

Las distancias: qué son en la ciudad. Percepciones, espacios, aprendizajes

What do we mean by distances in the city? Perceptions, spaces, learnings.

Irene Quintáns Pintos¹

Arquitecta urbanista. Red OCARA
parahabi@gmail.com

Resumen. La transversalidad de disciplinas es algo difícil de encontrar en los estudios de grado universitarios. Los arquitectos/as, encargados de planear y diseñar los espacios urbanos, no estamos en contacto directo con conceptos de psicología, sociología o antropología. Sin embargo, todos ellos permean nuestro trabajo. El texto pretende mostrar algunos puntos de vista que entrelazan conceptos técnicos y perceptivos, algunas notas sobre espacios urbanos. Cómo se crean y perciben los lugares, cómo las distancias no son apenas metros sino sutilezas, mapas mentales, seguridades o miedos. Pedazos de ciudad que Georges Perec describe como: “Espacio libre, espacio contado, espacio descubierto. Falta de espacio. Espacio tiempo, espacio vivido, espacio disponible, espacio recorrido” (1974/1999, p. 21).

Abstract. Transversality among different disciplines is hard to find in higher education. We architects, as planners and designers of urban spaces, do not have a face-to-face contact with concepts of psychology, sociology or anthropology, yet they all permeate our day-to-day work. This paper intends to present some views that link technical and perceptive concepts, a few notes on urban spaces. How places are created and perceived, how distances are not barely metres but subtleties, mental maps, confidence or fears. Pieces of the city which are described by Georges Perec as: “Free space, recounted space, found space. Lack of space. Time-space, lived space, available space, walked space” (1974/1999, p. 21).

Palabras clave. Ciudad; distancia; seguridad; espacio urbano.

Keywords. City; distance; safety; urban space.

Formato de citación. Quintáns Pintos, Irene (2019). Las distancias: qué son en la ciudad. Percepciones, espacios, aprendizajes. *URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 9(1), 17-32. http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/quintans_pintos

Recibido: 13/12/2018; **aceptado:** 22/04/2019; **publicado:** 24/07/2019

Edición: Almería, 2019, Universidad de Almería

Introducción

En las carreras técnicas aprendemos a proyectar espacios urbanos con medidas establecidas y estandarizadas por normas técnicas, teniendo poco contacto formal con otras disciplinas como psicología, sociología o antropología, que aportan otras dimensiones no tangibles. Por un lado, la distancia entre nosotros y otras personas (apartado “Percepciones” en el texto) puede condicionar nuestro desarrollo integral (físico, emocional, intelectual y social). Por otro, las distancias (apartado “Espacios”) configuran nuestra manera de entender y vivir el espacio urbano. Muchos de los problemas actuales de la población urbana se deben a la falta o al exceso de algunos elementos, necesarios en su medida justa. En el presente texto mostramos datos y conceptos que se entrelazan, con los que podremos entender mejor esta pequeña provocación técnica.

Las percepciones

La proximidad no siempre depende de la distancia

¿Qué es algo próximo?, ¿está a pocos metros?, ¿hay pocos obstáculos en el camino?, ¿es emocional?, ¿las distancias definen nuestro barrio, nuestra unidad de apropiación de la ciudad? A lo largo del siglo XX, varios urbanistas intentaron definir qué es un barrio, su forma, su tamaño. Christopher Alexander sugiere que la “vecindad” sea una “unidad espacial identificable, con no más de 300 metros de anchura ni más de 400 o 500 habitantes” (1977, p. 97). Clarence Perry (1929) definió la “neighborhood unit” [unidad de vecindad] como un área con un radio de cinco minutos a pie, de aproximadamente 400 metros. Georges Perec sin embargo, desdibuja las distancias físicas con una sola frase. Barrio es “la parte de ciudad a la que no hay que trasladarse, puesto que precisamente ya estamos en ella” (1974 /1999, p. 93). Nuestro espacio

¹ Alumna del Programa de Posgrado “Persona y sociedad en el mundo contemporáneo” (Psicología Social, Universitat Autònoma de Barcelona - UAB)

de ciudad, el que nos hace sentir que somos parte de lo urbano, que nos hace sentir pertenencia, no se define con medidas: es emocional.

Para la RAE, Real Academia de la Lengua Española, distancia, en su acepción geométrica, es la longitud del segmento de recta comprendido entre dos puntos del espacio. Pero también es el espacio o intervalo de lugar o de tiempo que media entre dos cosas o sucesos.

En *Tentativa de agotar un local parisino*, Perec describe “lo que generalmente no se anota, no se nota, lo que no tiene importancia: lo que pasa cuando no pasa nada, salvo tiempo, gente, autos y nubes” (1975/1992, p. 16). Perec nos devuelve lo que, por obvio, ya no percibimos en el mundo, esos espacios o intervalos de lugar o tiempo que nos dice la RAE. El barrio definido por sus variaciones sutiles del clima, de su luz, escenarios. Mil detalles pequeños e imperceptibles que componen su vida. Lo que pasa aquí, allá, de aquí a allá, en las “distancias”.

Y es que, para definir lo que es un espacio de vida en la ciudad, cuánto mide, cómo es, solo puede ser experimentándolo. “*There is no place before arrival*” [No hay lugar antes de la llegada], es una de las obras del artista alemán Olaf Nicolai (2018). En este artículo no haremos una relectura del tan estudiado concepto de “espacio personal” (Hall, 1963; Sommer, 1969), sino algunos apuntes desde el punto de vista del arquitecto, del urbanista, del técnico que debería leer y diseñar la ciudad pensando en cómo será vivida y percibida. Qué es proximidad, cómo la medimos, cómo las distancias marcan nuestra relación con la ciudad.

Cuanta menos distancia, mejor

La teoría del apego (Bowlby, 1958) es la teoría que describe la dinámica de largo plazo de las relaciones entre los seres humanos. Su principio más importante declara que un recién nacido necesita desarrollar una relación con al menos un cuidador principal para que su desarrollo social y emocional se produzca con normalidad. Este vínculo afectivo estable y cálido traería un funcionamiento vital óptimo, aunque otras revisiones de su teoría, como las provenientes de corrientes psicoanalíticas, no están de acuerdo con la naturaleza y origen del vínculo.



