

La peatonalización en jaque: el caminar la ciudad como expresión de la (in)justicia socio-espacial en la ciudad de Buenos Aires

Soledad Laborde
(ICA-UBA)
soledad.laborde@gmail.com
Mónica Lacarrieu
(ICA-UBA/CONICET)
monica.lacarrieu@gmail.com

*“Había mucho espacio perdido, porque era un espacio para estacionar, con la intervención, el espacio fue ganado al....para el peatón...ganarlo para la permanencia, para el encuentro, para el estímulo visual”
(Entrevista a Urbanismo Vivo sobre el Bajo Autopista Defensa-Casco Histórico, Ciudad de Buenos Aires, julio 2021).*

A comienzos del siglo XXI diversos programas vinculados a la revitalización y regeneración urbana de la centralidad en Buenos Aires pusieron el foco en la movilidad urbana pensada ya no sólo como un tema de transporte sino como una cuestión de desarrollo urbano. Alineados a las recomendaciones de los organismos de cooperación internacional (por ejemplo, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que legitimó el caso mencionado en el relato), a las ideas y proyectos de urbanistas y a los gobiernos locales (el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el ejemplo citado), la “ciudad caminable” o la “caminabilidad” se tradujo en una suerte de metáfora posible en el marco de un lenguaje reparador y resolutivo de muchos de los problemas urbanos. La idea de sustentabilidad unida a la de ciudades creativas permeó los programas locales, soslayando la heterogeneidad socio-espacial y la diferencia colonial, el “hacer ciudad” (Agier 2015) y las prácticas del habitar (Giglia 2012), las asimetrías y las desigualdades. Programas que han sido elaborados a partir de ideas procedentes de las ciudades de carácter eurocéntrico, construidas “fuera de lugar y contexto”, en consecuencia, extrapoladas hacia nuestra región (el “sur”) bajo la omisión de procesos históricos y situaciones urbanas localizadas.

Si bien las políticas de la peatonalización y las prácticas del caminar no son un tema nuevo en la construcción de las ciudades, y desde el lugar experto en el campo del urbanismo, en los últimos años del siglo XXI, han tomado mayor protagonismo. La naturalización de un modelo urbano que suele asociarse durante el siglo XX a la “modernidad urbana” y en lo que va del XXI, a la “creatividad urbana”, aún con características diversas, siempre tiende a hegemonizar una perspectiva occidentalizada del mismo, negando e invisibilizando otros procesos y fuerzas internas que estructuralmente han moldeado las ciudades latinoamericanas. Se universalizan los problemas urbanos, bajo principios establecidos por expertos internacionales, como por ejemplo en el seno de las Cumbres de Hábitat, y desde allí no solo se desestiman las heterogeneidades y desigualdades inter/intra ciudades, sino que incluso se produce y reproduce una normalización del habitar. En este contexto, la movilidad comienza a visibilizarse como un problema clave en los últimos años y la peatonalización parece tomar forma visible, como si nunca antes hubiera tenido lugar. Evidentemente, en la coyuntura actual de pandemia por COVID-19 (desde marzo-abril de 2020 en la ciudad de Buenos Aires), la peatonalización, de a poco, fue ganando espacio en los planes con el fin de adaptar ciertas partes de la ciudad a la proximidad barrial, el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), las distancias físicas y sociales. La pandemia resaltó, aun más, el problema de la movilidad, pero no solo como cuestión genérica, sino incluso en clave de segmentación socio-espacial, colocando dicho asunto junto a la problemática de los espacios públicos, en la agenda pública. En este sentido, la

peatonalización se estableció como una estrategia de política urbana para administrar las movilidades, sociabilidades y presencias en el espacio público de la ciudad en el marco de las medidas epidemiológicas asumidas por los gobiernos. Basadas en cierta idea de salubridad bajo el precepto de “distancia social”, nuevas peatonalizaciones se establecieron en barrios caracterizados como espacios de sectores medios y altos. Estas “nuevas calles” con estéticas coloridas y señalizaciones dibujadas en el espacio para organizar el comportamiento esperado respecto de esta pandemia, tanto en relación al placer como a la funcionalidad de la vida cotidiana, se “extraen” del lugar, se vacían de otras características (autos, transporte público), se construyen como arterias efímeras en su nueva condición, o bien como espacios que permanecen en esa visión del caminar, sin desdeñar prácticas sedentarias de alternancia (bares y mesas sobre veredas y asfaltos). En contraste, las calles de los barrios populares, en algunos espacios intervenidas previamente bajo el modelo del “urbanismo social”, ante el escenario de pandemia, han sido pensadas como la solución idealizada para el “encierro” del virus en la circulación intra-comunitaria, poniendo de relieve la complejidad de la indisoluble relación casa-calle, cuestión romantizada en relación al “encuentro” que, desde el “urbanismo social”, se produce en el espacio público.

Sin embargo, la cuestión de la peatonalización debe ser mirada mas allá del y con el contexto actual, bajo el prisma del lugar que ha tomado previamente a la pandemia, pero también en el seno de procesos históricos de larga duración que, entre visibilidades/invisibilidades, le han dado cuerpo, forma y modos de existencia en el marco de sendas transformaciones.

Por otro lado, en tanto las políticas se elaboran a través de paradigmas extrapolados y universalizantes en el marco de los ámbitos gubernamentales, también cabe pensar la peatonalización en base a una modelización y tipificación de un sujeto social urbano construido en la idea de un tipo de “peatón” genérico/tipificado, e incluso idealizado.

Preguntarnos por el rol que juega la peatonalización (tanto desde la política urbana como desde las prácticas del caminar), así como por quiénes son los “sujetos de la peatonalización”, nos lleva inevitablemente a reflexionar críticamente sobre las políticas de la peatonalización y el caminar haciendo necesario desnaturalizar el modelo: es decir, la universalización de un formato que desestima las heterogeneidades estructurales y tiende a normalizar el habitar, así como poner en cuestión la figura tipificada y romantizada del peatón, construido como “personaje amable”, al mismo tiempo que “destratado” en sus propias prácticas de “nómada urbano”. Indudablemente, estos asuntos deben analizarse en relación a cada entramado urbano, es decir, en nuestro caso, posando nuestras miradas en Buenos Aires, ciudad que, aunque frecuente importadora de modelos urbanos externos, debe entenderse en el mapa regional e histórico de América Latina. Específicamente, analizaremos estas cuestiones en base al centro-microcentro porteño, el centro histórico (focalizando en determinados espacios) y la villa 21-24/barrio Padre Daniel de la Sierra¹.

Desde esta perspectiva, nos preguntamos: ¿qué y cómo se define el caminar en los diferentes barrios de la ciudad? Partimos de una visión que sugiere un antagonismo entre el caminar definido por el placer (el “paseo” del peatón estetizado o la mirada puesta en el “paisaje”) y la experiencia del caminar fundada en la problemática de la “necesidad” (en las villas el caminar implica suplir la falta de transporte público, pero también el tránsito por “pasillos”, calles de tierra). Es por ello, que nos preguntamos: ¿es posible que las políticas de peatonalización y movilidad constituyan recursos para la inclusión y autonomía social? ¿Se trata de paradigmas de marketing territorial o justicia socio-espacial? Finalmente: ¿hasta dónde son las políticas las que pueden dar respuesta a estas cuestiones, en consecuencia, hasta dónde es necesario poner en diálogo las prácticas sociales con dichas políticas?

¹ La empiria se ha construido en base al campo que venimos realizando en estos lugares de la ciudad en el marco de proyectos financiados por Conicet (PIP) y Agencia de Ciencia y Tecnología (PICT).

En este sentido, nos proponemos reflexionar sobre la experiencia “plural” del caminar, a fin de comprender las formas que adquiere la (in)justicia socio-espacial en la ciudad respecto de las lógicas del habitar, partiendo de que los órdenes urbanos de los barrios populares disputan los sentidos del “nuevo urbanismo”, aun cuando en la coyuntura actual de pandemia el caminar las calles recrudescen el carácter de vector de la desigualdad urbana.

