como en una distracción que me hace observar los afiches, los carteles de los bares, la gente que pasa y establecer todo el tiempo relaciones que componen frases, fragmentos de pensamiento, de sentimientos, todo eso crea un sistema de constelaciones mentales, y sobre todo de constelaciones sentimentales, que determinan un lenguaje que no puedo explicar con palabras.” Julio Cortazar

(Aurora Bernárdez, 2014. Cortazar de la A a la Z: un álbum biográfico).

Agradecimientos

A mis padres, amigos y extensa familia “a la italiana” quienes han sido una red de contención y motivación para continuar a lo largo de este camino.

A mi tutor AngelElgier por el compromiso, la ayuda y el estar presente en todos los vaivenes que puede tener una tesis. Al co-tutor Lucas Gago Galvagno por la buena predisposición y su contagioso entusiasmo.

A aquellos profesores que tuve la oportunidad de conocer a lo largo de la carrera, quienes gracias a su vocación de transmitir generosamente sus experiencias además de los contenidos formales pertinentes, generaron sentir pasión por esta profesión.

A aquellos compañeros que me ha dado la universidad, que entendiendo el poder del equipo, y sabiendo que lo que emerge de un grupo es más que la suma de las partes, me han ayudado a lograr un modo de aprender genuino y en continuo crecimiento.

Título:

La Experiencia Del Caminaren la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Marina Isak

Resumen

Esta investigación tiene como propósito identificar rutinas, motivaciones, experiencia y sensorialidad, lugares y condiciones socio-espaciales y experiencia fenomenológica de los sujetos mientras transitan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires caminando.

Indagar acerca del caminar de los sujetos por la ciudad y de su interacción con el ambiente contribuye a la búsqueda en mejorar la calidad de vida urbana.

Para la psicología ambiental, como disciplina que investiga las relaciones recíprocas entre las personas y el ambiente natural o construido, es preciso conocer las propiedades del escenario en el que se desarrolla la acción y no limitarse solo a los procesos individuales o sociales en su interacción con el medio.

El presente estudio es cualitativo, exploratorio y se vale de técnicas de recolección de información mediante la aplicación de una entrevista semi-estructurada. Dicha entrevista utilizada como instrumento se encuentra conformada por un conjunto de preguntas semi-abiertas formuladas en un orden específico con el fin de saturar los datos.

Los resultados muestran que los sujetos poseen propósitos tanto instrumentales como dirigirse a su trabajo, estudio u otras obligaciones así como aquellos que podrían definirse como lúdicos o recreativos. En ambos casos los sujetos manifiestan que ante la elección de la ruta a tomar para caminar, un rol fundamental lo juega la sensación de seguridad. Prefieren lugares concurridos como avenidas, plazas o centros comerciales, dependiendo entonces el lugar a transitar de la experiencia, el conocimiento previo y las barreras o facilitadores socio-espaciales que se dan en el ambiente.

Palabras clave: caminar- ciudad -peatón - ambiente construido - ambiente natural.

Title:

The Experience of Walking in the autonomous city of Buenos Aires

Marina Isak

Abstract

The following research is aimed at identifying routines, incentives, experiences and sensorialidad; places and socio-spacial conditions; as well as the phenomenological experience of individuals while they walk through the Autonomous City of Buenos Aires.

Analyze or enquire about people interest in walking and their interaction with the environment contributes to improve the quality of urban life.

The environmental psychology, a branch of knowledge that investigates reciprocity between people and their natural or build up resources, needs to know where all the settings and properties where the actions are taking place and covering not only the social or individual process that are interacting with the surroundings.

This research is both, qualitative and explorative, that works with semi structured interviews as a technique to gather information. This interview is built with semi-open questions that follows in a specific order in order to saturate the data.

Results show that subjects have different aims either instrumental or even related to work, studies, or other duties like those that could be defined as playful or recreational. In both cases, subjects manifest that, in the election of the path they choose to walk, feeling safe is a key element. They prefer crowded places like avenues, squares, or shopping centers; we can thus say the election of the path depends on experience, previous knowledge and the factors that will work either as a barrier or as a facilitator in the socio-spacial sphere.

Keywords:walking – city – pedestrian - built environment – natural environment.

Índice

Agradecimientos.....	3
Resumen	4
Abstract	5
Capítulo 1: Introducción	7
1.1. Estado del caminar en Sudamérica	7
1.2. La psicología ambiental	12
Capítulo 2: Contextualización.....	13
2.1. Composición geográfica	13
2.2. Composición demográfica.....	16
2.3. Índices de violencia.....	18
Capítulo 3: Metodología.....	20
3.1. Objetivo General	20
3.2. Objetivos Específicos	20
3.3. Relevancia y Justificación	20
3.4. Tipo de estudio.....	21
3.5. Muestreo.....	21
3.6. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos.....	21
3.7. Procedimiento.....	22
Capítulo 4: Análisis de datos	23
4.1. Propósitos de las personas al caminar.....	23
4.2. Lugares y condiciones socio-espaciales	24
4.3. Experiencia y sensorialidad.....	27
4.4. Experiencia fenomenológica.....	28
Capítulo 5: Resultados a partir de las entrevistas.....	29
Conclusiones	34
7. Anexo.....	36
Referencias Bibliográficas.....	38

Capítulo 1: Introducción

1.1. Estado del caminar en Sudamérica

Se reconoce en la literatura la importancia que le han dado poetas y novelistas al caminar por la ciudad. Edgar Allan Poe, en el “Hombre de la Multitud” (1840), muestra al urbanita de la modernidad como un ser anónimo que se camufla en la multitud que deambula por la ciudad. Richard Sennett en: “El declive del hombre público” (1974) critica la vida urbana a partir de la muerte del espacio público en París, la desconfianza sobre el extraño y el aislamiento del individuo como consecuencia de una nueva configuración espacial y nuevos estilos de vida en la sociedad urbanizada mientras que Michel de Certeau (1984) al ver Manhattan desde las alturas del WorldTrade Center o caminando por sus calles, compara el caminar con las palabras que conforman un lenguaje (Aguilar, 2016).

Este artículo se centra en la identificación y análisis que se dan en el caminar a partir de distintas facetas que se pueden visualizar de esta experiencia: como actividad física que contribuye a la salud; mecanismo de movilidad para ir de un lugar a otro; facilitador del encuentro social; recreación y apreciación del paisaje natural y construido; como experiencia fenomenológica a través de la cual los individuos perciben el mundo y experimentan una serie de sensaciones, tan simple como la manera de proveer bienestar a las mascotas. Otros beneficios adicionales del caminar o montar en bicicleta según algunos estudios, incluyen mayor inclusión social, una mayor calidad del aire, y menor reducción de tráfico (Haines et al. 2009).

A pesar de su importancia para la salud, la educación del ciudadano y la experiencia emocional y social de sentirse parte de un conglomerado urbano, quienes planificaron y administraron la ciudad en el siglo XX no le pusieron suficiente atención a esta necesidad de las personas cuando se desplazan por el espacio público lo que se refleja en la discontinuidad de las aceras, su estrechez, los pocos kilómetros que existen de andenes en buen estado, la falta de luminarias en distintos sectores y la inseguridad percibida por los habitantes. Esto, debido en parte al diseño urbano de varias de las ciudades latinoamericanas siguió el modelo modernista de las grandes urbes

estadounidenses de los años 50 y 60 en las que se privilegiaba la movilidad de los automóviles cuando las personas comenzaron a habitar en los suburbios (Oldenburg, 2013), dejando como algo marginal el caminar por las distancias que habría que recorrer.

No obstante, tras la nueva configuración social resultante de la globalización, la migración, la concentración de la población en los centros urbanos, el desarrollo de la tecnología y el impacto de la contaminación atmosférica, ha surgido en el mundo el interés por mejorar la calidad de vida en las ciudades. Por los factores mencionados se propone un nuevo diseño urbano con medios alternativos a la movilidad motorizada en el que se promueva el uso de la bicicleta y el caminar.

Surge entonces la necesidad de explorar ahora las razones por las cuales la gente camina, las condiciones que facilitan o inhiben el caminar a partir de las características del lugar por donde se camina para incentivar y proteger el caminar de las personas con el propósito de justificar ante quienes planifican y gestionan la ciudad la importancia de diseñar el espacio público en función del caminar.