Imagen 1. Importancia de las interacciones positivas en la primera infancia.
Fuente: Center on the Developing Child – Harvard University (s/f). Serve and Return²

Otra disciplina muy presente en los medios de comunicación en los últimos años, la neurociencia, ha enfatizado (tanto en estudios académicos, publicaciones en medios sociales o campañas de información) la importancia de las interacciones “serve and return” [servir y devolver] (Shonkoff, 2011), que dan forma

² <https://developingchild.harvard.edu/science/key-concepts/serve-and-return/>

a la estructura cerebral y al desarrollo de las funciones cognitivas superiores. Los niños/as pequeños buscan de modo natural la interacción mediante balbuceos, expresiones faciales y gestos, y los adultos les responden con el mismo tipo de vocalización y gesticulación. En ausencia de tales respuestas –o si estas son poco fiables o inapropiadas–, la arquitectura cerebral no se forma de la manera prevista, lo que puede conducir a disparidades en el aprendizaje y la conducta (Center On The Developing Child – Harvard, s/f). Y para ello, cuanto más apego y cuanta menos distancia, mejor. Cariño y afecto.

¿Y cómo llevamos estas ideas a la ciudad? Pues hay una solución sencilla y económica que contribuye al apego: los portabebés (fulares y mochilas), que se pueden usar desde el primer día de vida del bebé, siendo una continuación de la vida intrauterina. Datos científicos apoyan los beneficios del uso del portabebés: el bebé está en sintonía con la respiración y ritmo cardíaco del cuidador, así como con sus movimientos al caminar. Esto le ayuda a regular sus ritmos vitales, ganan peso más rápido, tienen menos cólicos y crisis de lloros (Hunziker y Garr 1986; Peláez-Nogueras, Field, Hossain y Pickens, 1996). Elena de Regoyos (2012), en su blog, *MamaÉ me mima*, escribe por qué el bebé está física y emocionalmente hecho para ser cargado:

El ser humano es de los pocos animales que nace inmaduro. No es un error de la naturaleza, evidentemente, sino que tiene una explicación causal y consecuencias.

La causa es la bipedestación y al aumento de la capacidad cerebral (y, por tanto, el aumento del tamaño de la cabeza). Los primates nacen con el 50% del cerebro adulto, los adultos con el 25%, y solo alcanzan el 50% cuando tengan 9 meses de edad fuera del útero. Ese es el tiempo considerado por la mayoría de los autores como el tiempo de “extero-gestación”, y solo llega al 80% con dos años de edad. La consecuencia es que, al nacer con una grande parte del cerebro sin desarrollar, crea las conexiones neuronales a través de las interacciones con su entono (estudios de Harvard hablan de un millón de nuevas conexiones por segundo). Como describimos antes, las interacciones con el cuidador son fundamentales, pero deben ser seguras. Y el contacto físico con el cuerpo de la madre o cuidador es placentero, benéfico y recomendable, además de necesario. Sin límite de tiempo, cuanto más, mejor. (Párrafo 1).

Y cuanto menos distancia, mejor.



Imagen 2. Porteo fisiológico de bebés. *Izquierda:* Je Porte Mon Bébé³. *Derecha:* Siroué⁴

Además, los portabebés dan autonomía al adulto (manos libres) y también puede ser una excelente herramienta de movilidad urbana en entornos urbanos vulnerables, sin infraestructuras adecuadas.

³ <https://love-radius.com/porte-bebe-et-physiologie-quelle-bonne-position-pour-bebe>

⁴ <https://siroue.com.br/>



Imagen 3. *Izquierda y centro:* calles en São Paulo, Brasil (Fotografías de la autora). *Derecha:* escaleras en Caracas, Venezuela (Fotografía de Leonardo Yáñez)

Cuando la distancia se confunde con falta de amor

Cuanto más apego al inicio de la vida, más seguridad después. Varios autores defienden esta relación paradójica. Mary Ainsworth (1978) definió la sensibilidad parental como la capacidad de percibir e interpretar correctamente las señales de apego de los niños/as, y de dar respuesta de forma inmediata y adecuada. Se verificó una asociación entre la falta de responsividad e inseguridad de los niños/as, y la falta de responsividad sensible y vínculos seguros.

Pero no podemos confundir el apego en la primera infancia, muy necesario, con el exceso de sobreprotección a lo largo de la infancia, fenómeno demasiado común en los últimos tiempos, y que se ha llamado ‘padres helicóptero’⁵. Frente a esto, los expertos vuelven a hacer hincapié en la necesidad de que los niños/as sean autónomos, que sean capaces de enfrentarse solos a los desafíos propios de su edad (han surgido innumerables debates sobre este fenómeno, literatura, libros, webs, etc.). Para los autores del estudio elaborado por la Universidad de Minnesota, y publicado en *Developmental Psychology* (Nicole Perry et al., 2018), un padre helicóptero es aquel que está controlando continuamente a su hijo/a, le dice cómo y a qué debe jugar, cómo recoger, cómo actuar, entre otros mandatos. Aunque muchos padres sobreprotectores estén tratando de proteger a sus hijos/as y evitarles daños, esto puede dificultar el desarrollo apropiado de sus habilidades de autorregulación.

Los hijos necesitan distancia, pero con amor.



Imagen 4. Desarrollo infantil, libertad y autonomía. Fuente: Victor Farta Ilustração. *Bebografia* (2014, noviembre, 27) [Facebook]⁶

⁵ García, C. (El País, 20 de junio de 2018). Los ‘padres helicóptero’ crían hijos incapaces y dependientes. https://elpais.com/elpais/2018/06/20/mamas_papas/1529486353_430587.html

⁶ <https://www.facebook.com/victor.ilustracao/photos/a.292371987608840/350095705169801/?type=3&theater> (con autorización del autor para su reproducción en el presente artículo).