1. Buenos Aires como “ciudad caminable”: la producción de una utopía

“Caminar es el modo más democrático y sustentable de desplazamiento en el medio urbano” (Plan Buenos Aires Camina, 2020, p. 13)

La convergencia en la agenda pública del “derecho a la ciudad” y las “ciudades para la gente y con la gente” como refería la proclama que, en 2016, en la Conferencia de Hábitat III ocurrida en Quito, aludiendo a la obra del arquitecto J. Gehl “Ciudades para la gente” (2014) editada por ONU Hábitat, nos invita a detenernos en estas relaciones en busca de desentrañar y comprender qué lugar ocupa la peatonalización y el peatón en el “hacer ciudad”. Esta idea del “hacer ciudad” en el sentido planteado por Agier, como un movimiento constante centrado en la acción de los habitantes que permite comprender cómo es llenado el “significante vacío” del derecho a la ciudad, su instauración y declinación pragmática a fin de evitar la reproducción de “pensamientos normativos que tienden a congelar las dinámicas sociales” (traducción nuestra) (2015, p. 484).

Nos interesa problematizar en este punto la “ciudad caminable” como una metáfora que se intenta enlazar desde la ciudad “concebida” y la “ilusión urbanística” en la producción del espacio (Lefebvre, 2013 [1974]), es decir, desde la ciudad de las políticas urbanas, el planeamiento y la gestión a la utopía del derecho a la ciudad.

Como han señalado Capron, Monnet y Pérez López (2018:33) “La situación actual del caminar en la ciudad es ambivalente” y agregaríamos que ambigua. Los autores hablan de ambivalencia en tanto un caminar ubicuo en el espacio y central en el sistema de movilidad, o dicho de otro modo, protagónico en todas nuestras movilities pero subordinado al transporte, y solo con primacía en el sentido lúdico del término. La ambigüedad que planteamos es clave en pos de comprender la peatonalización mas allá de la antítesis o la antinomia entre el lugar de la “marcha” como “paseo” y entretenimiento, como “paisaje” en términos de embellecimiento de la ciudad y como “necesidad” y funcionalidad. No obstante, las políticas de la peatonalización omiten las ambigüedades asociadas a las prácticas del caminar y la movilidad, en tanto tienden a fijarla en lugares taxonomizados y definidos para su ejercicio, negando el “espacio practicado” (De Certeau, 1990), y/o la acción social sumida en prácticas flotantes que constantemente modifican las clasificaciones dadas a los espacios. Pero también niegan los procesos históricos a partir de los cuales el caminar se fue constituyendo, realizando su presencia en las políticas de los últimos años y particularmente en el contexto de pandemia. Como señalamos en la introducción, tienden a hegemonizar un modelo universal y universalizado de la peatonalización y de la figura del peatón.

Capron, Monnet y Pérez López (2018) observan los diferentes momentos históricos de la peatonalización dando cuenta de las valoraciones intermitentes con que se ha construido, pero también la depreciación que ha sufrido en otros periodos y formas de hacer urbanismo. Como otros autores, ellos ponen el énfasis en el urbanismo funcionalista, aun cuando observan los procesos históricos anteriores (desde el siglo XVI) de carácter eurocéntrico, pero omitiendo la colonialidad que constituyó heterogéneamente a la región latinoamericana. Efectivamente, la “ciudad nueva” de

finales del siglo XIX que se fue imponiendo en relación a la “Buenos Aires moderna” tiene afinidad con la construcción de las ciudades europeas y el modelo norteamericano. De acuerdo a Gorelik (1998), la utopía del “pensamiento argentino” asociada a la “ciudad nueva” e higienista pensada por Sarmiento, es vinculante con la “tradición occidental moderna de introducción del verde en la ciudad” (1998:58/59). Según el autor, el parque se vuelve emblema de la integración comunitaria y se articula a una grilla ordenadora que regulariza pero que se sitúa en los espacios en los que habitan sectores sociales de mayor poder adquisitivo, constituyéndose en el lugar del disfrute de y para pocos. En ese sentido, se observa ese antagonismo entre el “paseo” traducible en el caminar disfrutable y el desplazamiento peatonal como la movilidad necesaria de los mas pobres, en consecuencia, desprestigiado.

Llama la atención que el urbanismo funcionalista que se impuso en la mayoría de nuestras ciudades latinoamericanas “ha acentuado la marginación de la movilidad peatonal” cuando la planificación tendió a construir grandes conjuntos habitacionales, multifamiliares y/o monoblocks en los que internamente daban gran espacio a los lugares del caminar, no obstante, conjugándolos con una ciudad que fue creciendo al ritmo de la construcción de autopistas, viaductos, periféricos, entre otros, marginando o erradicando el desplazamiento peatonal y priorizando el transporte público, hasta llegar a la hegemonía del auto (Capron, Monnet, Pérez López, 2018:34). San Pablo, por ejemplo, es una ciudad que se ha construido entre desniveles de alturas diversas, en la que los peatones no han sido objeto de atención (tal vez por ello el centro histórico fue denostado, mientras la peatonalización parcial fue incluida en otros barrios históricos de otras ciudades). En Buenos Aires, el arribo de las autopistas fue mas tardío (mayormente se impuso durante la última dictadura militar, con consecuencias complejas para barrios enteros), y menos intrusivo, al menos en los primeros tiempos, si bien, fue avanzando como proyecto urbano en la medida en que el tiempo transcurrió y particularmente con la llegada del macrismo al gobierno local (en sus primeros años de gestión, el foco estuvo puesto en la multiplicación de metrobuses y en algunos viaductos y/o extensiones de autopistas). La pandemia, aun con la importancia dada a la peatonalización de cercanía, paradójicamente, vuelve a dar protagonismo al auto.

Pero enfatizar en el urbanismo funcionalista encubre la reflexión sobre la ciudad colonial, previa a la ciudad moderna latinoamericana, y persistente en una continuidad histórica que atraviesa, a través de la matriz y grilla colonial, las experiencias coloniales urbanas. Esa grilla que, aun presente en las ciudades contemporáneas, organiza las relaciones de poder que acaban reproduciendo procesos de urbanización coloniales subyacentes a la modernidad y los procesos contemporáneos. En este sentido, la peatonalización y el sujeto que camina también es objeto del control del poder colonial, haciéndose eco de prácticas e incluso de cuerpos asociados al esquema de la colonialidad (de hecho, los proyectos que revalorizan el caminar y la peatonalización, producen espacios del poder colonial).

Autores como Rachel Thomas (2010:9) consideran que ha habido un tránsito de la hegemonía del auto a una nueva planificación de la movilidad (muy propia de las ciudades europeas) en la que predominan los “modos de transporte llamados ‘dulces’” (2010:9, n/traducción). Ese retorno al “modo de locomoción ancestral”, en su visión optimista, se encuentra en el centro de las políticas públicas, con el objeto de garantizar una mejor calidad de vida, una mejora en la salud, nuevas formas de encuentro, sociabilidad y urbanidad, todo ello mediante la prioridad dada a las prácticas peatonales. Claro que entre esa hegemonía del auto (como si ya no tuviera lugar) y la peatonalización actual, Capron, Monnet y Pérez López (2018:35) miran en retrospectiva esa valorización desde la década de los años 60, cuando se priorizan los lugares patrimoniales, con calles y pasajes peatonales (en algunos momentos, días, períodos de tiempo, como el caso de San Telmo en Buenos Aires que, efectivamente, renace como centro histórico en esa década y comienza a dar lugar a la peatonalidad de la calle

central articulada a la Plaza Dorrego y a la Feria de Antigüedades que se crea), para luego mixturarse con otros tipos de intereses del peatón, en las décadas de los años 80/90, vinculando paseo, consumo y diversión (Capron y Sabatier 2007, citado en Capron, Monnet y Pérez Lopez 2018:35).