La mayor parte de los estudios están asociados a sus beneficios para la salud. Las personas que caminan son menos propensas a la obesidad respecto de aquellas que se desplazan en vehículos (Bassett, Pucher, Buehler, Thompson y Crouter, 2008; Haines et al., 2009) y es ampliamente recomendado el caminar como parte de un proceso de rehabilitación (Forjuoh et al., 2017; Keller y Cantue, 2008).

Respecto a su importancia para el ejercicio y la recreación los estudios reconocen la riqueza de promover una comprensión más amplia de la recreación al aire libre en entornos urbanos, donde la caminata por el barrio, tanto para la recreación como para el transporte, debe considerarse como una actividad dentro del marco de la recreación urbana (Lee e Ingold, 2006; Le Breton, 2007; Keller y Cantue, 2008).

Respecto de la seguridad, los accidentes de peatones son una de las principales causas de morbilidad y mortalidad en los países de la región (MAPFRE, 2006; Conejera et al, 2003). Cada año se registran en promedio 1.3 millones de muertes por accidentes de tránsito en todo el mundo, según datos de la Organización Mundial de la Salud [OMS] siendo Latinoamérica, la región más afectada. Casi la mitad de estas muertes ocurren en las ciudades y la mayoría de las víctimas son peatones. Así se alerta en un

reciente informe de la OMS y la OPS (2016). No obstante, algunas ciudades se vienen ocupando de proporcionar una red caminable más segura para los padres y niños pequeños. Por ejemplo, Barcelona está en proceso de construir grandes manzanas, pequeñas áreas (por ejemplo nueve manzanas de 5000 residentes) alrededor de las cuales circula el tráfico pero dentro de las cuales el ingreso vehicular está completamente prohibido, por lo que caminar por estas manzanas es mucho más seguro. Mientras tanto, en la ciudad de Medellín, Colombia, se abrieron caminos seguros para los preescolares que viven en barrios con altos índices de violencia de pandillas. Los niños caminan todos juntos hacia la escuela jugando y escuchando música, acompañados por un grupo de adultos.

Desde los estudios de género se ha evidenciado que el caminar para las mujeres resulta no solo riesgoso sino limitado por el diseño espacial y las barreras simbólicas que condicionan el acceso al espacio público (Burbano, 2016a; 2014; Lindón, 2006). Al restringirse el tránsito principalmente a pie, se trae consigo efectos negativos, adversos en la vida social urbana de las mujeres, entre los que se incluyen el abandono, retraimiento del espacio público y establecimiento de acciones para poder participar en la vida social urbana (Falú, 2009). Según Ortiz (2007), la mujer busca evitar ser agredida y víctima de atracos, acosos y violencia sexual cuando hace presencia en el espacio público. La restricción en el caminar ha llevado a que la mujer naturalice rutinas de movilidad con el propósito de evitar riesgos optando por tomar caminos conocidos, modificar rutas y horarios para el desplazamiento, y en otros casos, recluirse en el hogar (Burbano, 2014, 2016b).

Desde la psicología ambiental y social en la que se indaga por la dimensión psico-espacial y su relación con el comportamiento se viene llamando la atención sobre la privatización de los espacios públicos y su efecto en la desaparición de los espacios de encuentro social, como las aceras, afectando las dinámicas sociales de encuentro y recreación. Como lo señaló Jacobs (1961), las aceras y las esquinas fueron lugares importantes para las transacciones sociales en la ciudad, para los encuentros informales de los adultos, el juego de los niños y el encuentro entre adolescentes. Actividades estas que se han reemplazado por el “window shopping” de los centros comerciales o los encuentros en socio-lugares, mediados ambos escenarios por el consumo (Páramo, 2011). Al explorar las barreras físicas y sociales que se encuentran al caminar Hollenstein y Bleischa (2016) destacan la presencia de aceras, la existencia de lugares

de cruce y de límites de velocidad para los vehículos como condiciones para tomar decisiones sobre ir a un lugar caminando. Por su parte, D'Alessandro et al. (2016) llaman la atención sobre aspectos más subjetivos como la percepción de seguridad y la urbanidad de los habitantes de la ciudad.

Entre los estudios de tipo comparado, se releva el de Kerr et al. (2016) en el que se comparan 17 ciudades en el mundo de 12 países de distintos continentes en relación a las condiciones que las personas identifican como condiciones necesarias para movilizarse por el vecindario y la ciudad a pie o en bicicleta, en el que el caminar se asocia principalmente con la percepción de la densidad residencial, la conectividad de las calles, el acceso a centros comerciales, espacios recreacionales, paradas de colectivos, la estética de los lugares por donde se camina, la seguridad y la distancia percibida hacia el destino.

Al analizar las políticas que promueven la caminabilidad de las ciudades es necesario mencionar el impulso que le han venido dando distintas organizaciones internacionales como la OMS, el Banco Mundial, la Fundación de la Federación Internacional del Automóvil [FIA], La Fundación MAPFRE y la Alianza mundial para la Seguridad Vial para promover la normatividad en los países de la región. En los documentos generados por estos organismos se hace hincapié en la importancia del caminar para la salud y la protección del ambiente, dentro un enfoque integral que abarque disposiciones legislativas además de técnicas educativas, mediadas por la creación de leyes. Específicamente, a nivel de América Latina y el Caribe, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas, realiza acciones que promueven una mirada integral y multidisciplinaria sobre la seguridad vial, tanto desde las políticas públicas de transporte como desde las de diseño de las obras de infraestructura, promoviendo intervenciones coordinadas en el área de la salud, educación, legislación, infraestructura, equipamiento y control, para una reducción efectiva y sostenida de la siniestralidad vial regional. Las influencias y colaboraciones de la OMS y la CEPAL, se han reflejado en varios países en documentos técnicos que incorporan inversiones económicas para transformaciones urbanas, y de igual modo estrategias educativas que incorporan al peatón. Importante señalar igualmente las Organizaciones No Gubernamentales[ONG] que incentivan el caminar por razones de salud, recreativas, sociales y de seguridad. Por mencionar algunas: Fundación Walk21, Fundación

Despacio, Fundación Bernard Van Leer, Fundación Colombiana de Caminantes y la Asociación Correccaminos, entre muchas otras (Torres, 2019). Desde el gobierno de CABA en el año 2013, se impulsó bajo el nombre “Buenos Aires camina, tu corazón late”, una serie de recorridos estipulados en distintas comunas; se han mantenido a lo largo de los años distintas actividades deportivas con el lema de fomentar “una vida más saludable”. Es relevante mencionar que, junto a esta categoría de políticas, surgen movimientos sociales que impulsan la creación, y la aplicación de dichas políticas en las ciudades que se muestran socialmente mediante espacios académicos como: congresos, conferencias y distintas formas de encuentro donde converge la socialización de los nuevos modos de ver las ciudades. Una de las más fuertes a nivel mundial es la desarrollada por Walk21, organización benéfica internacional dedicada a apoyar y promover caminatas para transformar la percepción del caminar en la ciudad a través de políticas, programas y planificaciones efectivas en todo el mundo.

Desde una perspectiva técnica, en los estudios de gestión urbana hay una tendencia a proponer a la comunidad internacional indicadores e índices objetivos sobre qué tan caminables son las ciudades, mediante los cuales sea posible valorar aspectos como: la accesibilidad para el transporte urbano, la distancia a equipamientos, a servicios atractivos; la cantidad de metros lineales de ciclovías o vialidades; el ancho y la longitud de los andenes o plataformas peatonales; la existencia de rampas para peatones y discapacitados; la cantidad de luminarias, bancas, tachos de basura, etc. (Torres, 2019) que incluyen la calidad ambiental, la densidad poblacional, la proximidad o distancia a sitios de interés, las condiciones físicas de las áreas por donde se camina y la diversidad de usos, y subjetivos, como los aquí señalados, que permitan hacerle seguimiento a las políticas públicas que afectan el caminar.

Aunque las mediciones mediante indicadores objetivos sobre el ambiente físico son importantes, las valoraciones que hacen los ciudadanos sobre su experiencia del caminar mediante indicadores subjetivos dan información importante en la medida en que responden a las necesidades percibidas por la población. Aspectos como los que explora este estudio no pueden medirse de forma objetiva pero sí juegan un papel

importante en lo que desean los ciudadanos para mejorar su calidad de vida en la ciudad.