Si pensamos en cómo esto determina el uso de la ciudad por parte de la infancia, veremos que el tema se hace aún más complejo. Principalmente en países donde la violencia es muy elevada, además de la poca libertad que los niños/as tienen en su crianza, el acceso a la ciudad se hace muy restricto, muy controlado. Un caso extremo, que podría acontecer en un futuro no tan lejano, es el episodio *Arkangel* de la serie *Black Mirror* (Netflix, 2017). Una madre se inscribe para participar en una prueba gratuita de “Arkangel”, un chip que se coloca dentro del cerebro de sus hijos y permite que sus padres puedan rastrearlos, controlar su salud y acceder a lo que los niños/as están viendo en tiempo real a través de una tableta de “unidad parental”. Además, el sistema puede detectar los niveles de estrés del niño/a y desenfocar las imágenes de cualquier cosa que le pueda causar estrés o miedo, principalmente cuando está fuera de casa.

Si preguntamos sobre cuál sería el mejor lugar donde un niño puede estar (suelo hacerlo con mis alumnos), la mayoría responde “en su casa”. Sin embargo, cuando el público trabaja con programas relacionados con la naturaleza, la movilidad activa, las respuestas son más heterogéneas y aparecen elementos de la ciudad. En el parque, en la escuela, jugando. Lo que no se conoce tanto son las consecuencias negativas para la salud de los niños/as del “quedarse en casa”.

Si nuestros hijos/as pasan su día a día en ambientes cerrados (puede ser la casa, el centro escolar, el automóvil), serán sedentarios. Un nuevo estudio realizado por la Iniciativa Europea de Vigilancia de la Obesidad Infantil de la Organización Mundial de la Salud (2018) mapeó los hábitos de vida de 250 000 niños/as (6 a 9 años) de la región europea de la OMS. Los países del sur de Europa tienen la tasa más alta de obesidad infantil. En Italia, Chipre, España, Grecia, Malta y San Marino, aproximadamente uno de cada cinco niños/as (entre el 18% y el 21%) son obesos. La alimentación inadecuada o la falta de tiempo para actividades más vigorosas, como deportes o juego libre, contribuyen a esta situación. Una investigación dirigida por las marcas británicas de detergente (Edelman, 2016) que se llevó a cabo en diez países con 12 000 padres que tenían hijos/as de entre cinco y doce años, concluyó que los niños/as suelen tener entre treinta minutos y una hora al día, como máximo, de juego al aire libre, cuando los internos de las prisiones de máxima seguridad de Estados Unidos salen al patio al menos dos horas al día.

Poco juego, mala alimentación, escaso contacto con el aire libre. Conforme a estos resultados, Persil lanzó una campaña publicitaria titulada *Liberad a los niños. Ensuciarse es Bueno*, liderada por sir Ken Robinson. Hay que jugar, hay que ser libres, todo lo que se pueda.

Además de la escasez de tiempo para ello, hay otro agravante: el tipo de juego. Los padres helicóptero no permiten que sus hijos/as experimenten desafíos (se pueden lastimar), y esto trae consecuencias para la vida adulta. Si no se experimentan los propios límites en la infancia, se hará de forma descontrolada en la juventud o vida adulta, o peor aún, no se experimentará ninguno. Los riesgos (controlados y seguros, pero no excesivamente seguros) son necesarios. Parques de juego donde los niños/as se sienten desafiados y disfrutan con los juegos, sin tener a su cuidador a poquísima distancia indicándole todo lo que puede o debe hacer; o sin ser espacios sobreprotegidos con suelos de goma y elementos artificiales de plástico. Tim Gill (2007) es un experto británico autor del libro *Sin miedo. Creciendo en una sociedad de aversión al riesgo*. En sus trabajos, él apuesta por el “*playful risk*” [riesgo lúdico], de una forma sensata y reflexiva. Dar libertad de movimientos y espacios libres, donde desarrollar la imaginación y explorar posibilidades. Y con cierta distancia, apunta el pedagogo italiano Francesco Tonucci. En algunas de sus charlas y entrevistas, comenta la siguiente anécdota:

Una niña de una ciudad italiana escribe a su alcalde: Querido alcalde, habéis puesto los bancos del parque al revés. Porque lo habéis puesto mirando hacia el parque. Y cuando yo voy con mi abuelo, él me mira mientras que yo juego. Y no lo soporto”. Porque esta niña está protestando, no puede ser que mientras un niño juega haya un adulto que lo vigila, que lo observa. Es incómodo. Es más que incómodo. Es... ¿Cómo se puede decir? Irrespetuoso. (El País, 2018, transcripción, minuto 39:24)⁷

⁷ Entrevista a Francesco Tonucci. *Programa Aprendemos Juntos*. El País y BBVA. <https://aprendemosjuntos.elpais.com/especial/aprender-a-leer-y-escribir-es-el-mejor-regalo-para-tus-hijos-francesco-tonucci/>

Hablamos de juego, y también de movilidad urbana. El 52% de la muestra española de la Iniciativa Europea de Vigilancia de la Obesidad Infantil (OMS, 2018) declara ir caminando o de bicicleta a la escuela, un porcentaje alto de movilidad activa. El porcentaje es alto y saludable, aunque los otros indicadores de salud del estudio no son tan buenos (peso, alimentación y actividad física). Ahora pensemos no sólo en el caminar, sino en cómo caminan los niños/as. ¿Van con adultos?, ¿con otros niños/as?, ¿solos?, ¿varias de estas opciones?

“Es interesante analizar qué pasa con los que viven entre los 500 y 1000 metros, una distancia realmente escasa que puede ser recorrida andando en 15 minutos” (Román y Salís, 2010). ¿Cerca pero lejos? Los proyectos de caminos escolares, desarrollados en todo el mundo principalmente desde la década de los años noventa, incentivan que el trayecto casa-escuela sea hecho a pie o en bicicleta. Vivir cerca no es garantía de que el alumno podrá hacer ese trayecto corto caminando.

Hay varias modalidades, en función de la edad y otras circunstancias del entorno. Algunas organizan grupos de niños/as acompañados de algunos adultos (los llamados Pedibus o *Walking Buses*), otras facilitan que los niños/as puedan ir sin adultos. Cuando los caminos escolares son política pública, varias entidades de gobierno municipal participan: educación, urbanismo, obras, entre otras; pero el aporte más importante es de la comunidad escolar, las familias y los vecinos de la zona por donde transcurren estos trayectos.

