

¿CÓMO SE RECORRE LA CIUDAD A PIE? CAMBIAR DE PARADIGMAS

HOW THE CITY IS WALKING? CHANGE OF PARADIGMS

Julia Villa

Estudiante Universidad Central de Chile

RESUMEN

La experiencia de caminar tiende a ser monótona, sobre todo cuando se realiza en una misma ciudad y se da una adaptación social (Navazo, 2010) pero cuando el proceso se altera y se es consciente de ciertos puntos en los que la experiencia adquiere características muy diferentes es inevitable profundizar y cuestionarse dicho proceso. Es así como nace este artículo, del choque "cultural" que me ocurrió al caminar en la ciudad de México y hacerlo también en Santiago de Chile y empezar a hablar de Paradigmas urbanos de ¿Cómo se recorre la ciudad a pie? del papel de los peatones, experiencias perceptuales y situaciones específicas en cada ciudad.

[Palabras claves] peatón, ciudad, percepción, paradigma

[Key Words] pedestrian, city, perception, paradigm

Introducción

No se es consciente del papel del peatón en una ciudad hasta que se vive esta experiencia y es más evidente en una Ciudad tan caótica como la Ciudad de México, donde el peatón es casi siempre un espectador del protagonismo de los automóviles, exceptuando el centro de la ciudad, donde se está implementando modelos de peatonalización de calles completas.

“En todo el mundo, los centros de las ciudades dominados por los automóviles se han transformado en sistemas de calles peatonales. La vida en los espacios públicos ha aumentado significativamente. Se ha desarrollado una completa vida ciudadana, social y recreativa” Jan Gehl (2006), parte de lo que dice se cumple sólo en el centro pero lamentablemente no ocurre lo mismo en otras partes de la misma ciudad, sigo hablando de México. En la gran mayoría de la ciudad, más bien, se implementa algo completamente distinto, por lo menos por los efectos que tiene. Los puentes peatonales, elementos que “facilitan la movilidad” de los que circulan a pie pero que en realidad es un pretexto para evitar paradas a los automóviles. Es así como “los transeúntes se dispersan aún más debido a un sistema de vías diferenciadas, en el que cada tipo de circulación tiene su propio recorrido, la separación es total” (Jan Gehl, 2006), llevándose la peor parte los peatones, los cuales tienen que hacer recorridos más largos para llegar a su destino.

Esta separación la hacen con el argumento de proteger a los peatones, aunque la intención fuera unir las dos circulaciones “la velocidad del movimiento crea diferencias sustanciales entre las ciudades de automóviles y las ciudades peatonales” (Jan Gehl, 2006), es como se llega al extremo de entender ciudades distintas a partir de las condiciones de cada actor urbano.

Con esta predisposición contra los automóviles llegué a la ciudad de Santiago. De un viaje en el que lo menos que me imaginaba era un cuestionamiento acerca de los paradigmas peatonales urbanos, el simple cruce de una calle la detonó. Y es que, en la Ciudad de México la dura batalla contra los automóviles es un acto de todos los días, en Santiago, la preferencia al peatón es increíble, por lo menos para mí, así dio cuenta mi reacción ante el primer “enfrentamiento” con un automóvil acá.

Al principio pensé que se había tratado de un error, posteriormente me hice la pregunta obligada: ¿Por qué no ocurre esto en México? ¿Cómo es que ocurre una u otra cosa en cada ciudad? Esta relación, me refiero al de peatón-auto, y su entendimiento se da de distinta forma en un lugar y otro. Una Posible respuesta, más bien apresurada, es la de la calidad de los ambientes exteriores según Jan Gehl (2006), “cuando los ambientes exteriores son de buena calidad, las actividades necesarias tienen lugar más o menos con la misma frecuencia; pero tienden a durar más, pues las condiciones físicas son mejores” Entonces el punto es responder a ¿A qué se refiere los ambientes exteriores de “buena calidad”?

Las siguientes líneas dan cuenta del impacto que me provocaron las dos experiencias peatonales y sobre todo contraponerlas,

siempre desde el punto de vista perceptual y personal. Abordar el tema desde estas dos perspectivas, es decir, desde dos ciudades con distinta dinámica, distinto medio urbano, da pie a un debate personal de sus implicaciones, enriqueciéndolo con las voces de expertos que apoyan mi pensamientos y que en la mayoría de los casos develan y explican situaciones que había vivido pero que no entendía por completo.

Nueva experiencia peatonal

Cuando estaba en México e imaginaba lo que pasaría llegando a Chile, me preparaba psicológicamente, mejor dicho, abría mi mente a nuevas experiencias y contrastes culturales, la comida, modismos, entre otros, nunca reparé en lo que podría ocurrir en una caminata por la ciudad. Quizá por eso es que esta situación llamó tanto mi atención.