1.2. La psicología ambiental

El concepto de psicología ambiental ha ido evolucionando con el correr de las décadas. La misma es definida como disciplina que investiga la naturaleza de la interdependencia entre las personas y el ambiente. Para la psicología ambiental los procesos de interacción, tanto en su dimensión individual como social, no pueden explicarse recurriendo exclusivamente a características personales y sociales, sino que es preciso tener en cuenta las propiedades del escenario en el que se desarrolla la acción (Hernández e Hidalgo, 1998).

La palabra ambiente, en el caso de la psicología ambiental, apunta a que la lente de análisis está focalizada en los sistemas físicos que por definición también caracterizan a estos ambientes (Proshansky y O'Hanlon, 1977; citados en Valera, 2019).

Capítulo 2: Contextualización

2.1. Composición geográfica

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires [CABA]o Capital Federal, como también es denominada por la población, es la capital de la República Argentina. Se encuentra ubicada dentro de la región central del país denominada zona geológica pampeana y sus límites naturales en su totalidad noreste son el Riachuelo y Río de La Plata, hacia el sur el Río Matanza-Riachuelo, y el resto del perímetro de 24 km. por una colectora externa denominada Avenida General Paz. Por fuera de estos límites naturales se encuentra contenida dentro del cordón de Gran Buenos Aires compuesto por varias localidades.

Si bien CABA se encuentra incluida en el Gran Buenos Aires, posee sus propios poderes: legislativo, ejecutivo y judicial, que el segundo responde a la Provincia de Buenos Aires siendo su capital la ciudad de La Plata (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2012).

Esta ciudad capital ubicada en Sudamérica, se encuentra en la latitud 34° 36' sur y 58°26' longitud oeste, siendo una zona a-sísmica o de sismicidad baja de acuerdo al Instituto Nacional de Prevención Sísmica [INPRES] (ubicado en la Provincia de San Juan de la República Argentina). INPRES informa que los ligeros y escasos movimientos sísmicos que han sucedido en otras provincias del mismo país solo han sido registrados en CABA en edificios de numerosos pisos en su construcción; así mismo también se han registrado ligeros movimientos siendo su punto de origen la "Falla de Punta del Este", país vecino separado por el Río de la Plata.

El mantenimiento y saneamiento de la cuenca Riachuelo Matanza, uno de los límites naturales de CABA, se ha vuelto a lo largo de las últimas décadas uno de los principales objetivos a nivel medio ambiental. La localización de industrias que en el pasado han arrojado sin controles sus desechos a esta cuenca, como así también las miles de familias que habitan en su rivera han llevado a transformar la misma en un foco de contaminación. En la actualidad la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo [ACUMAR] tiene como objetivo el saneamiento de la misma desde un eje integrador. La política de saneamiento implicó un cambio en los usos y costumbres que van desde dejar de contaminar, implementando campañas de capacitación, como la gestión de

residuos sólidos urbanos, y el control industrial fiscalizando a las industrias y su adecuación. A su vez, existe un Monitoreo Ambiental que estudia constantemente la calidad de la Cuenca.

En cuanto al eje social, ACUMAR apunta a considerar como agente de cambio a todos los actores sociales que habiten en el ambiente. Por lo mismo, interpelan tanto a universidades como a las organizaciones barriales para el saneamiento y mejora del medio ambiente teniendo también en cuenta el diseño, el urbanismo y el paisajismo.

En el mapa ambiental que se observa a continuación, además de la división por barrios y los límites mencionados que separan CABA del Gran Buenos Aires, se puede observar las zonas de mayor contaminación de agua, siendo las linderas a la cuenca Matanza-Riachuelo. También se observan las zonas de mayor contaminación de aire y sonoras correspondiendo a los lugares de mayor densidad demográfica. Cabe destacar que a lo largo de los años se han preservado áreas de vasta riqueza en cuanto flora y fauna, siendo las mismas declaradas “áreas protegidas”; entre ellas la Costanera Sur, Parque Tres de Febrero, Parque Roca y Jardín Botánico (Mapoteca de la Ciudad de Buenos Aires, 2018).

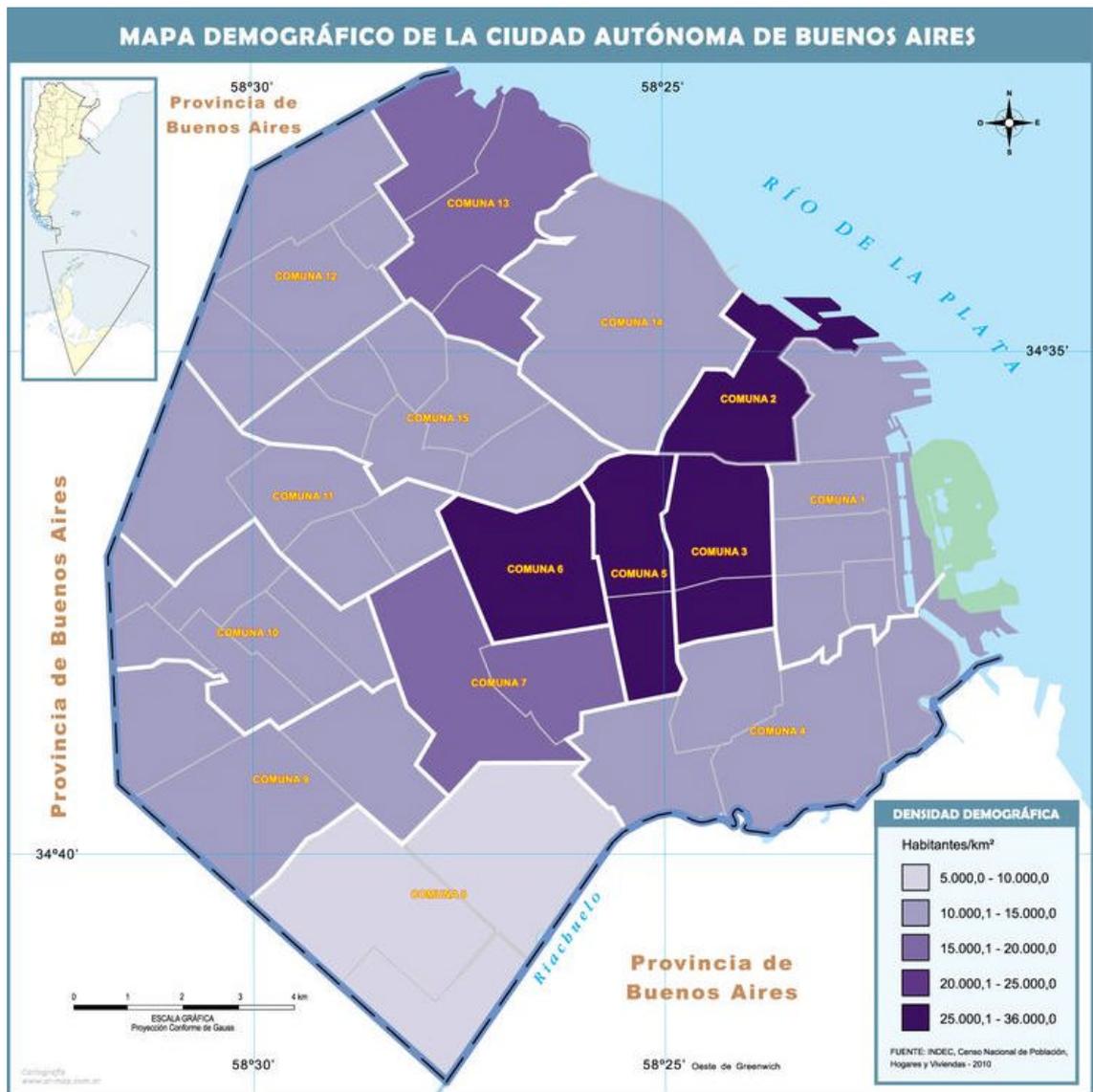
2.2 Composición demográfica

La Capital Federal política y administrativamente se encuentra dividida en quince comunas. Con una superficie aproximada de 200 km (cuadrados) en la cual habitan más de tres millones de personas implicaría una densidad de 15000 habitantes por kilómetro cuadrado; pero la distribución de habitantes por comunas no es equitativa (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2018).