Aunque como se señala en forma constante y, de hecho también lo fortalecemos en esta ponencia, hay muchos tipos de prácticas peatonales: instrumentales, sin proyecto de transformación, contestatarias en pos de llegar a ciertos procesos de resistencia a reclamos del presente (las marchas asociadas a protestas, muy visibles en Buenos Aires, son un ejemplo concreto), las necesarias y funcionales asociadas a la vida cotidiana, entre otras; las políticas de peatonalización han venido privilegiando en sus discursos y aplicaciones el tipo de desplazamiento, llamado por Thomas, “dulce”. Un caminar la ciudad vinculado al embellecimiento de la ciudad, bajo la idea de quitar obstáculos, reforzar señalizaciones, generar zonas de reencuentro lúdicas, y sobre todo dar prioridad al peatón (Thomas 2010: 9/10). Una visión que tiende a ocluir el carácter transitorio y movimentado que define el caminar que, por contraste, acaba gestando espacios o calles extremadamente estáticos (por ejemplo, las peatonalizaciones que fijan al lugar asientos estetizados y de cemento que llevan al peatón a quedarse), que los vuelve objetivados a partir, justamente, de elementos y objetos que se anclan al espacio y lo definen, e incluso, unidimensionales, es decir, definiendo la peatonalización desde una sola perspectiva. Es decir que, sobre todo, desconoce la pluralidad de las prácticas del caminar, así como la diversidad de figuras asociadas a la caminata (desde el peatón de calle, de parques, hasta el viajero que circula en aeropuertos, turistas nómades que se mueven en centros históricos, o consumidores en centros comerciales, entre otros) (Thibaud 2010: 29/30, n/traducción).

En Buenos Aires, el caminar -a diferencia de otras ciudades- no adquiere una especial atención en las demandas de las ciudadanías en cuanto a las formas de *hacer ciudad*. Por el contrario, la figura del “peatón” aparece principalmente desde “arriba”, desde lo planificado y por el momento, son contadas las experiencias de recuperación de este sujeto en la ciudad: una de ellas es la experiencia de la organización no gubernamental “Urbanismo Vivo” –sobre la que volveremos- que recupera al “vecino” y el caminar como experiencia central del vivir la ciudad. Dicha organización está integrada por profesionales de la arquitectura y otras profesiones afines que incluso tienen vinculación con los planes de gobierno puestos en marcha en distintas áreas valorizadas de la ciudad de Buenos Aires. Entonces, urge pensar, sobre aquellos sujetos que caminan la ciudad y no organizan esta experiencia como una situación de movilización y de defensa ciudadana, para comprender cómo desde las prácticas se establecen modos efectivos de hacer ciudad que dialogan complejamente y en tensión con lo planificado.

La mirada del urbanismo y la metáfora de ciudad puesta en el caminar se encuentra en sintonía con el “giro espacial” (Soja, 2014: 35) y en estrecho vínculo con el “giro humanista” en referencia especialmente a la obra del arquitecto danés Gehl que impactó en la planificación estratégica desarrollada en las ciudades latinoamericanas, donde se estableció un acento en la valorización de la escala humana como política pública urbana:

“Los gobiernos deben urgir a sus arquitectos y urbanistas para que incorporen la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública, capaz de contribuir en el desarrollo de ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. También es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital en pos de lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática lo importante que es tener espacios públicos ricos y variados en cantidad, como así también poder generar oportunidades

para encuentros sociales y ofrecer propuestas culturales. Una decidida iniciativa política que aliente a los ciudadanos a caminar y a usar la bicicleta lo máximo posible para realizar sus actividades diarias, por ejemplo, es una forma de encarar la búsqueda de estas metas. Las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad. Una ciudad segura se obtiene al aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano. Si una ciudad desea alentar a sus habitantes a que caminen, debe tener atractivos para ofrecer, tales como la posibilidad de hacer trayectos cortos, tener espacios públicos atractivos y una variedad de servicios disponibles. Estos elementos incrementan la actividad y la sensación de seguridad dentro de los límites de una ciudad que hay más observadores en los edificios circundantes, que a su vez están interesados por los movimientos que suceden en la calle” (Gehl, 2010: 6).

Como se observa en la cita del libro, el caminar es una estrategia clave a la hora de transformar el planeamiento urbano y es así como es convalidada en los modelos urbanos vinculados a las “ciudades creativas”, de la mano de la valorización de las áreas centrales a través de la cultura, los servicios, el placer, el entretenimiento y la revalorizaciones patrimoniales e identitarias. No obstante, cabe mencionar que, junto con el ascenso de este pensamiento humanista, se consolida el modelo de “urbanismo social” para las áreas de relegación urbana como una forma de saldar cierta deuda social del estado hacia los territorios desiguales. Desde nuestro análisis, esta acción implica una estrategia de readaptación de lógicas de gestión y de marketing urbano en torno al “derecho a la ciudad” y la “humanización” en los barrios populares, como principio ordenador para hacer ciudad, para hacer “barrios” en las villas y como borramiento y expropiación de la acción de los sectores populares. Se toma la experiencia del “nuevo laboratorio” de “urbanismo social” que es la ciudad colombiana de Medellín, y los experimentos en áreas centrales, favoreciendo la construcción de marcas de ciudad y nuevas formas de “destrucción creativa” y de “apropiación de excedente urbano” (Harvey, 2013) en las áreas de relegación, a través de la alianza estado-mercado-ons. Estos “nuevos” urbanismos construyen tal como refiere Duque Franco (2014), para el caso de Medellín, una “monumentalización de la periferia” como forma de restituir la relación estado-sociedad. La circulación de ideas en torno al modelo Medellín ponen en el centro a la academia, con alianzas y formaciones de técnicos y funcionarios en las universidades de Barcelona y el apoyo de organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En este marco, es que se comprende la llegada de estos modelos a la ciudad de Buenos Aires -en particular, el estudio de Gehl tuvo a cargo las obras de integración urbana de la Villa 31 red denominada Barrio Mugica, ubicada en el barrio de Retiro y junto a la Autopista ILIA que gestiona el Gobierno de la Ciudad-.

La relevancia en el caminar aparece asociado a la movilidad en los planes de desarrollo urbanos especialmente a fines de 2007, a partir del ascenso en el gobierno de la ciudad de un nuevo partido político de ala conservadora: Partido Propuesta Republicana (PRO) que, desde entonces, mantiene la jefatura de gobierno de la ciudad. Primero, con Mauricio Macri, quien gobernó en dos mandatos consecutivos durante 2007-2015, y que llegó a presidir la Nación entre 2015-2019, situación que permitió dejar en su lugar al actual jefe de gobierno Horacio Rodríguez Larreta, que lleva un segundo mandato vigente hasta 2023.

En el reciente Plan Buenos Camina (2020) se define a la metáfora de “ciudad caminable” como: *“la ciudad cercana: a las familias, a los estudiantes, a los adultos mayores, a las personas de todas las edades. Es la ciudad que propicia la integración, las combinaciones, las mixturas, las innovaciones, es la que acerca a los vecinos, y potencia las virtudes más valiosas de los ámbitos urbanos”*. En esta definición se pone en sintonía una ciudad desconflictivizada, una ciudad de individuos y de ausencias de posibilidad de pensar en sujetos colectivos, donde se prioriza el concepto de “vecino” como condensador de identidades, y como referimos, donde claramente en primer lugar queda fuera el que no es próximo, el que no es residente y donde la alteridad digerible se esgrime en la idea de turista.

En el plan se recurre al caminar como gran aglutinador de valores de la ciudad deseada, al punto de establecer cierta utopía de condición de igualdad material y socioeconómica: *“moverse a pie en una ciudad es una experiencia integradora que pone en igualdad de condiciones a todas las personas”* (Plan Buenos Aires Camina, 2020: 25); *“una primer inversión en calzado cómodo, representa ahorros comparado al combustible para el auto o el pasaje para el transporte público”* (Plan Buenos Aires Camina, 2020:17). Se construye la experiencia del caminar en estrecha relación a la idea de placer y disfrute y a un modelo de ciudad basado en lo que se denomina en el plan como “economía del futuro” que consiste en un pase de la economía de servicios a la economía de las experiencias y las vivencias. De esta forma la metáfora del caminar permite poner en suspenso las desiguales condiciones materiales de acceso a servicios, bienes, y a transitar y vivir en la ciudad, especialmente, como un momento de encuentro regulado. A propósito, se presenta como desafío la necesidad de obras de infraestructura de peatonalidad fundamentadas en la idea de “caminar seguro”: *“Existe una relación directa entre caminabilidad de las calles y la seguridad ciudadana”* (Plan Buenos Aires Camina, 2020), plasmando en diferentes obras en el espacio público la premisa de “ojos en la calle” que Jane Jacobs refiriera en su obra de los años 60. De esta forma, la caminabilidad se establece no sólo como un valor de una zona sino como indicador de seguridad y de posibilidad de establecer la “vigilancia pasiva” asociados a “fomentar espacios de proximidad”, “cuidados por los vecinos”. Particularmente, planes que buscan asociar las prácticas de la caminata en la ciudad y “la experiencia de las atmósferas urbanas”. Es decir, no solo la caminata en sí misma, desconectada de las condiciones que la hacen posible, sino la caminata según la atmósfera, en ligazón estrecha con las cualidades y propiedades del medio en el que se desarrolla” (Thibaud 2010:31, n/traducción).