David Engwicht (1993) fue el idealizador de los *Walking Bus* en su libro, *Reclaiming our cities and towns: Better living with less traffic*. Él creía que los Pedibus funcionaban mejor cuanto más informales fuesen, pues cuando son programas oficiales pueden surgir dificultades en culturas con aversión al riesgo (como el título del libro de Tim Gill). Su propuesta evolucionó (junto con la municipalidad australiana de Yarra Ranges y el apoyo de Victoria Walks y VicHealth) hacia otra que muchos podrían considerar más radical: el programa *Free Range Kids* donde el desafío es aprender a negociar los riesgos con los hijos, estableciendo límites y reglas, para poder caminar a la escuela. No es necesario que los niños/as (con o sin adultos) hagan todo el trayecto caminando, sino la parte con la que se sientan cómodos. Pueden marcarse puntos de recogida o entrega a varias distancias de la escuela. ¿Lejos pero cerca?

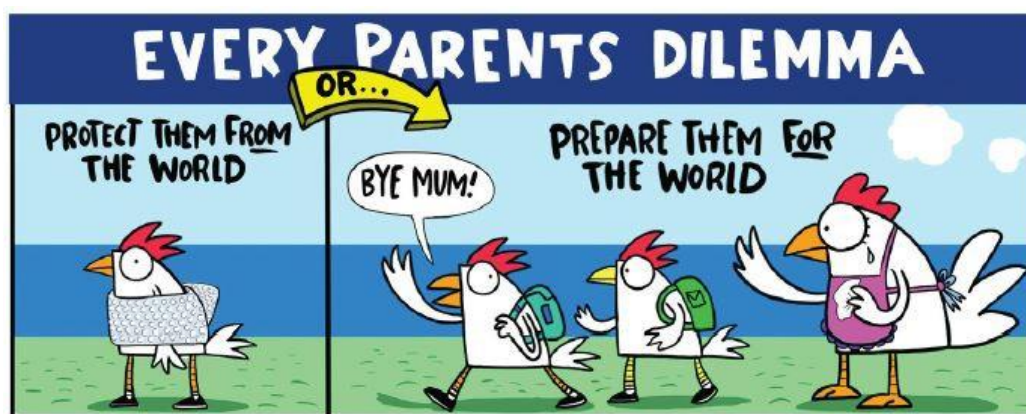


Imagen 5. Crianza, autonomía y caminos escolares. Fuente: Creative Communities. Free Range Kids Programs (s/f)⁸

Cuando la distancia es de seguridad

Una forma de medir la calidad del ambiente de la ciudad es ver cómo una madre se separa de su hijo mientras pasea, o si lo lleva de la mano con fuerza. La distancia entre ellos podría ser un indicador para valorar el ambiente urbano y social por donde caminan. El video, *Caminando con Tim Tim* (Gerhardt, 2014⁹), rodado en Porto Alegre (Brasil), muestra cómo una madre y su hijo Valentim de 16 meses caminan

⁸ <http://www.creative-communities.com/learning-centre/>

⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=JPfj5jR0-o0>

desde su casa hasta la de la abuela. La madre, Genifer Gerhardt, deja que su hijo explore el camino, toque la acera, hable con los desconocidos que ya son amigos. Quizás la calle no es un ejemplo de la mejor urbanización, pero su calidad media junto con el entorno amigable (lo que Jane Jacobs llamaba “ojos en la calle” –lo que más tarde se conocería como vigilancia natural–).



Imagen 6. Valentim saluda a sus vecinos. Fuente: Gerhardt, G. [OCARA Urbana] (2014, junio 6). *Caminando con Tim Tim* (E. Quintáns, Trad.) [Archivo de vídeo]

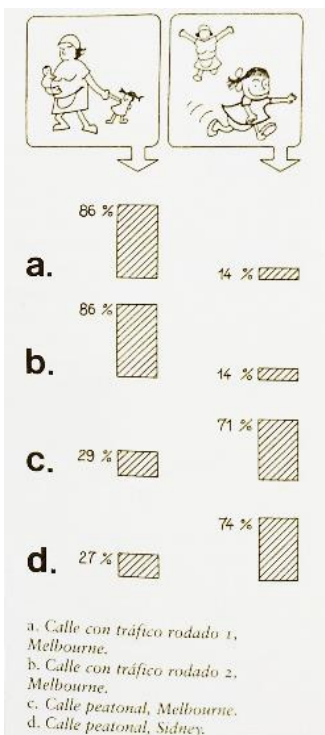


Imagen 7. Relación entre la tipología de calle (con tráfico – peatonal) y la distancia cuidador – niños/as/as. Fuente: Gehl, J. (2006, p. 186)

Otros autores relacionan elementos urbanos con la distancia entre madre e hijo, si van de la mano o no. Según afirma Jan Gehl (1971):

“Otro importante requisito de seguridad es la protección contra el tráfico rodado. Si esta exigencia no se satisface adecuadamente, el resultado es una amplia restricción... Los niños/as deben ir de la mano de los adultos. Las personas mayores tienen miedo de cruzar la calle. Ni siquiera en la acera es posible sentirse totalmente a salvo.

Una investigación sobre las calles de coches y peatones en Australia, que ilustra lo segura que se siente la gente en estos tipos de calle, y las medidas de seguridad que los peatones se ven obligados a tomar precisamente en las calles con tráfico rodado. De todos los niños/as menores de seis años que había en las aceras de las calles normales con tráfico, el 86% iba de la mano de un adulto. En las calles peatonales, las cifras casi se invertían y al 75% de los niños/as se les permitía corretear libremente.” (p.187)

Donald Appleyard (1982), profesor de diseño urbano de la UC Berkeley, cuantificó el impacto del tráfico en las relaciones sociales.

Descubrió que las personas que viven en calles con menos tráfico tienen más amigos, conocen a más vecinos y sienten más orgullo y protección. En 2005, ese estudio fue replicado en cuatro barrios de la ciudad de Nueva York. Los resultados confirmaron el efecto negativo del tráfico en las relaciones entre vecinos. Además, en relación a las familias con niños/as, se vio que el 21,7%

de los padres que viven en calles con tráfico pesado prohibía a sus hijos/as jugar en la calle, siendo 7,4% en calles con tráfico medio y 0% en calles con poco tráfico.