De acuerdo a datos oficiales del año 2015 el censo muestra que la Capital Federal posee una población envejecida siendo que el 16% es mayor a 65 años y 19,1 % es menor a 15 años, como resultado de esto arroja que habitan 84 adultos mayores por cada 100 niños y adolescentes. Esta población envejecida aumenta en aquellas comunas con menor densidad de habitantes, por otro lado en aquellas con mayor densidad la población joven aumenta hasta un 23,7%.

Cada 1000 habitantes nacen 13 niños y fallecen 10 personas; y el promedio de vida es de 75 años para varones y 82 para mujeres (Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Hacienda, 2015).

Ha sido una ciudad con grandes inmigraciones siendo que el 38% de sus habitantes han nacido fuera de ella. Las inmigraciones son consideradas internas, es decir del resto de la República Argentina, así como extranjeras. Cabe aclarar que los últimos años han sido los de mayor recepción de inmigrantes. De los datos oficiales obtenidos hasta el 2015 el 34% de los mismos reside en la ciudad desde hace más de 25 años, mientras que el 43% desde hace 25 y 6 años; y el 23% restante ha llegado al territorio entre 2010 y 2015 (Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Hacienda, 2015). Cabe aclarar que en los últimos años se han producido inmigraciones importantes provenientes de Colombia y viene en aumento también el arribo de habitantes de Venezuela, pero hasta el momento no hay datos oficiales comunicados con respecto a cantidad.



Mapoteca de la Ciudad de Buenos Aires, 2018.

El siguiente mapa muestra de claro a oscuro los lugares de menor a mayor expansión demográfica (Mapoteca de la Ciudad de Buenos Aires, 2018).

2.3 Índices de violencia

El instituto de investigación del Consejo de la Magistratura ha presentado en su informe estadísticas acerca de los asesinatos cometidos en CABA durante el año 2017. En base a sus datos oficiales otorgados se detalla:

De acuerdo al mismo se han contabilizado 144 víctimas fatales. El principal espacio en donde se han cometido los asesinatos ha sido la vía pública, mientras que 41 de ellos se han detectado en domicilios particulares. Si bien 8 de los casos han sido declarados en legítima defensa, la causa mayoritaria de los asesinatos se reporta como discusiones, riñas y venganzas, existiendo vinculación previa entre las víctima y victimarios. Esto implica casi el doble de los homicidios con causal de robo.

Los barrios o comunas en donde se concentran mayor cantidad de casos han sido Parque Patricios, Pompeya, Barracas, Flores, Retiro y Lugano. A su vez, el informe indica que gran parte de los asesinatos suceden en de los llamados barrios de emergencia ubicados dentro de las comunas mencionadas.



Curva de homicidios porteños 2010-2017

Figura 1: Descripción de las víctimas de homicidios en CABA, Consejo de la Magistratura.

Tal como se observa en el gráfico, expuesto por el Consejo de la Magistratura, los homicidios han disminuido desde el año 2010 al 2017.

De acuerdo a lo expuesto por el Sistema Nacional de Ejecución de la Pena [SNEEP] (2015), el 94 % de los internos son argentinos, mientras que el 4% son de

países limítrofes y el 2% restante de diversas nacionalidades. Estos datos se encuentran en oposición a la creencia popular acerca de las intenciones de los extranjeros que podría dar lugar al aumento de la xenofobia que suele emerger en momentos donde la migración va en aumento.

Capítulo 3: Metodología

3.1 Objetivo General

Identificar las condiciones psicológicas, físicas y sociales que posibilitan la experiencia de explorar la ciudad caminando.

3.2. Objetivos Específicos

Identificar y analizar los propósitos (rutinas y viajes); los lugares y las condiciones socio-espaciales que facilitan o inhiben el caminar; la experiencia y sensorialidad; y la experiencia fenomenológica de aquellas personas que tengan por hábito transitar la Ciudad Autónoma de Buenos Aires caminando.

3.3. Relevancia

El estudio se propone identificar y analizar las condiciones físicas del medioambiente urbano, y subjetivas de las personas, que posibilitan arrojar datos acerca de su experiencia al caminar por la ciudad; cuáles son las motivaciones que persiguen las personas al caminar; la experiencia educativa que se adquiere en los lugares por los que se transita, identificando rutas mediante las cuales se explora el espacio, las barreras físicas con las cuales se puedan encontrar, así como los corredores que faciliten su caminar.

Se parte de una problemática que experimentan los habitantes de CABA, según la cual, la ciudad no es accesible para ser caminada libremente por todas las personas en todos los espacios. Poder identificar facilitadores e impedimentos físicos, como así, lugares o motivos por los que perciban su experimentar como riesgoso cuando se desplazan por el espacio público es de suma importancia. Ejemplos de esto son la discontinuidad de las aceras, su estrechez, los pocos kilómetros que existen de andenes en buen estado, la falta de luminarias en distintos sectores de la ciudad y la inseguridad percibida por los habitantes.

3.4. Tipo de estudio

El siguiente estudio es cualitativo, exploratorio, y se vale de técnicas de recolección de información mediante la aplicación de una entrevista semi-estructurada. Es un diseño no experimental ya que se han observado los fenómenos tal cual los sujetos los describen en su contexto natural, y luego fueron analizados. A su vez es transversal ya que las entrevistas han sido realizadas en un momento único y no se les volverá a efectuar en un futuro.

Para este estudio cualitativo se ha utilizado el método de teoría fundamentada. Dicha teoría fue desarrollada originalmente por Glaser y Strauss (1967); Este tipo de estudio a diferencia de otros, en lugar de desarrollar una teoría y comprobarla deductivamente, comienza inductivamente. A partir de que los datos sean recolectados de este modo, la teoría emerge.

3.5. Muestreo

El muestreo es no probabilístico de tipo intencional.

Criterios de inclusión: independientemente del género, los sujetos debían ser mayores a dieciocho años y vivir en la Ciudad de Buenos Aires.

Criterios de exclusión: personas que no tengan el hábito de transitar la ciudad caminando. Para ello, se consultó previo a la entrevista si suele caminar por la ciudad.

La muestra fue seleccionada intencionalmente utilizando el método de saturación. Según Mayan (2001), esto pasa cuando han sido saturadas todas las categorías de los datos, es decir, cuando ya no emerge ningún dato relevante. Es alcanzada la saturación cuando el desarrollo de categorías es denso en proceso y variación.

3.6. Técnicas e instrumentos para la recolección de datos

Se utilizó una entrevista semi-estructurada. Según Mayan (2001), esta entrevista se realiza a través de un conjunto de preguntas semi-abiertas formuladas en un orden específico; se recolectan datos a través de los individuos y son preguntas que se realizan para saturar los mismos datos.

A diferencia de una entrevista abierta, en este tipo se realizan preguntas ligadas los objetivos específicos de la investigación.

La entrevista semi-estructurada está compuesta por:

- a) Una primera parte, con 7 preguntas abiertas, enfocada en la experiencia presente del caminar del sujeto por CABA. Algunas de estas preguntas se subdividen en otras.
- b) Una segunda parte, con cuatro preguntas abiertas, enfocada en la experiencia pasada del caminar del sujeto en la ciudad que haya habitado.
- c) Cuestionario de variables socio demográficas.

La entrevista se encuentra disponible en el anexo.

3.7. Procedimiento

Las entrevistas semi-estructuradas se realizaron en modo presencial con algunos sujetos atendiendo a la buena predisposición del entrevistado, promoviendo un ambiente libre de prejuicios, sin incomodar al entrevistado ante sus respuestas e intentando mantener el tópico. En otros casos se ha efectuado telefónicamente buscando siempre la comodidad del entrevistado para contestar libre de presiones de tiempos en responder. En el caso de las presenciales se realizaron en sus casas, entre las 18 y 21 hs.

Han respondido en el momento y sin límite de tiempo. Las mismas han sido grabadas con el teléfono celular instalando una aplicación específica “grabadora de voz avanzada”; y se ha realizado su correspondiente transcripción. Los participantes antes de responder la entrevista firmaron un consentimiento informado.