Ese día después de llegar e instalarme provisionalmente en una casa de estudiantes, salí con una persona chilena para ir a ver una habitación en otro lugar a pocas cuadras de ahí, el caso es que cuando al cruzar la calle la persona que me acompañaba se “aventó” y cruzó, con un automóvil a pocos metros, su actitud me sorprendió y hasta en cierto grado pensé que era una persona imprudente. Por lo rápido que pasó todo no me di cuenta de algunos detalles que ahora pensándolo con mayor cuidado veo, su reacción fue totalmente natural, pues cruzó con toda confianza en un paso de cebra, elemento detonador de un derecho acá en Santiago.

Cuando Manuel Delgado dice “Vuelvo a Santiago y es la primera vez que vengo”, me pone a pensar acerca de cómo es que experimenta la ciudad, las relaciones que hace con experiencias previas o predisposiciones acerca de lo que puede ser la ciudad, en cierto modo él está preparado para vivir tal o cual experiencia de acuerdo a las condiciones urbanas del lugar y también del comportamiento de sus habitantes. Al mencionar “los peatones generan una energía extraordinaria, el individuo ha desaparecido y ha nacido algo más” (Delgado, 2014), aunque él se refiere más a las grandes masas, ejemplificándolo con las protestas o “plantones”, yo relaciono la frase con la experiencia de cruzar una calle en la ciudad de México, si se me permite la burda comparación. Cuando lo intentas solo, la sensación de enfrentarte a los automóviles, aunque el cruce esté controlado por un semáforo, es diferente a si estás acompañado por una gran multitud. Formas un equipo con personas que no conoces, hasta hay veces que los peatones se revelan y, aunque este un alto, cruzan, “generan una energía extraordinaria” más fuerte que el del automóvil. Aun tenemos en la mente este límite social-cultural, nos sentimos fuertes cuando estamos acompañados. Jan Gehl (2006) al citar un proverbio escandinavo “La gente va a donde hay gente”, explica lo mismo, es decir, que las personas son atraídas por las actividades que realizan otras en los espacios públicos, en este caso la actividad necesaria de cruzar una calle.

Al parecer los peatones chilenos tienen una mayor confianza, un poco más de esa “energía extraordinaria”. En Santiago, la energía de la que hablaba Delgado se complementa con un elemento de señalización, no necesariamente con un colectivo. Para ejemplificar esto, contaré una experiencia que ocurrió hace apenas unos días. Después de clases íbamos a comer, a un lugar que estaba a 15 minutos caminando, éramos

un chico chileno y dos mexicanas. Luego de pasar varios cruces con semáforos llegamos a uno que sólo estaba indicado el paso de cebra, con autos aproximándose, él continuó su camino y nosotras dos, las mexicanas, nos detuvimos automáticamente, concibiendo como peligroso pasar en ese momento. Generando una escena confusa para los automovilistas, luego Marco nos explicó una vez más que en estos cruces la preferencia la tiene el peatón, está explicación ya nos la habían dado pero nuestra mente se empeña en conservar los paradigmas iniciales. En este caso ocurre lo que Navazo (2010) describe como “proceso de adaptación social a los nuevos artefactos de motor a través de la expulsión de la vía pública y de un férreo recorte de la autonomía y libertad de movimiento”, es decir, nosotras hemos asimilado, por las condiciones en las que nos desarrollamos peatonalmente, que los autos están primero y aunque estamos ante una nueva forma de actuar la rechazamos automáticamente.

Para mi es todavía lejana la idea de Manuel Delgado cuando habla sobre el derecho a la calle de los peatones, “Apropiaciones insolentes para expresarse”. En su conferencia impartida en Chile (2014), dijo algo así como que los automóviles pudieran circular sólo cuando los peatones no usaran las calles. Esta declaración causó risas y mucho más a los que estamos más lejos de entender este concepto con ejemplos cercanos, pero en algunas otras ciudades se está cumpliendo y mencionar la misma frase ante aquellos ciudadanos sería normal.

John Zacharias (2013) menciona que peatonalizar las calles no ha funcionado en todas las ciudades, por ejemplo dice “en los 70’ las zonas peatonales fracasaron porque no existían todas las condiciones” refiriéndose a los paradigmas que se tienen previo al cambio, desencadenando en políticas urbanas que son las que influyen en una escala mayor. Nuestra mente no está preparada para afrontar esto y lo rechaza. Lo ejemplifica, para dejarlo claro, con proyectos de lugares en Tokio, nos habla de ciudades en las que el peatón es el protagonista, aunque en este sentido son acciones llevadas a cabo en el “centro”, el gran problema a solucionar es el “no centro” donde está la gran mayoría.

Partiendo de mí, ¿En qué momento percibo que el peatón de Santiago es diferente? ¿En qué momento tengo que cambiar mi comportamiento e incluso mi forma de percibir la relación auto-peatón para comprender y “encajar”? ¿Es necesario cambiar? Según mi poca experiencia, la respuesta a estos cuestionamientos es sí, si la nueva experiencia solicita cambios positivos, el esfuerzo por entender la nueva condición valdrá mucho la pena. De lo contrario, el esfuerzo tendrá que ser en sentido contrario, es decir, implantar la idea positiva que se trae, al lugar de desventaja.