La ciudad de Pontevedra, cuyo alcalde desde el año 1999, Miguel Anxo Fernández Lores, es asesorado por Francesco Tonucci desde años,

es un espacio de experimentación y descubrimiento para la infancia. Su diseño urbano también quiere combatir el sedentarismo y potenciar el movimiento y el deporte en la infancia. Para sus impulsores, los niños/as deben tener alternativas próximas a sus domicilios para jugar y expresarse con seguridad y sin la amenaza de los automóviles. De esta forma, se ha trabajado un objetivo clave: que se pueda jugar en la calle (Doménech, 2018)¹⁰



Imagen 8. Camino escolar en São Paulo, Brasil (Fotografía de la autora)

La distancia entre madre e hijo/a, caminando, puede ser un indicador de la hostilidad del entorno urbano, del flujo de tráfico, de las posibilidades de interacciones sociales y oportunidades de juego. Pero no es solo eso, desde el punto de vista de la pediatría y la teoría del apego, surgen otras ideas.

Carlos González (2003, p. 107) afirma:

Hay una madre y su hijo en la ciudad, con algo común en sus desplazamientos: la madre siempre es el origen y el final. El niño se aleja lentamente, por etapas, deteniéndose aquí y allá para investigar algo interesante. Llegada a cierta distancia, decide emprender el camino de vuelta. Esta distancia de seguridad, en la cual el niño se detiene y da media vuelta, aumenta con la edad y varía con distintos factores.

Existe un doble sistema de seguridad; tanto la madre como el niño se encargan de mantener el contacto, mirándose con frecuencia y a veces diciendo algo. Es un espectáculo fascinante preciso como una sinfonía, aunque no esté ensayado. Según Bowlby, la madre es la «base segura» para la conducta de exploración del niño, que compara con el avance de una patrulla de reconocimiento en territorio enemigo. Mientras se mantengan en contacto con su base y crean posible retirarse en caso de peligro, podrán avanzar con seguridad, mantenerse a una distancia «de seguridad».

¹⁰ Doménech, M. (El País, 16 de mayo de 2018). Pontevedra, el modelo urbano para las ciudades que miran a la infancia. https://elpais.com/elpais/2018/05/16/mamas_papas/1526464645_990680.html

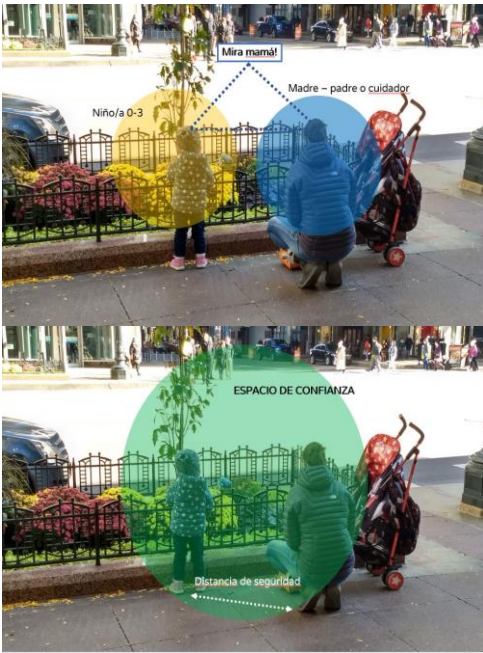


Imagen 9. Diagramas de distancia de seguridad. Niña con su madre paseando por Chicago, Estados Unidos. (Diagrama y fotografías de la autora)

Cuando la distancia trae sutilezas

Sólo así, cuando la madre o cuidador suelte la mano de su hijo/a, siempre que el entorno lo permita, podrá recibir una flor caída en la calle o admirarse con los comentarios de los pequeños sobre el camino.

Valentín me ha enseñado sobre los caminos y que el tiempo es el señor de las delicadezas, desafíos y novedades constantes e interminables. Valentín me ha enseñado sobre los caminos, caminar y destinos. Que la llegada no es más valiosa que el caminar. Que el encuentro es precioso y necesario. (Gerdhart, 2014)

Porque, a veces, los niños/as dirían que “soy un huracán, hablo de más hago demasiado pienso demasiado siento demasiado. Y en toda esa agitación, encuentro cosas que me paran”¹¹. Permitamos la distancia para encontrar sutilezas.

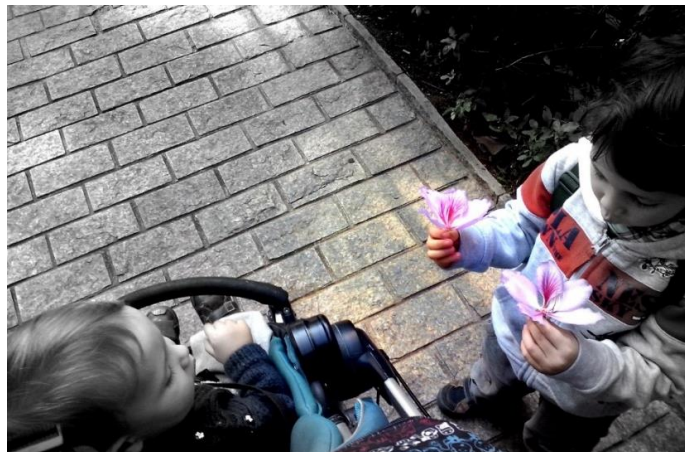


Imagen 10. Sutilezas en el camino hacia la escuela en São Paulo, Brasil (Fotografía de la autora)

¹¹ Reis, B. (2014). Ilustraciones “Anna Bolenna, a perturbada da corte” [blog]. Consultado en 03/2014. <https://annabolenna.wordpress.com/>

Los espacios

Cuando la distancia dibuja mapas mentales

John O'Keefe, May-Britt Moser y Edvard I. Moser ganaron el Premio Nobel de Medicina 2014 por descubrir el "GPS interno" del cerebro que posibilita la orientación en el espacio. "¿Cómo el cerebro crea un mapa del espacio que nos rodea y cómo podemos navegar en nuestro camino a través de un entorno complejo?", preguntó el Instituto Karolinska de Estocolmo durante la entrega del premio.