Capítulo 4: Análisis de datos

4.1. Propósitos de las personas al caminar

En las entrevistas se observó que las personas tienen distintos propósitos, rutinas y viajes como puntos de encuentro en sus discursos.

Elisabeth, trabaja como Contadora Pública Nacional, de 34 años, expresa:

“Camino con una frecuencia de al menos tres veces por semana en lo posible. Camino entre veinte cuadras de ida y veinte cuadras de vuelta, para ir al trabajo para evitar lo que es el transporte público, piquetes, cortes y demás; tanto para la ida como para la vuelta de mi trabajo.” La cercanía a su trabajo le da la oportunidad de caminar evitando los impedimentos y demoras que implican llegar a destino en el microcentro de la ciudad porteña. En las denominadas horas pico el caudal de vehículos que se dirigen hacia la misma dirección como así también las frecuentes protestas en la zona conllevan grandes demoras en donde caminar se convierte en la mejor opción para quien pueda realizarlo.

En el caso de una mujer jubilada, mayor a sesenta años, relata:

“Suelo caminar especialmente cuando aprovecho para hacer las compras entonces trato de ir a los supermercados que queden un poco más lejos así camino más espacios.” En este caso el objetivo está puesto en lograr extender su caminata, más allá de lograr llegar al destino supuesto para poder abastecerse de provisiones.

En otras personas se observó, ya sea en extremos aparentemente opuestos por cantidad de caminata, las limitaciones o facilidades de acuerdo al trabajo que desempeñen. Desde un lugar con menos frecuencia al caminar este profesor respondió:

“Trato de caminar en los momentos que tengo libres. Mi trabajo como docente es muy sedentario y como doy clases en instituciones muy distantes viajo en automóvil. En general trato de hacer los mandados, y los recorridos cercanos caminando, pero no son muchas las oportunidades para hacerlo.”

Otro momento que aprovecho para caminar es en las vacaciones y en los fines de semana largos. En esas ocasiones suelo caminar varios kilómetros por día siendo esta mi actividad principal.”

Y en su otro extremo, como hábito debido a la demanda de su empleo:

“Por mi trabajo va dependiendo de cuanto camine, porque de momento estoy trabajando como cadete para un Despachante y hay días que camino muchísimo, todo por microcentro o por el puerto, y hay días que camino un poco menos.”

Es redundante en las entrevistas el hábito de caminar la mayoría de las veces sin compañía; mientras que si se trata de esparcimiento pueden pactar con otra persona, pero esto es decidido previamente. Las motivaciones que más se han repetido en las entrevistas son las concernientes a “poder pensar” y el cuidado de la salud física y en menor medida se incluye el caminar para cumplir con obligaciones personales.

4.2. Lugares y condiciones socio-espaciales

En las entrevistas se apreció que los sujetos tienden a no innovar caminos. La prioridad está puesta en realizar una ruta conocida y segura.

Las jóvenes lo han manifestado de este modo:

“El sesenta o setenta por ciento de las veces utilizo el mismo camino por un tema de seguridad; me gusta ir por avenidas más que por calles internas; prefiero calles por donde haya mucha gente a calles que estén más deshabitadas.”

“Casi siempre hago los mismos recorridos por temas de rutina, me siento familiarizada y trato de evitar zonas que puedan ser peligrosas.”

“Cambiaría de ruta como ha pasado algunas veces si están arreglando la calle (...) o si estoy muy justa de tiempo, pero sino siempre sin pensarlo tomo la misma ruta.”

“cosa que odio es el tema del estado de las veredas que me parece indignante vivir en la capital de un país donde las veredas se encuentren en el estado en que

están.” En este caso vale aclarar que se trata de una joven de treinta años sin impedimentos físicos; para personas con dificultades en su marcha o no videntes por ejemplo, lo descrito se transforma en barreras físicas del espacio urbano.

Una vez conocida una ruta considerada segura o ante la posibilidad de caminar por avenidas en donde se incrementa el volumen de personas generando una sensación de seguridad, los sujetos no dudan en elegir lugares más habitados y conocidos.

En el caso de la señora jubilada que busca lugares de abastecimientos indica por cuales calles prefiere ir:

“Si voy a Coto, voy todo por Almirante Brown que es una avenida, y por Parque Lezama hasta llegar ahí.” siempre voy por las mismas que es por donde al menos siempre me sentí segura, están muy bien iluminadas.” Las avenidas que se nombran poseen veredas anchas y sin impedimentos físicos. A continuación puede observarse imagen del lugar descrito:



Fotografía de blog, seudónimo: hispano-3000. Imagen de la Av. Alte. Brown (2009)

Por otro lado se encuentra en esta entrevistada de 32 años como ha tenido que reprogramar su horario al caminar con el fin de cumplir con su objetivo de ejercitarse impedido al trazado en un inicio por acoso callejero:

“Me cuesta arrancar a las siete de la tarde para ir al Parque Lezama pero mayormente lo logro, pasa que tengo más energía por la mañana antes de ir al trabajo, pero la pasé re mal en el parque. Fui dos veces a las ocho de la mañana y eso que no es tan temprano, caminaba tranquila hasta que unos tipos me empezaron a decir cosas, apuré el ritmo y los perdí, pero de golpe me cruzo con uno que se me queda mirando y ya no pude estar más tranquila. A la mañana no hay ni un policía mientras que a la tarde hay uno fijo hasta con cochecito, así que aunque esté re cansada voy a la tarde, no me queda otra... a lo mejor si convengo a una amiga me vuelvo a animar a la mañana, no sé. Pasa que a la tarde me animo hasta de ir por lugares distintos, hace quince años que vivo en Barracas y todavía hay lugares que no conozco por agarrar siempre las avenidas que se ve más movimiento.”

En estos tiempos en ciudades como Río de Janeiro o Ciudad de México se han implementado medidas de seguridad con respecto al género femenino como por ejemplo vagones de subtes exclusivos para mujeres. Este fenómeno trae aparejado que las mujeres de otras ciudades de Sudamérica deban tomar recaudos que podrían llevarlas a restringir sus rutas al caminar para evitar ser agredidas, ya sea por hurtos, acosos o violencia sexual (Ortiz, 2007). En virtud de lo expuesto en las entrevistas, el foco de la seguridad está expuesto en el temor a ser víctimas de robos o hurtos.

Al momento de recordar sus caminatas en el pasado es donde más sentidos se han visto involucrados.

4.3. Experiencia y sensorialidad

En parte por la contaminación auditiva y en otros casos por recreación se observó que varias personas utilizan auriculares en sus caminatas comprendiendo de todos modos los recaudos que deben tomar. A excepción de aquellos que acuden a parques, los que transitan por las veredas contaron estar más conectado con lo auditivo y visual; lo expuesto no impide el registro de texturas, olores, impedimentos entre otros:

“Mientras que camino soy más de estar con auriculares, aunque sé que tal vez está mal porque hay que estar muy atento (...) y de todas maneras soy muy de mirar en la calle, no hablo del momento de cruzar sino de quedarme con los detalles. Lo descubrí en quinto año del secundario eso, de en vez de ir caminando rápido caminar un poco más lento tomarme el tiempo necesario para llegar al destino que quiero, pero me gusta tomarlo como un paseo, caminar tranquila, me encanta descubrir edificios muy viejos que haya por la calle.”

Expresa otra joven de similar edad:

“Lo que más disfruto del caminar es el despejarme, el encontrar el único momento en el día en el que puedo hacer algo por mi cuerpo, oxigenarme, que me circule la sangre (...)

En el caso de un hombre mayor a sesenta años que elige por este motivo caminar por un parque describe:

“Me impactan los olores de las flores, el ambiente... Lo que hay, verde, porque en ese sector que te estoy diciendo hay mucho verde. Vuelvo y me subo al auto”.

La joven que insiste en realizar su rutina para ejercitarse en un parque más allá del acoso callejero expresa:

“Más allá de la inseguridad que es un hecho trato de ir al parque antes que al gym porque es un momento para conectarme, sentir algo al aire libre. Disfruto hasta el hecho de poder caminar pisar el pasto aunque me ensucie, es distinto a las veredas que acá en el barrio son un lujo, pero igual quiero un poco de naturaleza en el medio de este cemento, ay y si puedo otras veces engancho a alguna amiga para tomar un mate, en primavera el parque explota y se sienten los tilos”.