Entonces, ¿cuál es el peatón que se construye desde el plan?

En relación a estas ideas de ciudad caminable se establece el Plan Urbano Peatonal en donde se retoman como primeros antecedentes el Plan de Movilidad Sustentable (2007), que tuvo entre sus programas la peatonalización Microcentro de la ciudad como una de las primeras gestas del gobierno PRO desde el área de la entonces llamada Regeneración Urbana, el cual buscó “reconvertir la ‘calle’, conflictiva por definición, en ‘espacio público de calidad’ (...) Pero la ‘invitación’ no es a cualquier sujeto, al sujeto-peatón y al sujeto-turista, es decir, aquel que utiliza la calle como pasaje hacia otro lugar o aquel que la contempla como ‘vidriera’ a ser consumida (Marcus, 2020:170). La idea de un sujeto que atraviesa linealmente el espacio, o sea que se mueve de un lugar a otro, de allí que estos espacios recualificados y peatonalizados suelen delimitarse entre un principio y un fin, negando los múltiples movimientos y ritmos entre los cuales se producen las caminatas. Como hemos observado en el texto sobre Guayaquil, donde analizamos el caso del Proyecto Malecón 2000 (Lacarrière, 2020), proyecto que recualificó el malecón vinculado al Río Guayas, el camino recualificado a partir de juegos, vegetación, señalización, la rueda, colores, tiene inicio y final en la entrada al barrio histórico Las Peñas, el que también fue revalorizado a partir de contener el patrimonio de la ciudad. Este proyecto crea la atmósfera ambiental apropiada a la idea

de un sujeto peatón amigable, no problemático, vinculado a una civilidad, y al imaginario del peatón elaborado junto con la ciudad caminable. La vinculación de las peatonalizaciones con la idea de revalorización de espacios recualificados y turísticos se ejemplifica también en la elección en 2015 de la peatonalización del Barrio Chino en el barrio de Belgrano como parte de las obras de recualificación urbana en busca de contribuir a los circuitos turísticos y construir una marca de ciudad en términos cosmopolitas, vinculada al placer y al entretenimiento (Laborde, 2018).

A medida que la gestión del gobierno del PRO se consolidó en la ciudad, la peatonalización se convirtió en una bandera de obras más amplias de recualificación de áreas en términos de ordenamiento de población y de incentivo de ofertas de servicios y productos y de un sello de distinción de la marca ciudad: *“La movilidad peatonal está siendo fuertemente impulsada a través de la reconversión del centro de la ciudad, restringiendo el uso del auto, y transformando las angostas calles de microcentro en peatonales o de prioridad para peatones. Se trata de la primera área central verde de Latino América. Cuenta con 105 cuadras y un total de 13 km de calles peatonales o con prioridad para peatones y bicicletas”*.²

El Plan Urbano Peatonal revela que no todos los lugares de la ciudad son caminables y establece una clara atracción por la posibilidad de caminar la centralidad y una imposibilidad de caminar las villas, proponiendo que con las obras de integración urbana se podrán caminar los “nuevos barrios”. De esta forma, se observa la vigencia de la división de “las infraestructuras de la peatonalidad” producidas en la ciudad moderna (Capron et.al, 2018). Es decir, se privilegia la peatonalización en espacios convertidos en “paisajes culturales”, mientras se acentúa, nuevamente como señalan estos autores, la marginación de la movilidad peatonal en los espacios de la relegación urbana (aunque como hemos mencionado, en algunos barrios populares donde la creatividad urbana ha ingresado a través de planes gubernamentales, el caminar toma otro rol, al menos desde el ámbito público del gobierno).

Consideramos que el caminar la ciudad de Buenos Aires reproduce el problema acerca de “los intereses de los peatones [que] no están representados en las políticas urbanas” (Monnet, et. al, 2018) sin embargo, esto ocurre desde cómo se concibe al peatón y la experiencia del caminar. Por lo tanto, se introduce un moldeamiento e incentivo a presencias y formas de caminar en torno a cierta experiencia de urbanidad, ya que caminar no es algo nuevo en la ciudad y la peatonalización tampoco, ya sea en las áreas centrales como en los barrios populares.

2. ¿Quiénes pueden caminar y dónde pueden caminar Buenos Aires? El paseo, el paisaje, el pasillo y la calle.

En el punto anterior analizamos críticamente el rol del caminar/la caminabilidad y la figura del peatón en relación a planes gubernamentales, observando que las políticas de peatonalización fueron, en algunos casos, contemporáneas a la emergencia de los “nuevos urbanismos”, y en otros, previas a los mismos (el urbanismo creativo, el urbanismo táctico, el urbanismo social). Por un lado nos referimos al lugar tomado por la peatonalización en el denominado urbanismo funcionalista, desde el cual se sectorizaron partes de las ciudades a fin de ser caminadas, pero también al caminar calles en los barrios populares, sin que dicha función haya sido, necesariamente, objeto de políticas.

En este tópico nos interesa poner en jaque la peatonalización a partir de referencias y situaciones empíricas que venimos trabajando antes, durante y después de la actual pandemia, con el fin de reconstruir algunas experiencias en torno a la revitalización de la peatonalización como un despliegue ampliado y como estrategia para domesticar y

² Fuente: <https://www.buenosaires.gov.ar/movilidad/caminandolaciudad/walking-men-caminando-la-ciudad>

ordenar el habitar la ciudad ante la emergencia sanitaria (aunque como ya mencionamos, en algunos casos la valorización ya se había producido y con la pandemia se profundizó, y en otros se depreció, sufriendo deterioros urbanos).

Como establecimos en la introducción partimos de la idea acerca de la consolidación del ordenamiento del espacio y de la calle como una forma de establecer y moldear prácticas y comportamientos de manera diferenciada para unos y otros, desde un determinismo espacial. Recurriremos en este apartado a dar lugar a lo que Agier (2015) denomina la “ciudad bis” es decir: “ es posible ‘diseñar’ una ciudad múltiple, partiendo del punto de vista de las prácticas, de las relaciones y de las palabras de los ciudadanos al igual que las del propio investigador que observa, las releva y anota, directa o situacionalmente, es que esta ciudad no es menos real que aquella de los urbanistas y funcionarios. Es otra.” (Agier, 2015: 486).

Con el objeto de analizar los diferentes casos que seleccionamos, estableceremos un vínculo entre el caminar/la peatonalización y las nociones vinculantes (no solo como conceptos académicos, sino también como conceptos apropiados desde los planes urbanos y próximos a la experiencia del habitar, como veremos en la Villa 21-24). Categorías puestas en práctica en los espacios trabajados, nos referimos a: **paseo, paisaje, pasillo.**

Es interesante comenzar por el **centro-microcentro porteño**³ debido a cómo se constituyó, desarrolló y llegó a cierto deterioro en el contexto de pandemia. La historia parcial del centro se entiende en conexión con la calle Florida y la “calle de los cines”, Lavalle. En los festejos del Centenario de la Revolución de Mayo (1910), la calle Florida, ya era una importante arteria comercial y de circulación. Hacia 1913, algunos tramos de esta calle se hicieron peatonales, y en 1971 se prohibió el tránsito en toda su extensión. Era el “lugar de paseo” por excelencia, pues las tiendas Harrods (cuyo edificio aun existe pero está vacío desde hace años, con la excepción del año 2003 en que reabrió como una gran galería de arte promovida por la Secretaría de Cultura del Gobierno de la Ciudad), y Gath & Chaves, fueron los grandes comercios de la calle Florida, focos de atracción para diversas generaciones⁴. No obstante, ambas tiendas iniciaron su decadencia en los años 70, cerrando definitivamente, en el caso de Harrods, en 1998. Gath & Chaves nunca más abrió y Harrods que sí lo hizo, volvió a cerrar, si bien en 2018 hubo una nueva intención a través de un proyecto que presentó un fondo norteamericano al gobierno de la ciudad (en 2011 hubo otra propuesta de un fondo británico), sin embargo, tampoco se logró reabrir. Hasta la pandemia, Florida fue una peatonal bulliciosa que durante la semana vivía del ámbito comercial y de oficinas, así como de turistas ávidos de transitarla, en algunos casos, en busca de bienes a consumir. La peatonal Lavalle que cruza a Florida, la cuadra siguiente a la Avda Corrientes (la arteria de los teatros y las pizzerías)⁵, fue conocida por ser la “calle de los cines” (en