O'Keefe descubrió en 1971 los primeros componentes del sistema de posicionamiento interno. Halló que un tipo de células se activaba cuando una rata se encontraba en un lugar determinado de una habitación y que otras se activaban cuando estaba en otro punto. Argumentó que estas "células de lugar" –situadas en el hipocampo– formaban un mapa dentro del cerebro. La pareja May-Britt y Edvard I. Moser descubrió "otro componente clave" de ese sistema en 2005 al identificar otras células nerviosas, "células de red", que generaban un sistema coordinado y permitían de forma precisa situarse en el espacio. Esa parte del cerebro actúa como una especie de carta náutica, cuenta con células que ayudan al cerebro a juzgar las distancias y navegar. El comité del Premio Nobel estableció que la combinación de células de lugar y de red "constituye un sistema de posicionamiento integral, un GPS interno, en el cerebro"¹².

Descubrimos con ellos que para crear el mapa mental el cerebro "absorbe" referencias. Referencias urbanas, elementos que vemos y sentimos cuando caminamos. Los niños/as conseguirán dibujar sus trayectos, con detalles reales (además de elementos naturales y otras figuras humanas) cuando sientan el camino, lo experimenten, lo conozcan. De nuevo aparece la importancia de la movilidad (libre) del peatón para el desarrollo cognitivo.



Imagen 11. Dibujos de alumnos de seis años, sobre su trayecto casa-escuela, en transporte escolar (izquierda) y caminando (derecha). São Paulo, Brasil (Acervo de la autora)

¹² BBC Mundo (6 de octubre de 2014). Descubridores del "GPS del cerebro" ganan Premio Nobel de Medicina 2014. https://www.bbc.com/mundo/ultimas_noticias/2014/10/141006_ultnot_premio_nobel_medicina_2014_jp

Cuando falta distancia

El desarrollo cerebral en la primera infancia también se puede ver afectado de una forma muy negativa por factores del ambiente en que vive el bebé. Hablamos de apego e interacciones positivas al comienzo del artículo, pero las condiciones insalubres de su vivienda y su barrio también son determinantes.

En Brasil, los “cortizos” son viviendas multifamiliares, construidas en una o más edificaciones de un mismo lote urbano. Se subdividen en varias habitaciones alquiladas, subalquiladas o cedidas a cualquier título.

Este tipo de viviendas [podríamos compararla con las “corralas” de Madrid] es uno de los problemas más graves de la ciudad de São Paulo. Espacios muy reducidos [falta de distancia], precariedad de las instalaciones, sin ventilación, baños colectivos, altos precios y consecuentemente falta de calidad de vida. Están predominantemente localizados en los barrios centrales y sus habitantes tienen salarios insuficientes para poder acceder a viviendas adecuadas. (Kohara, 2012).

Las funciones cognitivas y de leguaje también se ven afectadas desde la infancia. En su tesis de doctorado, Kohara (2009) estudia la relación entre las condiciones del hábitat y el desempeño escolar de niños/as residentes en *cortizos*. Va más allá y registra las percepciones, dificultades y deseos.

Sommer (1973) dice que el espacio personal es un área con límites invisibles que rodean nuestro cuerpo, un territorio portátil que puede ser llevado para cualquier lugar. Así, este puede ser ampliado, disminuido o desaparecer. Me aventuro a decir que el de los niños/as de los *cortizos* desaparece. Además de desaparecer, en esas viviendas hay normas rígidas para mantener la convivencia, y el juego libre no encuentra espacio.

La falta de oportunidades de vivienda provocó que decenas de familias ocupasen un edificio emblemático en el centro de São Paulo desde los años 2000, el edificio Wilton Paes de Almeida, en la plaza Largo do Paissandu, de 24 pisos. Abrigaba casi 150 familias (aproximadamente 375 personas), y se incendió y derribó por el fuego en una noche de mayo de 2018. Adultos y niños/as fallecieron por no poder huir a tiempo del inesperado desmoronamiento.

En diciembre del año 2014, como parte de las actividades del Programa Centro Aberto – Largo do Paissandu, de la Secretaría Municipal de Desarrollo Urbano (SMDU), realicé un taller en esa plaza. El Programa, asesorado por el conocido urbanista Jan Gehl, pretendía revitalizar varios puntos vulnerables del centro de la ciudad.

Los niños/as que participaron del taller vivían en los cortizos y edificios abandonados de esa región. Con arte y sonrisas, por unas horas, se olvidaron de la falta de espacio: la plaza era suya.



Imagen 12. Taller Red OCARA para el Programa *Centro Aberto*, en Largo do Paissandu, São Paulo, Brasil. (Fotografía de la autora)

Cuando debemos mantener las distancias

Además de los problemas de servicios básicos y vivienda, en otras regiones más nobles de las ciudades, el conflicto es otro: la hostilidad urbana. Por intereses económicos (para poder sentarse hay que ser cliente), higienistas (evitar que las personas sin hogar duerman en el mobiliario urbano público), o motivos puramente excluyentes, la ciudad marca las distancias.

La ciudad ha sido siempre escenario de juegos de poder y control contra usos “no autorizados” o indeseados. Las murallas exteriores para defenderse de “los otros” siempre se han visto complementadas con otro tipo de barreras interiores para defenderse de “los otros entre nosotros”. Llevamos toda la vida viendo púas, barras, rejas, sierras, planos inclinados o intrincados motivos decorativos de apariencia más o menos agresiva en alféizares a nivel de calle, y todos ellos comparten la misma visión defensiva de la ciudad (Ecosistema Urbano, 2014).

Los movimientos internacionales de Ciudades Amigables de la Infancia intentan paliar las condiciones inadecuadas para tener una ciudad saludable, segura e interesante. Los niños/as también sufren la presencia de pinchos, púas, muros, cámaras, contruidos para ahuyentar a los ‘indeseables’, que pueden ser peligrosos para su tamaño y altura.



Imagen 13. Elementos hostiles en la ciudad. São Paulo, Brasil. (Fotografía de la autora)

Podríamos entrar en el debate del rechazo a la infancia indeseada de los últimos años, sin embargo, pienso que hasta ahora la arquitectura hostil no se ha dirigido a ellos explícitamente.