4.4. Experiencia fenomenológica

La segunda parte de la entrevista está enfocada en la experiencia del sujeto en el pasado, específicamente en su niñez y adolescencia. En esta instancia es donde se halló mayor conexión con sus emociones, memoria y cognición.

“Y las imágenes que guardo de esa época es esa Av. Independencia, y tres cuadras que hacía por esa avenida y eran mis cuadras. Hoy en día lo gracioso es que nunca voy para ese lado, entonces si por alguna casualidad tengo que ir por ese lado me revive la adolescencia.”

“De mi niñez bien eran otras épocas, recuerdo que caminaba del colegio a casa con la inocencia de un niño que no siente peligro, eran solo 4 cuadras, pero hoy no dejaría a un hijo o una hija que las camine solo.”

“Recuerdo caminar la cuadra del colegio a casa, las calles empedradas, más tranquilidad.”

En estos relatos se refleja lo que se repitió a lo largo de las entrevistas, principalmente en sujetos mayores a treinta años. Un pasado en donde la sensación era de mayor seguridad en contraste con una actualidad en donde la experiencia está principalmente enfocada en prestar atención al contexto ante el temor a ser víctimas de robos o hurtos.

Más allá de cualquier análisis riguroso con respecto a los índices de violencia y el innegable crecimiento demográfico, los sujetos perciben y relatan en su realidad actual una notoria desmejora en cuestiones de seguridad, que los llevan a una restricción en cuanto a la ruta a elegir sino también a lograr extenderla.

Husserl (1913; citado en Wandenfels, 2017) formuló lo que denominó el "Principio de todos los principios":

No hay teoría concebible capaz de hacer errar en cuanto al principio de todos los principios: que toda intuición originariamente dadora es una fuente legítima de conocimiento; que todo lo que se nos ofrece en la "intuición" originariamente hay que aceptarlo simplemente como lo que se da, pero también solo en los límites en que en ella se da. (p.28)

Capítulo 5: Resultados a partir de las entrevistas

A continuación, se presenta una síntesis de los resultados de las entrevistas orientadas a explorar en profundidad los propósitos al caminar; lugares y condiciones socio-espaciales; experiencia y sensorialidad; y finalmente, el caminar como experiencia fenomenológica.

Propósitos al caminar

Los propósitos seguidos al caminar se pueden diferenciar entre aquellos que tienen que ver con motivos de orden instrumental: dirigirse al trabajo, escuela o compras, y aquellos que se podrían definir como lúdicos o recreativos: distraerse, pasear, socializar y por motivos de salud. Estas metas, si bien establecidas como predominantes, también pueden estar interrelacionadas, como es el caso de caminar al trabajo con audífonos para escuchar música o en la dinámica cotidiana realizar pequeños desvíos hacia centros comerciales o ver amigos. El caminar también puede estar clasificado de acuerdo con su temporalidad: entre semana para dirigirse al trabajo, compras o escuela, y el fin de semana para pasear. El mismo principio opera al dividir el día en segmentos, la mañana, con sus traslados obligados, y la tarde o noche en la que son las decisiones y preferencias individuales las que mueven a las personas. De igual manera se menciona como propósito del caminar el salir a pasear a mascotas, o bien recorrer la ciudad con la intención expresa de tomar fotografías, lo que revela que hay un tipo de actividades conjuntas que generan desplazamientos principalmente locales (como es el caso de las mascotas) y otras en una escala metropolitana, como sería la deriva visual. La información presentada conduce a reflexionar sobre varios aspectos vinculados con los propósitos del caminar expresados por los entrevistados. Por un lado, es claro que el caminar se encuentra estructurado por lo cotidiano, es decir, el conjunto de actividades que se llevan a cabo en la ciudad como parte de la vida en ella. Ir a la escuela, al trabajo, salir de compras y visitar amigos o parientes requieren de un desplazamiento que no es azaroso, cuenta con tiempos y lugares que son parte de los ritmos y localización de estas actividades. De aquí que los propósitos del caminar no son de ninguna manera ajenos a la forma social de lo urbano.

Lugares y condiciones socio-espaciales

La idea de ruta prevalece sobre los lugares. Implica esto que en el caminar, el rumbo a seguir importa en general más que la referencia al lugar o lugares a los que se llega. El tránsito al mismo tiempo no es absolutamente libre, se ciñe a un camino transitado con regularidad en donde la experiencia y el conocimiento previo son importantes en su elección ya que proporcionan seguridad y reconocimiento de los diversos lugares que serán recorridos. A pesar de lo anterior, para algunas personas, recorrer todos los días la misma ruta no es sinónimo de seguridad, sino más bien de monotonía, de tal forma que prefieren cambiar el camino por el que andarán. No hay entonces una manera única de trazar los desplazamientos por la ciudad, la heterogeneidad de estrategias de movimiento es parte del caminar urbano. Cabe también señalar que, para varios entrevistados, tener compañía o no tenerla al momento de salir a caminar forma parte de la ruta misma; hay trayectos que se efectúan con determinadas personas y no con otras. Esto podría relacionarse a lo planteado por Lee e Ingold (2006) en relación con la sociabilidad y la ruta al caminar. Si bien es cierto que los desplazamientos se cuentan como un tránsito por diferentes rutas, también es cierto que son las áreas urbanas centrales las que concentran las preferencias al momento de señalar los lugares transitados. En CABA se menciona reiteradas veces caminar hasta una determinada plaza o parque, o por una conocida y asistida avenida.

Al hablar los entrevistados sobre los lugares por los que transitan, sean parques, plazas o calles, en muchos casos hacen referencia a puntos de referencia ubicados en áreas urbanas céntricas o bien que cuentan con un alto valor histórico y patrimonial. Esto es interesante ya que muestra que el caminar toma un carácter de actividad especial al efectuarse en áreas que forman parte de la imagen dominante de la ciudad. En algunos casos las áreas por las que se camina remiten a valores históricos, naturales o culturales. Un elemento en juego en la elección del lugar por el que se camina lo es entonces el tipo de experiencia a la que se busca acceder, sin olvidar que la sorpresa siempre está ahí. Otro elemento, en muchos casos crucial, que define la ruta a seguir es el de la seguridad. Mayoritariamente para las mujeres la elección de la ruta está orientada por la evitación de situaciones de acoso callejero, robo o violencia. Esta aguda percepción se vuelve un obstáculo para la movilidad peatonal, tanto en términos de buscar medios de transporte pensados como más seguros, así como de la misma

experiencia del estar en la calle, ya que en situación de percepción de vulnerabilidad las personas se centran en el cuidado de sí y no se está atento a otros estímulos ambientales.

Al hablar de los traslados cotidianos, algo que se señala con regularidad es la molestia frente a obstáculos materiales en las calles y aceras, o las mismas en estado de reparación de larga data, pueden ser autos mal estacionados, basura, mercancía en la vía pública. Conspira también contra el movimiento fluido del peatón la escasa educación vial por parte de los conductores de autos, lo que hace que atravesar la calle se realice en condiciones de riesgo obligando al peatón a desplazarse no por la vía preferida, sino por aquella que queda libre entre los objetos, o bien en condiciones de prisa y vigilancia al movimiento de los autos.

La saturación vinculada con la movilidad es mencionada en relación a las aglomeraciones en el transporte público, de aquí que se prefiera, cuando es posible, caminar a trasladarse en otros medios. Todos los indicadores que remiten a una atmósfera de saturación revelan a su manera, la insatisfacción con las condiciones en que se realiza la movilidad en la ciudad. Los peatones encuentran que el desplazamiento es difícil, mientras que los usuarios del transporte buscan evitar su uso cuando es posible.

Experiencia y sensorialidad

La ciudad sensible evocada por los entrevistados está compuesta de una amplia gama de referencias. Se habla de ver y oler flores y árboles, encontrar placer en oler a césped húmedo y en sentir y reconocer la textura del piso por el que se camina. Al caminar se reconocen lugares de los barrios principalmente por medio de lo visual y lo auditivo. Utilizar auriculares con música, así sea con bajo volumen para tapan el ruido invasivo del tránsito; y en otras ocasiones no utilizar los mismos para aprovechar los sonidos de los parques encontrándolos claramente más placenteros. La sensación de seguridad que tienen los caminantes al observar si los lugares elegidos se encuentran con mayor o menor cantidad de gente.