Respecto a todo lo anterior “Se puede apreciar que el marco físico puede influir en mayor o menor medida en la situación social de los habitantes. El propio marco físico se puede diseñar de modo que las formas de contacto deseables se vean dificultadas o incluso resulten imposibles. La arquitectura puede, literalmente, ser un obstáculo para los modelos de actividad deseables.” (Jan Gehl 2006), sin lugar a dudas existen soluciones desde distintos puntos de ataque, desde la persona común y corriente que se esfuerza por comprender que su actitud hacia el entorno urbano tiene tal energía de cambio

que no es indiferente hasta los profesionales que se informan y comprenden su papel como actores en este cambio para bien.

Conclusiones

Finalmente, a pesar de que pasaron algunas semanas todavía no lo entendía, en teoría ya lo sabía pero mi inconsciente me traicionaba. ¿Es la misma experiencia caminar en una ciudad de México o en la misma Ciudad de México, que en alguna de Chile o en una de cualquier otro país? ¿Qué factores intervienen en este cambio de sensaciones? Al principio del texto ya me adelantaba en decir que la calidad de los espacios exteriores tenía que ver con la respuesta, de acuerdo a Jan Gehl (2006), y esto me revuelve, inevitablemente a los automóviles, pues la buena calidad va respecto a que si los peatones tienen cierto grado de libertad, es decir, espacios públicos donde el automóvil tiene un papel secundario. Al respecto mi actitud de sorpresa de debió a que al cambio de un espacio urbano de mala calidad a una de mayor calidad y, sin antecedentes la reacción fue hasta cierto punto, entendible.

“Podría decirse que la creación de áreas o calles peatonales donde se restringe casi por completo el tráfico motorizado es una actuación simple, sobre todo si se compara con la complejidad que acarrea, fuera de las zonas peatonales, conseguir que el tráfico de coches sea compatible con la vida social” (Navazo, 2010). Al parecer esto se puede lograr sometiendo en cierta forma al automóvil, como lo mencione unas líneas arriba, “tráfico lento significan ciudades animadas, al reducir la velocidad las experiencias se aumentan, se perciben de mayor manera” (Jan Gehl, 2006). La solución es la reducción de la velocidad, lo que para los automovilistas de la Ciudad de México, hoy mismo lo considerarían como un mal chiste pero que es posible con un cambio de actitud de la gente, tanto de los peatones como de los que están sobre un vehículo motorizado.

Pero al no tomar medidas se desarrollan aun más “ciudades aburridas y monótonas donde se da una segregación de las diferentes funciones urbanas y se le da confianza al automóvil” (Jan Gehl, 2006). Tal vez la situación más importante es estas dos condiciones que menciona, la segregación de funciones que provoca recorridos más largos y la confianza en los automóviles como solución para estos grandes recorridos, se llega el momento que la infraestructura vial es sólo para los automóviles, lo que ocurre en México. A diferencia de lo que ocurre en Santiago, donde por su tamaño se pueden recorrer más lugares de la ciudad sin que el automóvil sea imprescindible.

Aproximándonos al extremo, “En Europa, hay un modesto número de ciudades antiguas en las que la circulación y la vida de la ciudad nunca se ha disociado en tráfico rodado y tráfico peatonal” nos lo dice Jan Gehl (2006), de los ejemplos que menciona el de Venecia es un caso especial debido a su tamaño, aunque es mucho más chica que las dos ciudades mencionadas (Cd. De México y Santiago). “En Venecia el sistema peatonal todavía funciona como principal red de circulación, Venecia es un cuarto de estar con unos procesos integrados ampliados a escala de ciudad” (Jan Gehl, 2006). Caminar por allí me resultaría algo totalmente nuevo, una excelente oportunidad para cuestionar nuevamente los paradigmas y repensar nuestro rol en nuestra ciudad.

Asimilar el cambio me llevó algunas semanas pero ahora cruzar una calles en Santiago es una experiencia que vivo de forma más natural, ya no siento que estoy trasgrediendo una regla. Lo aun más interesante será el regreso a México, reclamaré mi derecho a la preferencia, demandaré una menor velocidad pero lamentablemente me encontraré ante un sistema gigante que me ignorará, en el peor de los casos, casi siendo fatalista, aunque tengo la esperanza de que comience a desarrollarse el proverbio escandinavo “La gente va a donde hay gente”, de que la “energía extraordinaria de los peatones” comience el cambio de paradigma.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Gehl, J. 2006 *La humanización del espacio público*. Barcelona: Reverté.

Márius Navazo. *De la Ciudad de Tránsito a la Ciudad Hogar*. Sabadell, España 2010.

Conferencia Magistral de Manuel Delgado, Antropólogo urbano.

“Yo pisaré las calles nuevamente. El espacio Público como escenario para el conflicto a principios del siglo XXI”. Jueves 28 de agosto de 2014. Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño de la Universidad Diego Portales, Santiago, Chile.

John Zacharias, Urbanista y geógrafo canadiense.

“Peatonalización urbana: problemas y desafíos”. Martes 13 de agosto de 2013. Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño de la Universidad Diego Portales, Santiago, Chile. Consultada en Vídeo. 01 de septiembre de 2014.