³ El microcentro porteño, a diferencia de lo que sucede en otras ciudades latinoamericanas no se define en torno del casco histórico de la ciudad. Tal como se observa, la Plaza de Mayo, en cuyo contorno se encuentra la Casa Rosada (sede del gobierno nacional), la Catedral, el Cabildo (con protagonismo el 25 de mayo de 1810, fue parte de la denominada Revolución de Mayo), la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires; es el eje a partir del cual hacia un lado (yendo hacia el sur) comienza y se despliega el centro histórico (compuesto por los barrios de Monserrat y San Telmo, este último finalizando en el Parque Lezama, donde se produjo la primera fundación de Buenos Aires), y hacia el otro, extendido hacia la Plaza San Martín (donde se construyó el primer edificio importante de la modernidad, el Kavanagh, donde se alojaron los sectores sociales altos), el microcentro. Este espacio, geográficamente, se extiende entre la Avda. Leandro Alem y por el otro lado, la 9 de Julio (más allá de los límites mencionados previamente).

⁴ Una de las autoras vivió algo del brillo de estas tiendas que se fusionaron en 1922 (Harrods había sido inaugurada en 1914 en pleno apogeo de Buenos Aires, luego del Centenario), cuando llevada por su abuela paseaba asiduamente por las mismas (sumado a las fotos que quedaron de ella coquetamente vestida, visitándolas muchos años antes del paseo con la nieta).

⁵ Aunque no nos detendremos en el caso Corrientes, es necesario destacar que, previamente a la pandemia, fue objeto de numerosas obras en pos de su peatonalización parcial (un sector de la Avda se

1917 se instaló el primer cine, al que luego se sumaron más de 15 salas ubicadas entre la 9 de Julio y Maipú). Esta arteria se peatonalizó en 1977-78, primero entre San Martín y 9 de Julio y luego se sumaron otras tres cuadras hasta Leandro Alem. Pero los cines, en la medida en que los shoppings comenzaron a construirse e incrementarse, integraron salas de cine, llevando de a poco al declive de este tipo de infraestructura en la peatonal, y en menor grado en la Avda. Corrientes. Los cines abiertos a la calle comenzaron a cerrarse y en algunos se instalaron templos evangelistas, comercios y galerías. Este cambio de actividad deterioró el espacio, al mismo tiempo que continuó siendo una peatonal muy usada, sobre todo los días hábiles (cabe consignar que sobre fines del siglo XX, en algunas entrevistas realizadas para otro proyecto⁶, los sectores populares resaltaban la calle Lavalle como “su calle”, el corazón del microcentro, adonde llevaban a sus hijos). En 2007, desde el gobierno de la ciudad, se planteó que la peatonal junto con su remodelación (se colocó una alfombra de hormigón, se instalaron cestos, se repararon las luminarias colgantes, se eliminaron columnas para facilitar el tránsito peatonal) estaba revitalizando el turismo. Pero lo cierto es que tanto Florida como Lavalle fueron peatonales caracterizadas por diferentes tipos de públicos: desde oficinistas, consumidores, hasta turistas y paseantes en general. Caminantes que variaban según los días y los momentos del día, haciendo que, en el fin de semana, fueran arterias más vinculadas a paseantes provenientes de localidades del conurbano y a turistas extranjeros o del interior del país. Fueron lugares de “paseo” vinculados al placer (en ocasiones disfrutando del almuerzo cotidiano y en otras comprando distinto tipo de cosas, o en Lavalle ingresando a un bingo para jugar, o también comprando y comiendo), a una “práctica del paseo” que podemos vincular con aquellos paseos que se construyeron a fines del siglo XVII en París, en relación a jardines públicos, boulevares, etc. Podemos aventurar que las primeras peatonales del microcentro tuvieron relación con el “flanerismo” que caracterizó a la París del siglo XVIII y XIX y que en Buenos Aires, como ya mencionamos, surge con auge a partir del Centenario de 1910.

Estos paseos vinculados a la peatonalización fueron los primeros “movimientos de embellecimientos de las ciudades” a fin de “abrir el espacio urbano para permitir a la ciudad respirar” y gestar los “paseos practicados” relacionados con un placer que se constituye más allá de los teatros y cines, “cambiando también el cuerpo de aquellos que deambulan por la ciudad” (Turcot 2010: 66-67, n/traducción).

En los últimos años, previo a la pandemia, el gobierno local, con posterioridad a la instalación del Metrobus en la Avda 9 de Julio, introdujo un plan de peatonalización a partir del cual se quitaron los buses de ciertas calles angostas del microcentro, paralelas a la calle Florida, reconvirtiéndolas, agregando otras peatonales: la calle Maipú era de circulación de transporte público, mientras Suipacha, San Martín y Reconquista, eran calles por donde solo circulaban autos, todas fueron objeto del intento de volverlas caminables. En esta idea hubo un supuesto que puso a la peatonalidad en estrecha relación con la experiencia del paseo, reproduciendo un sentido hegemónico y una estrategia de ordenamiento de la experiencia del encuentro con el “otro”. En el Plan Buenos Aires Camina se menciona la idea “seguridad ciudadana” asociada a la peatonalización. La adjetivación resulta sugestiva para preguntarnos la relevancia de destacar al ciudadano como sujeto vulnerable y el caminar como acto ciudadano, que remite a un valor moral.

convertía en peatonal desde las 19 hs., horario de la llegada de espectadores de teatros, situación que se ha complejizado con la pandemia).

⁶ El proyecto de “Imaginarlos Urbanos” que implicó a diversas ciudades latinoamericanas, a partir del cual se publicó “Buenos Aires Imaginada” (Lacarrieu y Pallini 2007) condensó 150 entrevistas de diferentes sectores sociales de la ciudad. La mayor parte de las mismas en sectores populares se realizaron en los *conventillos* del barrio de La Boca.

Turcot plantea que hay nuevas formas de elaborar paseos, entre individualizados y colectivos, pero particularmente resulta interesante retomar el concepto que el autor toma de Guy Debord, nos referimos al de la “deriva urbana” (Debord 1956, citado por Turcot 2019: 79). La deriva supone nuevas formas de desplazamientos vinculadas a otras motivaciones vinculadas al desplazarse, es decir, una forma de deambular de múltiples maneras pero más allá de las acciones que los sujetos realizan naturalmente. Como antropólogas sugerimos que se trataría de experiencias de “extrañamiento” desde las cuales “descotidianizar” el mundo de lo cotidiano conocido y reconocido en la vida social de todos los días (Lins Ribeiro 1989). Aunque, tal vez, no fue una decisión concreta del plan, en la intención de peatonalizar varias calles, se iniciaba un proceso que, con posterioridad, se procuraría llevar al centro histórico, a partir del cual generar espacios amigables, y sobre todo reinterpretar la ciudad a partir de los mismos. En línea con Turcot, son planes que, en el caso de Buenos Aires, replican modelos europeos bajo el supuesto de sujetos que habitan el mundo de lo privado sin “descubrir o redescubrir su espacio urbano” (2010: 80), no obstante, bajo la figura antes del “itinerario” que de la “deambulación libre” (2010: 81). El paseo es parte de estos planes, en tanto, el transporte público es desplazado hacia las grandes avenidas, los autos se extraen del centro, y las personas, se estima, caminarán apropiándose del espacio pero ya no por decisión autónoma, sino bajo el objetivo del gobierno y su plan “que quiere incitarlos a aprovechar la ciudad”.

Sin embargo, esas nuevas calles peatonales, de a poco, validaron el tránsito vehicular, en simultáneo con el desuso social de la calle y el desencanto asociado a la visión del paseo. Podríamos preguntarnos como Turcot (2010:82, n/traducción) “¿El paseo urbano deviene en un acto consensual?”. Tal como aconteció en el microcentro porteño, pareciera que no, tal vez porque las antiguas peatonalizaciones fueron y son parte de los hábitos naturalizados en la cotidianeidad. No así las nuevas peatonales angostas, sin otro interés que el deambular “a la deriva” pero sin otro objetivo de placer, replegándose, entonces nuevamente, en el vehículo privado que, en el presente, ya no es prohibido en ese recorrido.