En este andar también se produce un estado de ánimo: la lentitud produce relajación, la prisa es rápida y tensa. Más aún, la sensación de apuro produce que no se camine sobre el espacio, sino en la superficie del tiempo, con la consciencia de que hay

que desplazarse lo más rápido posible. En lugares con menor cantidad de gente se agudizan los cinco sentidos, se está alerta ante la inseguridad.

Al momento de recrear dimensiones sensoriales experimentadas al caminar, el centro de la ciudad es nombrado recurrentemente. El caminar aquí adquiere una riqueza particular que no se encuentra en otros espacios. Hay un aprecio del pasado, de la arquitectura, un aprender de lo urbano en el reconocimiento de transformaciones arquitectónicas. Los testimonios vertidos apuntan a pensar en el pasado casi como un objeto que tuviera sus propios rasgos sensibles y que fuera capaz de ser encontrado en el centro de la ciudad. Más allá de sus amplios usos comerciales y patrimoniales habría entonces la búsqueda de un pasado que se puede recuperar sensorialmente al caminar por sus calles y plazas. El énfasis en las diversas e interminables sensaciones sensoriales muestra a la ciudad como un espectáculo al que se accede caminando. De este espectáculo no está exento lo desagradable ni lo inesperado, aunque cabe mencionar que al preguntar sobre qué es lo que más le llama la atención al caminar y qué aspecto sensorial recuerda particularmente, son los elementos placenteros los que aparecen con intensidad. Caminar desde esta óptica, tiene que ver con el arte de apreciar lo pequeño y unirlo en la distancia a través de los pasos. La percepción sensorial que tiene aquel que camina por calles y barrios de la ciudad posee la característica de traducir la ciudad a una escala humana, en donde lo que ocurre a su alrededor puede ser apreciado con amplitud.

Indudablemente la apropiación sensorial de la ciudad ocurre al caminar. Se reconocen calles y barrios por olores y sonidos, por aquello que se mira. Todo ello apunta hacia un orden sensorial urbano en el que distintos rasgos sensoriales se encuentran ubicados en áreas particulares de la ciudad, así, habrá zonas más verdes que otras, más ruidosas y tranquilas, con olor a mayor o menor basura. La localización de estos rasgos sensibles se conjuga con elementos que son parte de diferenciaciones socio-económicas de la ciudad, generando así estos mapas inicialmente sensibles que pueden devenir en cartografías sensibles y afectivas, en donde las valoraciones sensibles remiten a estados afectivos.

Experiencia fenomenológica

El interés del acercamiento a la experiencia fenomenológica gravita en abordar, qué pasa por la mente de los caminantes por la ciudad en sus traslados cotidianos. Es

decir, sobre qué reflexionan, qué tipo de pensamiento produce la combinación de movimiento, corporalidad y presente personal. Cabe señalar que son múltiples los matices metodológicos del abordaje fenomenológico, se enfoca solamente que partimos de las evocaciones y el discurso de los entrevistados en relación con el caminar la ciudad. Al respecto, el contraste entre el pasado y presente (cambios en la morfología de la ciudad, en las personas, en las costumbres e incluso en el mismo peatón) es algo que se reflexiona al caminar. En este sentido ser peatón es un ejercicio en la práctica del sí mismo, una actividad que hace emerger y da forma a puntos de referencia biográficos. La familia es un tema presente en las reflexiones pero emerge en la segunda parte de las entrevistas enfocada en el pasado, varias persona recuerdan y nombran más a afectos como jugar con primos y amigos, otra persona recuerda que caminaba recurrentemente con su padre. La nostalgia es también un recurso para relacionarse con las transformaciones, de aquí que se diga que antes todo era más tranquilo, y no había situaciones como las que hay ahora (en referencia a la inseguridad).

Los relatos de caminar como una forma de reflexionar y encontrarse consigo mismo. Moverse por la ciudad en soledad permite abordar situaciones personales, conocerse a sí mismo como intérprete de situaciones y rasgos en la ciudad. Algunos participantes tienen en común caer en comparación con el pasado o bien que un determinado lugar los remita a vivencias de su adolescencia o niñez al volver a recorrerlos.

Conclusiones

El caminar tiene grandes implicaciones en la vida de las personas, y en general en la calidad de vida. La experiencia del caminar se suele presentar como una actividad que contribuye a mantener el estado físico y mejorar las condiciones de salud de las personas, facilita su movilidad y les permite apropiarse de la ciudad.

Además, el caminar en la ciudad contribuye a los encuentros sociales, culturales, recreativos y de consumo, todo enmarcado en la búsqueda de mejorar la calidad de vida urbana. Al revisar la literatura disponible, resulta interesante encontrar gran diversidad de aproximaciones que atienden a comprender la complejidad de la relación del peatón con la ciudad.

El estudio identificó tres principales propósitos por los cuales la gente camina: por obligación así sea por desplazamiento al lugar de trabajo, de estudio, o para hacer diligencias personales; por ocio o recreación; y por salud y bienestar. Se observó igualmente la diferenciación entre la experiencia del caminar en tres tipos de escenarios: el centro comercial, el barrio y por los espacios públicos, naturales y construidos. Finalmente la identificación de condiciones sociales y espaciales que actúan como facilitadoras del caminar.

Llama la atención que los ítems de más alta valoración son los que afirman que la ciudad es caminable más por avenidas hasta llegar a un destino fijado con antelación, muy seguramente por la sensación de seguridad que representa; para encontrarse con los amigos; para pasear al perro. Las mascotas parecieran ser importantes facilitadores de la salud de las personas. Los evaluados menos favorablemente tienen que ver igualmente con la seguridad como por ejemplo el acoso que experimentan las mujeres y la posibilidad de encontrar un policía.

Se ve así que el caminar es más que una experiencia motriz; es social, recreativa, fenomenológica y emocional, por lo que las ciudades no se deben diseñar solo para que sean vistas, sino para ser vividas y habitadas. Lograr que las ciudades sean caminables puede ser un paso importante que conduce a lograr este propósito. Por esto, al hacer caminable la ciudad se constituye en la mejor opción para integrarse a la ciudad, a la sociedad, mejorar las condiciones de salud, recrearse y adquirir una experiencia

significativa por la posibilidad de acceder a ella y apropiársela culturalmente. Al identificar las razones que motivan a las personas a caminar y las condiciones espaciales y sociales que lo facilitan o restringen se hace una contribución importante para mejorar la calidad de vida urbana. Sin lugar a duda el caminar puede resultar una experiencia enriquecedora en términos formativos, sociales, recreativos, de salud física y mental.

Los hallazgos del estudio son consistentes con las investigaciones revisadas en la introducción del presente artículo al coincidir en que para hacer las ciudades caminables se necesita que sean más seguras, con mayor infraestructura, mayor número de kilómetros caminables, y que incluya elementos paisajísticos, naturales y de estética arquitectónica (Burbano, 2016a; 2014; Lindón, 2006). Pero no basta con la infraestructura física, es importante que se diseñen programas desde las escuelas y los organismos de salud y deporte para que las personas caminen más. Aunque todos somos peatones, no hay políticas suficientes que tengan en cuenta esta condición afectando de manera indirecta la salud de las personas, y directa, cuando se trata de la seguridad. En este sentido resulta importante contar con índices, indicadores objetivos y subjetivos que permitan hacerle seguimiento a las políticas públicas de salud y a los distintos programas que se adelantan desde la planeación y gestión urbana.