Dicho esto, también es cierto que se detecta cierta corriente *niñofóbica* en nuestras ciudades. Lo notas en las miradas cuando entras a un restaurante con niños/as. Y lo notas en los cientos de *tuits* y comentarios como los de Rodrigo que, sin hacerse virales, pueblan cada día las redes sociales. Me pregunto por qué molestan tanto los niños/as. Por qué tenemos esa doble vara de medir con ellos. (Cordellat, 2018)¹³

Pero ellos mismos pueden ayudarnos con algunas soluciones. En uno de los Consejos de Chicos y Chicas de la ciudad argentina de Rosario (2005), promovidos por las enseñanzas de Francesco Tonucci, se propuso un proyecto municipal que cuestionaba los parámetros tradicionales de la seguridad urbana. Hernán, de 9 o 10 años, decía:

¹³ Cordellat, A. (El País, 30 de noviembre de 2018). *¿Por qué molestan tanto los niños/as en los restaurantes?* https://elpais.com/elpais/2018/11/29/mamas_papas/1543485139_602166.html

Es fácil: son suficientes dos padres tomando mate en cada manzana. Los niños/as nos necesitan a nosotros, los adultos, pero no de la mano, no para vigilarlos, sino de lejos. Lo que piden es crear un ambiente sereno donde la solidaridad y la atención de todos faciliten una situación de seguridad, incluso para los más pequeños. (Tonucci, 2009, p. 163).

Eso llevó a la administración a pedir a los niños/as que hicieran el diseño de un banco para sentarse, que se realizó y colocó en las aceras de la ciudad con una invitación a los ciudadanos. Junto con los bancos, se podía leer el mensaje: “Siéntese, siéntase parte del juego. Los niños/as de la ciudad de Rosario, estamos plantando bancos en plazas y aceras para que los adultos recuerden que cuando ellos se sientan atentos a lo que nos rodea, nos sentimos más acompañados.” (Municipalidad de Rosario, 2009, p. 44). La distancia, de nuevo. Manteniendo las distancias, pero estando presentes.

Cuando la distancia trae pobreza

La transversalidad de disciplinas es algo difícil en los estudios de grado universitarios. En Arquitectura, por ejemplo, nos enseñan conceptos de psicología (o de sociología o de tantas otras disciplinas), pero hay un concepto que deberíamos aprender: “pobreza de tiempo”.

En el video “Two worlds, one city” [Dos mundos, una ciudad] (Caffé, 2016), podemos ver a dos mujeres residentes en São Paulo (Brasil) con rentas opuestas. Selma, la mujer con menos recursos económicos, necesita tres horas para volver a casa. Cuando llega, a las diez de la noche, sus hijos ya están dormidos. Trabaja y se desplaza en una red de transporte público insuficiente en una ciudad gigante donde la desigualdad social y urbana es extrema. Roberta, la otra mujer del video, disfruta de los espacios de la ciudad y de su familia.



Imagen 14. Dos mujeres de diferentes clases sociales y su cotidiano. Fuente: Caffé, C. (2016). Global Platform for the Right to the City Media. #SupportRight2City – Episode 1 - Two Worlds, One City [Archivo de video]¹⁴

La pobreza de tiempo, en realidad, afecta a todas las clases sociales y puede ser más crítico con las familias más ricas, pues el tiempo de cuidado parental se terceriza. Sin embargo, este video nos muestra cómo las distancias físicas y sociales, además de pobreza de dinero, traen pobreza de tiempo de cuidado personal, tiempo de cuidado parental, y pobreza de espacios próximos de ocio y descanso.

¹⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=a9rjLRXt4UY&feature=youtu.be>

En Chile, un estudio de 2015 que analizó la Encuesta Nacional Sobre el Uso del Tiempo (ENUT), del Instituto Nacional de Estadísticas, determinó que el 9,8% de la población entre 18 y 65 años es pobre de tiempo. Si incorporamos las horas de transporte, la cifra sube a 26% para el promedio de la población. El origen laboral de la pobreza de tiempo se debe al trabajo remunerado (82,7% son hombres) y el trabajo doméstico (98,5% son mujeres). ¿Y por qué interesaría esta información a un arquitecto/a o urbanista, “hacedores de ciudad”? Para tener siempre presente quién es nuestro público, para quién diseñamos la ciudad. El tiempo es la condición que permite o dificulta el acceso a los espacios urbanos, por lo que es preciso planearlos junto con otras políticas, sea habitacionales o de conciliación laboral, sea la difusión de información sobre la importancia del acceso al tiempo libre.

Conclusiones

Uno de los urbanistas más internacionales de hoy en día, el arquitecto danés Jan Gehl (1936), es ampliamente estudiado por técnicos, debido a su interesante aproximación al uso de los espacios de la ciudad. Sin embargo, como ya ha pasado muchas veces en la historia, la figura de su mujer, la psicóloga ambiental Ingrid Gehl, no es tan conocida. Ellos escribieron sendos libros en el año 1971 (Gehl, J., *Life between Buildings*, y Gehl, I., *Bo-miljø*), compartieron ideas y el papel de los conceptos de la psicología ambiental en la obra del arquitecto fue fundamental.

Como he explicado en el texto, para saber interpretar cómo las personas habitamos y disfrutamos la ciudad, así como para detectar las patologías que surgen, es necesario ampliar los conocimientos técnicos, superponer otras disciplinas y entender la “calidad de vida” como una responsabilidad compartida.

Bibliografía

Ainsworth, M.D.S.; Blehar, M. C.; Waters, E., y Wall, S. (1978). *Patterns of attachment: A psychological study of the strange situation*. Oxford: Lawrence Erlbaum.

Alexander, C. (1980). *Un Lenguaje de patrones. Ciudades, edificios, construcciones*. (J. G. Bermendi, trad.). Barcelona: Gustavo Gili. (Orig., 1977).