La pandemia que azotó a este país y a Buenos Aires en particular, a partir de marzo de 2020, generó un proceso de degradación del centro que, sin bien, se fue dando gradualmente, con el paso del tiempo y durante 2021, comenzó a agravarse. Obviamente, las calles que se intentaron peatonalizar en un proceso de “limpieza” y convivialidad en el espacio, no modificaron la des-vitalización ya comentada (no solo las personas no usan la calle, sino que incluso el entorno se ha ido deteriorando por falta de comercios, oficinas, entre otros). No obstante, donde se observa mayormente ese “vacío” urbano es en la peatonales históricas, donde hay una ausencia de paseo, por efecto de una mayor tugurización, persianas bajas y locales en alquiler o venta, falta de oficinistas, presencia de habitantes de “calle” durmiente o pidiendo en la calle, “estando en la misma”, menos vendedores ambulantes o unos pocos que lo hacen ya no como “manteros” con sus cosas en el piso de la calle, sino con los productos adheridos a cochecitos de bebés o *changuitos* de compras. Vale recordar que para aquellas épocas en que aparecieron las nuevas peatonales, la calle Florida había sido “embellecida” mediante nuevas estéticas en el piso que al tiempo se deterioraron. No obstante, la peatonalización de Florida y Lavalle persiste, si bien, quienes caminan son otros, frecuentemente se visibilizan residentes del centro que antes estaban ocultos, ciertos horarios contribuyen a incrementar el número de peatones, pero quienes permanecen son difíciles de definir, más allá de los denominados “arbolitos” (que venden dólares en la city), con una clara ausencia de turistas, quienes circulaban incluso en fines de semana. El microcentro visualizado como tugurizado y decadente, para el cual tanto el gobierno local como la oposición política al mismo, están pensando un plan de reordenamiento a partir de una refuncionalización (del comercio y la oficina a la residencia para jóvenes de sectores medios), permite observar que la peatonalización

integral (del modo en que se pensó en los últimos años) no es la fórmula del éxito, del mismo modo en que la plaza no es la garantía del encuentro.



Fotos: Microcentro. Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)

En mayo de 2020 luego del primer mes de confinamiento en la ciudad de Buenos Aires se presentaba la peatonalización “transitoria” de diferentes calles asociadas a comercios en diferentes centros barriales a la vez que los parques, las plazas enrejadas eran cerrados y los mobiliarios urbanos como bancos de espacios parquizados y plazas sin rejas eran encintados con bandas de “peligro” ante el riesgo de entrar en contacto con el virus en las superficies. El mensaje era *“quedate en casa”* y *si salís hacelo para las compras y en la proximidad*. La aparición de las calles peatonalizadas se produjo a la vez que se autorizó a los niños a salir a la calle durante los fines de semana y en un horario de 10 a 18 hs -quizá ya comenzamos a borrar ciertas medidas en nuestra

naturalización de la pandemia pero en la ciudad de Buenos Aires se construyó un sistema de fases con reglamentaciones, donde en un primer momento sólo podían salir a la calle las personas autorizadas o para hacer compras sin acompañantes, durante un mes y medio los menores de edad quedaron en las casas, al igual que muchos adultos mayores- .

El concepto de movilidad no motora y de proximidad fue el pilar para sostener un esquema de salubridad que, en su implementación, recurrió a las técnicas del urbanismo táctico tanto en la centralidad de la ciudad como en los barrios de sectores medios. En contraste, una estrategia diferenciada ocurrió en cuanto a los barrios populares de los territorios de relegación.

En el caso del centro histórico, con posterioridad a lo que fuera el plan de peatonalización de las calles del centro (sobre las que ya hemos comentado), hubo un plan de nuevas peatonales (con el objeto de agregarlas a la peatonal histórica de la Calle Defensa), cuando la jefatura de gobierno porteño quedó en manos de Horacio Rodríguez Larreta (Macri obtuvo la presidencia a nivel nacional). En 2016 se renovó el pasaje 5 de Julio -una sola cuadra entre la avenida Belgrano y la calle Venezuela-. El pasaje fue recualificado en clave de **“paisaje cultural”** retomando el sentido de valoración histórica (refiere al 5 de julio de 1807 cuando se peleó contra los invasores ingleses): con nuevo equipamiento e infraestructura urbana, renovación y nivelación de acera y calzada, respetando los materiales originales de adoquinado y granitullo, se instalaron farolas históricas, canteros, bancos tipo bolardo alfil, adquiriendo la condición de peatonalidad. Un tiempo después se propusieron peatonalizar la calle Perú, la que ya tenía un tramo peatonal entre la avda. Belgrano y la Diagonal Sur. No obstante, un sector de los vecinos del centro histórico se opusieron y el plan quedó inconcluso. Pero con la pandemia, como ya comentamos, esta vez fue la calle Bolívar, especialmente entre Independencia y Carlos Calvo (solo 2 cuadras) la que fue reconvertida como peatonal “transitoria” (el transporte público que circulaba por allí fue trasladado a otra calle, el asfalto fue pintado de amarillo con círculos y peatones a fin de establecer por donde caminar). Durante meses la calle fue cortada, sobre todo los fines de semana, y los bares y restaurantes del Mercado de San Telmo, ubicado en una de las manzanas, colocaron las mesas y sillas en la calle, a fin de generar un espacio de placer. Sin embargo, últimamente, la calle ha dejado su condición de peatonalidad (las figuras pintadas, ya están despintadas, las vallas no se colocan y las mesas y sillas, suelen estar en las veredas, circulando nuevamente los autos particulares). Simultáneamente a este cambio, la calle Defensa, históricamente peatonal, en día domingo, ha vuelto a su dinámica, sin embargo, a una peatonalidad pensada para la Feria de Antigüedades y los vendedores admitidos como tales por el propio gobierno de la ciudad.

Así mientras el Pasaje 5 de Julio se transformó en un “paisaje” recualificado, en el presente deteriorado, vacío, deslucido, con gente durmiendo en la calle, por efecto de la pandemia, la calle Defensa, históricamente peatonal, pero como espacio de “paseo”, placer y consumo, retornó a su condición, y la calle Bolívar, peatonalizada transitoriamente a través de estrategias del “urbanismo táctico”, comienza a dejar de serlo.

La instalación que se realizó en el “Bajo Autopista” de la calle Defensa en San Telmo que comenzó a idearse y proyectarse previamente a la pandemia, partió de la idea del “vacío urbano” y de la necesidad de intervenir un “bajo autopista”. Originariamente había una intencionalidad de realizar una versión mas temporal, experiencial, que cubriría una región mas amplia del casco histórico, pero la llegada de la pandemia revirtió el proyecto y con la participación de vecinos y vecinas, Urbanismo Vivo (una organización no gubernamental) con el apoyo del gobierno local y del BID, inició un proceso participativo, mediante talleres vinculados a la identidad de San Telmo, la cultura cotidiana, los murales y los colores, y los usos de la calle Defensa (recordemos que el Bajo Autopista se sitúa en la continuación de esta calle, tras cruzar la avda San Juan). Tal como

comentaron dos de las integrantes de la organización “Urbanismo Vivo en una entrevista (julio 2021), se partió del espacio perdido y de la necesidad de ganar espacio para el encuentro, la permanencia, construir espacio que diera oxígeno y aire. Los vecinos plantearon sus necesidades desde la idea de: *“la herida o corte preexistente”*, es decir, la herida como connotación de la autopista y ésta como generadora del corte.



Fotos: Intervención en calle Defensa “Bajo Autopista”, Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)

A través de usos lúdicos, valoraciones de relatos históricos e identitarios asumidos como característicos del centro histórico (amurados a las fachadas), aperturas de imaginarios y deseos, la instalación de espacio verde y de juegos como la rayuela, el ta te tí y el de la oca, de humanizar la identidad local, acercar a los vecinos a través de murales; se construyó el “paisaje cultural”, diferente al “paseo” y a la peatonalización preexistente que, oficialmente, llegaba hasta la Avda San Juan, pero no la cruzaba. Siguiendo a Zukin (1996:106, n/traducción) “el paisaje es, en gran parte, una construcción material, pero también es una representación simbólica de las relaciones sociales y espaciales...Con frecuencia, lo que observamos como paisaje –aquello que es construido...- es un paisaje de poder”.