Nombre del entrevistado:

Cuántos años lleva viviendo en la ciudad?:

Género:  _____  _____ Otro _____

Su edad está entre los: 18 y 30 años _____ 31 y 45 años _____ 46 y 60 años _____ 61 años en adelante _____

Ocupación:

Correo electrónico (e-mail):

Referencias Bibliográficas

- ACUMAR (2018). *Autoridad de Cuenca Riachuela-Matanza*. Recuperado de:
<http://www.acumar.gob.ar/institucional/> ARTICULO WEB
- Aguilar, M. A. (2016). El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la Ciudad de México. *Alteridades*, 26 (52), 23-33. MODELO DE PAPER (REVISTA)
- Bassett, J.R., Pucher, J., Buehler, R., Thompson, D.L. & Crouter, S.E.(2008). Walking, cycling, and obesity rates in Europe, North America, and Australia. *Journal of physical activity and health*, 5(6), 795-814.
- Borg, I. & Shye, S. (1995). *Facet Theory: Form and Content*. Newbury Park, California: Sage.
- Burbano, A. (2014). “El espacio público urbano situado en la ciudad latinoamericana contemporánea: una aproximación a su estudio desde la perspectiva del género”. En: E. Licona: Espacio y Espacio Público contribuciones para su estudio. Puebla: Benemérita Universidad de Puebla - BUAP. Ver con Maxi:
https://www.researchgate.net/publication/294766217_La_ciudad_habitable_espacio_publico_y_sociedad
- Burbano, A. (2016b). Espacio y género. En: E. Licona y V. Cabrera (Eds.). Para pensar el territorio. Elementos epistémicos y teóricos. Puebla: Benemérita Universidad de Puebla - BUAP.
- Codino, Rodrigo (2016) Informe sobre homicidios. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Consejo de la Magistratura de la Nación. Recuperado de:
<http://www.consejomagistratura.gov.ar/instituto/2016/caba/caba2016.pdf>
- Conejera, M., Donoso, D., Moyano, E., Peña, J y Saavedra, F (2003). “Comunicación persuasiva y cambio de actitudes hacia la seguridad en tránsito de peatones”. *Revista Latinoamericana de Psicología*. 35 (1) pp: 77-90.
- Corbetta, P. (2007). La entrevista cualitativa. Metodología y técnicas de investigación social, 343-374.

- D'Alessandro, D., Appolloni, L., y Capasso, L. (2016). How walkable is the city? Application of the Walking Suitability Index of the Territory (T-WSI) to the city of Rieti (Lazio Region, Central Italy). *Epidemiología e prevención*, 40(3-4), 237.
- De Certeau, M. (1984). *Walking in the city*. Los Ángeles: The University of California Press.
- Estadísticas y Censos (s/a) 2018. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Recuperado de: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/>
- Falú, A. (2009). Violencias y Discriminaciones en las ciudades. *Mujeres En La Ciudad De Violencias Y Derechos*, 15.
- Forjuoh, S. N., Ory, M. G., Won, J., Towne, S. D., Wang, S., and Lee, C. (2017). “Determinants of Walking among Middle-Aged and Older Overweight and Obese Adults: Sociodemographic, Health, and Built Environmental Factors”. *Journal of obesity*.doi: 10.1155/2017/9565430
- Gorelik, A. (2008). El romance del espacio público. *Alteridades*, 18(36), 33-45.
- GUTIERREZ-LOPEZ, Julián Alberto; CABALLERO-PEREZ, Yolanda Beatriz and ESCAMILLA-TRIANA, Rubén Alejandro. Walkability index for the city of Bogotá. *Rev. Archit.* [online]. 2019, vol.21, n.1, pp.8-20. Epub May 28, 2019. ISSN 1657-0308. <http://dx.doi.org/10.14718/revarq.2019.21.1.1884>.
- Hackett P. M. W. (2014). *Facet Theory and the Mapping Sentence: Evolving Philosophy, Use and Application*. Basingstoke: Palgrave.
- Haines A, McMichael AJ, Smith KR, Roberts I, Woodcock J, Markandya A, (2009). “Public health benefits and strategies to reduce greenhouse-gas emissions: overview and implications for policy makers”. *Lancet*;374 (9707), 2104–2114.
- Hernández, B. E Hidalgo, M., (1998) “*Actitudes y creencias hacia el medio ambiente*”. *Psicología Ambiental*. Madrid. Ediciones Pirámide
- Hollenstein, D., y Bleischa, S. (2016). Walkability for Different Urban Granularities. *ISPRS-International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences*, 703-708.

Husserl Recuperado de

:[http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1016-](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1016-913X2017000200008)

913X2017000200008 I. El retorno a la experiencia: la cosa misma 28 Husserl

Jacobs, J. (1961). *“The death and life of great American cities”*. New York. USA.

VintageBooks

Keller, C. y Cantue, A. (2008). CaminaporSalud.Applied Nursing Research.Vol 21 No.

2 pp: 110-113.

Kerr J, Emond JA, Badland H, Reis R, Sarmiento O, Carlson J, Sallis JF, Cerin E, Cain K, Conway T, Schofield G, Macfarlane DJ, Christiansen LB, Van Dyck D, Davey R, Aguinaga-Ontoso I, Salvo D, Sugiyama T, Owen N, Mitáš J, Natarajan L.

(2016). Perceived neighborhood environmental attributes associated with walking and cycling for transport among adult residents of 17 cities in 12 countries: the IPEN study. *EnvironHealthPerspect* 124:290–298;

<http://dx.doi.org/10.1289/ehp.1409466>

La ciudad producida, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2018); Recuperado de:

http://www.ssplan.buenosaires.gov.ar/MODELO%20TERRITORIAL/1.%20Ciudad%20Producida/1_ciudad_producida.pdf

Le Breton, D. (2007). *El sabor del mundo.Una antropología de los sentidos*. Buenos Aires: Nueva Visión.

Lee, J., Ingold, T. (2006). “Field work on foot: perceiving, routing, socializing” in Coleman, Simon y Collins, Peter. *Locating the field. Space, place and context in anthropology*, Oxford: Berg.

Lindón, A. (2006). Territorialidad y género: una aproximación desde la subjetividad espacial, en *Pensar y Habitar la ciudad: Afectividad, memoria y significado en el espacio contemporáneo*. Barcelona: UAM Iztapalapa y Editorial Antrhtopos, Cuadernos A, p. 13 – 33.

Mapoteca de la Ciudad de Buenos Aires, 2018. Ministerio de Educación. Presidencia de la Nación.

- Mayan, M. (2001). Una introducción a los métodos cualitativos: módulo de entrenamiento para estudiantes y profesionales. Alberta: International Institute for Qualitative Methodology.
- MAPFRE (2016). Fundación MAPFRE. Recuperado de:
<https://www.mapfre.com/corporativo-es/acerca-mapfre/fundacion-mapfre/>
- Oldenburg, R (2013). Prólogo al libro *Sociolugares*. En: P. Páramo: Sociolugares. Bogotá. Ediciones Universidad Piloto de Colombia
- OMS-OPS (2016) Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud. Informe “La seguridad vial en la región de las Américas”. Recuperado de:
www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Road_Safety_PAHO_Spanish.pdf
- Ortiz, A. (2007). Hacia una ciudad no sexista. Algunas reflexiones a partir de la geografía humana feminista para la planeación del espacio urbano. *Revista Territorios*, v. 16-17, p. 11-28
- Páramo, P (2011). *Sociolugares*. Bogotá: Ediciones Universidad Piloto de Colombia.
- Páramo, P. (2017). "Reglas proambientales: una alternativa para disminuir la brecha entre el decir hacer en la educación ambiental". *Revista Suma Psicológica* v.24 fasc. p.42 - 58, 2017, DOI: 10.1016/j.sumpsi.2016.11.001
- Poe, Edgar Allan. (1972). El hombre de la multitud. En Julio Cortázar, *Cuentos I*. Madrid: Alianza.
- Sennett, R. (1978). El declive del hombre público. Barcelona: Península (orig. 1974).
- Talavera-García, R., & Soria-Lara, J. A. (2015). Q-PLOS, developing an alternative walking index. A method based on urban design quality. *Cities*, 45, 7-17.
- Torres, A. (2019). Documento de trabajo de tesis de maestría sobre un estado de la cuestión de literatura técnica acerca de temática de la caminabilidad. Universidad Pedagógica Nacional, Colombia.

Tribby, C. P., Miller, H. J., Brown, B. B., Werner, C. M., & Smith, K. R. (2016).
Assessing built environment walkability using activity-space summary
measures. *Journal of transport and land use*, 9(1), 187.

Waldenfels, B. (2015). Exploraciones fenomenológicas acerca de lo extraño. *Anthropos*.