Appleyard, D. (1982). *Liveable streets*. Berkeley, CA: University of California Press

Bowlby, J., y World Health Organization (1951). Maternal care and mental health: A report prepared on behalf of the World Health Organization as a contribution to the United Nations programme for the welfare of homeless children [2ª ed., *World Health Organization monograph series; no. 2*]. Geneva: World Health Organization. <http://www.who.int/iris/handle/10665/40724>

Center On The Developing Child – Harvard University (s/f). *Serve and Return*. <https://developingchild.harvard.edu/science/key-concepts/serve-and-return/>

Creative Communities. Free Range Kids Programs (s/f). <http://www.creative-communities.com/learning-centre/>

Ecosistema Urbano (2014). *La ciudad hostil: ángulos y púas contra los ciudadanos*. <https://ecosistemaurbano.org/urbanismo/la-ciudad-hostil-angulos-y-puas-contra-los-ciudadanos/>

Edelman, R. (2016). *Dirt is good: the campaign for play*. <https://www.edelman.co.uk/magazine/posts/dirt-is-good-the-campaign-for-play/>

Engwicht, D. (1993). *Reclaiming our cities and towns: Better living with less traffic*. Philadelphia, MASS: New Society Publishers.

Gehl, I. (1971). *Bo-miljø* [Condiciones de vida]. Copenhagen: Teknisk Forlag.

Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: La vida social entre los edificios* (M.T. Valcarce, trad.). Barcelona: Editorial Reverte. (Orig., 1971).

- Gill, T. (2007). *No fear. Growing up in a risk averse society*. Londres: Calouste Gulbenkian Foundation. <https://timrgill.files.wordpress.com/2010/10/no-fear-19-12-07.pdf>
- González, C. (2003). *Bésame mucho. Cómo criar a tus hijos con amor*. Barcelona: Temas de Hoy
- Hall, E. T. (1963). A system for the notation of proxemic behavior. *American Anthropologist*, (65), pp.1003-1026. doi:10.1525/aa.1963.65.5.02a00020
- Hunziker, U.A., y Garr, R.G. (1986). Increased carrying reduces infant crying: A randomized controlled trial [Abstract]. *Pediatrics*, 77(5), pp. 641-648. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/3517799>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2015). Encuesta nacional sobre el uso del tiempo. http://historico.ine.cl/enut/files/principales_resultados/sintesis-enut-2018.pdf
- Jacobs, Jane (2011). *Vida y muerte de las grandes ciudades* (A. Abad y A. Useros, trad.). Madrid: Capitán Swing. (Orig., 1961).
- Kohara, L.T. (2009). *Relação entre as condições da moradia e o desempenho escolar: estudo com crianças residentes em cortiços* (Tesis de doctorado). Universidad de São Paulo, São Paulo, Brasil
- Kohara, L.T. (2012). Cortiços: o mercado habitacional de exploração da pobreza. *Carta Maior*. <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Direitos-Humanos/Corticicos-o-mercado-habitacional-de-exploracao-da-pobreza/5/25899>
- Nicolai, O. (2018). *There is no place before arrival* [instalación audiovisual]. Viena: Kunsthalle Wien. <http://kunsthallewien.at/#/en/exhibitions/olaf-nicolai-there-no-place-arrival>
- NYC Streets Renaissance (2005). *Livable Streets: from an auto-centric policy to a city of great streets*. https://s3.amazonaws.com/aws-website-ppsimages-na05y/pdf/Livable_Streets_withQuotes.pdf
- World Health Organization & Childhood Obesity Surveillance Initiative (COSI) (2018). *Highlights 2015-17*. http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/372426/WH14_COSI_factsheets_v2.pdf?ua=1
- Peláez-Nogueras, M.; Field, T.M.; Hossain, Z., y Pickens, J. (1996). Depressed mothers' touching increases infants' positive affect and attention in still-face interactions. *Child Development*, (67), pp. 1780-1792. <https://pdfs.semanticscholar.org/1909/c034d9a77a684d812bd5eb7043ddccb79cbb.pdf>
- Perec, G. (1999) *Especies de Espacios*. (J. Camarero, trad.). Barcelona: Montesinos. (Orig., 1974).
- Perec, G. (1992). *Tentativa de agotar un local parisino*. (J. Fondebrider, trad.). Rosario: Beatriz Viterbo. (Orig., 1975). https://audiocreativa.files.wordpress.com/2017/03/perec-georges_tentativa-de-agotar-un-lugar-parisino.pdf
- Perry, C.A. (1929). The neighborhood unit. En *Volume VII of the regional survey of New York and its environs, Monograph I*. Nueva York: National Municipal Review.
- Perry, N.; Dollar, J.; Calkins S.; Keane, S., y Shanahan, L. (2018). Childhood self-regulation as a mechanism through early overcontrolling parenting is associated with adjustment in preadolescence. *Development Psychology*, 54(8), 1542-1554. doi:10.1037/dev0000536.
- Municipalidad de Rosario (2009). *Proyecto Ciudad de las Niñas y de los Niños. Experiencia Rosario*. Rosario: Municipalidad de Rosario – Secretaría de Promoción Social – Dirección General de Infancias y Familias.
- Regoyos, E. (2012). *Exterogestação. O bebé, emocional e fisiologicamente feito para ser carregado*. <http://mamaedoula.blogspot.com/2012/04/exterogestacao-o-bebe-emocional-e.html>
- Román, M., y Salís, I. (2010). *Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil*. Madrid: Ministerio de Fomento. <https://www.fomento.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/camino-escolar-pasos-hacia-la-autonomia-infantil>
- Sommer, R. (1969). *Personal space: The behavioral basis of design*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.
- Shonkoff, J. (2011). *From neurons to neighborhoods: The science of early childhood development*. Washington (DC): National Academies Press.

Tonucci, F. (2004). *Cuando los niños/as dicen Basta!* (M. Merlino, trad.) Madrid: Fundación Germán Sanchez Ruipérez.

Tonucci, F. (2009). Ciudades a escala humana: la ciudad de los niños/as. *Revista de Educación, número extraordinario 2009*, pp. 147-168. http://www.revistaeducacion.mec.es/re2009/re2009_07.pdf



Los textos publicados en esta revista están sujetos –si no se indica lo contrario– a una licencia de [Atribución CC 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/). Usted debe reconocer el crédito de la obra de manera adecuada, proporcionar un enlace a la licencia, e indicar si se han realizado cambios. Puede compartir y adaptar la obra para cualquier propósito, incluso comercialmente. Puede hacerlo en cualquier forma razonable, pero no de forma tal que sugiera que tiene el apoyo del licenciante o lo recibe por el uso que hace. No hay restricciones adicionales. Usted no puede aplicar términos legales ni medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier uso permitido por la licencia.