En esta perspectiva, la autora nos habla de los diferentes niveles de tensión estructurales inherentes al concepto de paisaje que, en el caso del bajo autopista, se hacen evidentes: por un lado, el denominado “paisaje vernacular” vinculado a las tradiciones y relaciones sociales del espacio, según Zukin, desprovistas de poder (en el caso comentado es el territorio preexistente, al que llegan actores gubernamentales, de un organismo de financiamiento internacional y de una organización no gubernamental, como detentores de poder); por el otro, el lugar “en una versión mas dinámica de lo vernacular....representa la presión para producir una homogeneidad entre los grupos sociales (una “comunidad local” o una “cultura local”) de modo de crear una estabilidad” (1996:107, n/traducción), vinculado en el caso comentado a la generación de vínculos entre los actores de poder y los vecinos/as participantes en la renovación; finalmente, el nivel del mercado que coloca en tensión el lugar y según Zukin (1996:89, n/traducción), acaba gestando un “paisaje de apropiación cultural” a partir de asumir la perspectiva de lo vernacular y el lugar e imponer su visión (aunque el mercado parece

tener un lugar relegado y parcial en esta intervención, no ha dejado de estar a través de comercios y la participación de los comerciantes en las decisiones a tomar).

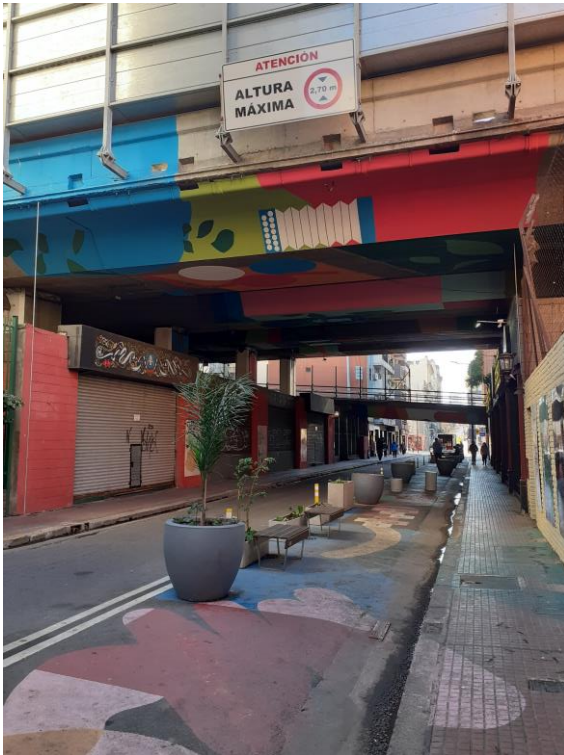


Foto: Intervención en calle Defensa “Bajo Autopista”, Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)

Como lo han señalado otros autores, el paisaje es un “arreglo espacial” (Freshe, 1997), “una mirada, una manera de ver, de interpretar...busca transmitir una determinada forma de apropiación del espacio” (Nogué, 2007). El “urbanismo táctico” en el bajo autopista refleja “una determinada forma de organizar y experimentar el orden visual de los objetos geográficos en el territorio. Así, el paisaje contribuye a naturalizar y normalizar las relaciones sociales y el orden territorial establecido” (Nogué 2007), producido en base a una visibilidad exaltada de elementos, objetos, símbolos que encubren las invisibilidades decididas en el contexto de proyección afín a deseos y aspiraciones sobre la calle. Una visibilidad que se estima será efímera, fugaz, como se espera sea el “urbanismo táctico”, sin embargo, dejando una pedagogía del uso y apropiación de la calle que cambia según los días y horarios (por ejemplo durante el domingo, una vez instalada la feria que ya existía antes de esta intervención, a la que se agregaron otros puestos en la siguiente calle, ahora peatonalizada durante esa jornada, el bajo autopista es más que el paisaje recualificado, tensionado con otros actores que, coyunturalmente, tejen otras relaciones sociales y comportamientos).

Nos preguntábamos al inicio de este texto si el caminar puede dar cuenta de formas de (in)justicia espacial. Como observamos en el primer apartado el planeamiento como herramienta de reproducción de desigualdades se erige sobre ciertas ideas y formas de nominar y construir una ciudad ficcionada que busca incluso delimitar el sentido de derecho a la ciudad y construir el caminar como una situación niveladora e igualdadora. Consideramos que atender a la caminabilidad no recompone la experiencia desigual de vivir en la ciudad. Y es en ese sentido que requiere poner en diálogo el caminar en aquellos espacios vistos y construidos como “no ciudad”.

Estos espacios son conocidos también como “villas miserias” en la ciudad, las que surgieron, en su mayoría, de la acción de la autoconstrucción de sus habitantes a partir de mediados del siglo XX, en su mayoría migrantes del interior del país y de países limítrofes, personas que buscaban empleo y una oportunidad en la ciudad de Buenos

Aires. Estos barrios fueron creciendo en estrecha relación con los procesos de desindustrialización, de desempleo y salida de los habitantes de los barrios obreros y la necesidad de seguir viviendo en la ciudad a partir de acceder a una vivienda en la villa. Territorios y poblaciones que sufrieron y resistieron las embestidas de los procesos de erradicación de villas de las dictaduras militares (particularmente de la última), e incrementaron su densidad poblacional de la ciudad a partir de los años 90 y en contexto de crisis económica social del 2001. En el último decenio, se destaca la emergencia y conquista de leyes por la lucha de reurbanización de estos barrios populares, donde la demanda por tener calles con acceso a automóviles, camiones y de acceso al transporte público es un diferencial en el reclamo de “urbanización con integración”, entendiéndose que caminar en la villa es un imperativo. Al respecto, es clave dar cuenta de la relevancia de la “ocupación” como una parte del movimiento del hacer ciudad (Agier, 2015: 491), que expresa un modo de habitar, la forma en que los sujetos se inscriben en el espacio-tiempo, haciéndose presentes en la ciudad (Giglia, 2012). En este sentido, entender el caminar es el modo de reinscribir cotidianamente la trama del barrio popular, del orden urbano propio, el marco para cualquier demanda y negociación.

Este caminar no es homogéneo al interior de los barrios populares y requiere de conocer las reglas propias del lugar. A continuación traeremos algunas observaciones realizadas en la llamada “Villa 21-24” de la ciudad de Buenos Aires. Este barrio se conformó durante un proceso de más de setenta años y se ubica en la vera del Riachuelo, al sur de la ciudad, en el interior de la delimitación política oficial del barrio de Barracas, a diez minutos de automóvil del centro histórico de Buenos Aires -que para la escala de Buenos Aires, es un lugar próximo a la centralidad-. Encontramos en la “21-24” distintas áreas que hacen a una morfología singular con diversos caminos que se conectan entre sí y que diversifican el concepto de “calle”. Su trama es producto de la urbanización popular, que tiene como característica sobresaliente en cuanto a las calles, la indiferenciación del espacio de acera o vereda. Esta “nivelación” es mayoritaria en los caminos del barrio a excepción de las calles que han sido construidas desde la trama formal de la ciudad y que coinciden con ejes de gran tránsito vehicular. Hacia el “interior” -si reproducimos la idea de frontera entre la ciudad formal-informal- se encuentran los zizqueantes “pasillos” que obligan a un transitar/caminar diferenciado de las calles denominadas “paseo” (considerando que el paseo de la villa no es asimilable al paseo ya descrito en relación a la centralidad de la ciudad). En estas últimas se concentran los comercios, los centros comunitarios y comedores comunitarios, las organizaciones sociales y culturales, y las casas, con edificaciones en algunos casos de tres pisos. Estas calles “paseo” hacen intersección y forman polígonos con las “calles” de la trama consolidada.

Las calles-veredas de la 21-24 se caracterizan por estar niveladas con los rellenos de cementos que sobran de las obras que proveen los propios habitantes y el problema del agua como uno de los grandes emergentes del barrio. Las conexiones de magueras y caños cruzan prácticamente por las superficies de las calles, se enraizan unos con otros, y las roturas son una constante, generando continuos charcos que no tienen donde escurrir ante la inexistencia de alcantarillas.



Foto: Calle "Paseo Daniel de la Sierra". Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)

Las políticas de integración sociourbana vinculadas a las leyes de reurbanización fueron parte y uno de los ejes de gestión del primer gobierno de Horacio Rodríguez Larreta del PRO en la ciudad (2015-2019). La entonces "SECHI" (Secretaría de Hábitat e Inclusión) realizaba diferentes reuniones con vecinos para promover la "transformación del barrio" (si bien en la 21-24 este tipo de acciones no fueron tan contundentes como en otros barrios populares). Sin embargo, estas políticas no resolvieron los problemas de infraestructura de agua y las intervenciones de acupuntura de espacio público como la plaza sobre la Avenida Cruz, se encuentran hoy en día con pisos rotos, hamacas rotas, con montículos de basura que evidencian los años de abandono.

Probablemente en la intersección particular entre el "Pasaje Cambalache" con el "Paseo Daniel de la Sierra", podamos encontrar un ejemplo puntual vinculado a la idea de un "urbanismo creativo", un modelo mucho más expandido en otras villas, como la 31. El pasaje referencia a la organización social "Cambalache" que desde mediados de la década de 1990 se estableció en el barrio y cuenta actualmente con dos espacios, uno en la esquina de la intersección donde tienen lugar actividades sociales de asistencia alimentaria, de atención a situaciones de violencia de géneros, entre otros, y otro espacio sobre el "pasaje", vinculado a actividades culturales – este espacio alberga la "Casa HipHop", un proyecto que según uno de los integrantes, lleva cinco años y ha sido relanzado en el contexto de pandemia-. La singularidad de esta cuadra se destaca en cuanto a cierta propuesta estética de murales y pintadas que enmarcan el caminar y estetizan el frente de las casas caracterizados por construcciones disímiles, de paredes de ladrillo sin revoques, con materiales heterogéneos, de ventanas enrejadas y enjambres de cables que muestran la trama compleja de contar con acceso a la luz. La serie de murales que refiere a la Casa Cambalache tienen una estética compartida en cuanto a colores y trazos y se encuentran desgastados, en las firmas refieren a una acción denominada "murales en movimiento" realizada en 2017. En dicho año, el ordenamiento de las calles de la 21-24 fueron una promesa de política de integración de la ciudad de Buenos Aires: hacer cloacas, veredas, calles y ordenamiento del espacio

público. Sin embargo, las obras de integración se desplegaron hacia el borde de la villa en el área conocida como “camino de sirga” debido a que es el área de borde del Riachuelo que tienen altos niveles de contaminación y que no puede ser área de vivienda⁷.



Fotos: “Murales Cambalache” Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)



Fotos: “Pasaje Cambalache” Soledad Laborde y Mónica Lacarrieu (2021)

⁷ Las obras que se realizan en dicho borde se vinculan a la “Causa Mendoza” vinculada al fallo histórico de 2008 de la Corte Suprema de la Nación que responsabilizó al Estado Nacional, la provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires por el daño ambiental en la Cuenca del Riachuelo, intimándolos a que presenten un Plan de Saneamiento que recomponga el ambiente y mejore la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca. Actualmente bajo la órbita del ente creado para tal final “” se llevan a cabo la coordinación de relocalizaciones de población, limpieza y obras de saneamiento.

En una pared lateral de la Casa Cambalache se lee: “Somos cultura caminante” junto a un dibujo que mezcla unos pájaros y una cara pintada que remite a un fenotipo y fisonomía de labios anchos, tez y cabellos oscuros.

El uso del color aparece en las calles “paseo”, una de las centrales “Daniel de la Sierra” que une dos puntos de referencia de la villa 21-24: la calle Iriarte -donde se encuentra la escuela pública y la Casa de la Cultura, construida por el gobierno nacional en el año 2013 y hoy en día cogestionada entre el gobierno de la ciudad y el gobierno nacional- y la iglesia Nuestra Señora de Caacupé -rebautizada de su nombre original Virgen de los Milagros vinculada a la devoción realizada por la migración paraguaya que habita el barrio-.

La religiosidad en la villa se camina, los monolitos de vírgenes y los altares sobre las calles de santos populares como el gauchito gil o san la muerte irrumpen y son huellas que quedan de esas prácticas que se inscriben en el espacio público de la villa. Estos altares muestran el sentido colectivo en el que se piensa la calle, no como un espacio anónimo del peatón circunstancial desde el que se piensa el planeamiento de la “ciudad caminable”. Por el contrario, las fotos, los nombres y las ofrendas, las historias y biografías de quienes viven la villa pero también de manera contundente de quienes murieron como resultado de la (in)justicia espacial: el padre Daniel de la Sierra -cura tercermundista asesinado en la dictadura militar que lucho contra la erradicación- que da nombre a una de las calle “paseo” centrales; los pibes asesinados por el gatillo fácil que están en los murales de la calle Luna contiguos al espacio de la Junta Vecinal, y el reciente mural de Ramona – la integrante de la organización villera “La Garganta Poderosa” que murió de Covid-19 luego de reclamar por la falta de agua en las villas de la ciudad-, entre otros.

Los carros y las formas de desplazamiento adaptadas a los pasillos, los enganches de carros con bicicletas o motos, proveen y aseguran la distribuciones de insumos básicos en la pandemia. Pero también las calles, en lugar de banquetas embellecidas, cuentan con parrillas, a veces humeantes de asado y otras sin uso. El “potencial creativo de la urbanización informal” y los procesos de “domesticación del entorno” (Giglia, 2014, p.83), tienen relación con una experiencia del habitar que solo parece ser propia de estos barrios. Incluso cabe señalar que el automóvil no aparece como un problema a atender considerando que es un recurso en un lugar donde el transporte público no llega.

La experiencia del caminar en estos barrios requiere de un “habitus” asociado al “saber caminar y conocer el lugar”, al mismo tiempo en que caminar es, antes que la solución, un problema (la carencia de asfalto y veredas, la apertura de calles, entre otros). La “peatonalización” a modo de crear un nuevo “tipo de calle” requiere de “planes”, cuando se trata de barrios que han tomado distancia del caminar como práctica cotidiana, mientras carece de sentido en clave de modelo urbano planificado, es decir de “políticas de peatonalización”, en los barrios populares donde los habitantes “toman cuenta” y abren la calle para “uso prioritario” de circulación, comercial, festivo, entre otros. El “paseo” encuentra un sentido diferenciado, pero también en los barrios, como la villa 21-24, proliferan los **pasillos**, oscuros, laberínticos, a veces vacíos, otras, llenos de situaciones conflictivas y amenazantes. Los “pibes en situación de pasillo” suele ser una de esas disposiciones que otorga reconocimiento a un tipo diferente de espacio al aire libre, así como da cuenta de una forma del habitar específico, desde el cual se define por donde caminar, quienes pueden caminar por el pasillo, qué puede hacerse visible y qué debe invisibilizarse, así como quienes pueden permanecer a través de prácticas complejas como el consumo de *paco* -un tipo de droga de bajo costo que se elabora del descarte de la cocaína junto con otros restos e incluso venenos altamente tóxicos que se amplió su consumo especialmente en los jóvenes a partir de los años 90, y hoy en día presente un problema en términos de vulnerabilidad y mortalidad de esta población-. El pasillo también puede ser cuidado por los “buenos vecinos” que conocen los

problemas del territorio: mediante la puesta en escena de rejas y puertas en la entrada y salida de un pasillo, es posible decidir cuándo, cómo y quiénes caminarán por ese lugar.

3. Breves palabras para finalizar

En nuestras observaciones de campo, las calles peatonalizadas de la centralidad o los pasillos de la villa permiten la permanencia de sujetos que son generalmente vistos como problemáticos. La peatonalización tiene que ver con un valor moral y correctivo en relación a los diferentes barrios donde se pone en escena. Esa valoración y la instrumentalización de la peatonalización es la construcción de una política pública que actúa sobre el centro o sobre el casco histórico, aunque en menor grado sobre los barrios populares. En contraposición, el caminar y la caminabilidad, construida mixturadamente entre las políticas y los sujetos, introduce otras formas de “ocupación” que permiten a los habitantes de los barrios populares “reconocer su derecho al estar allí” (Agier 2015). La ocupación de las calles, en sus diferentes formatos, constituye (al decir del autor), “un actuar político, cuyo objeto es un derecho humano y, al mismo tiempo, un derecho a la ciudad”.

Entonces, ¿es posible que las políticas de peatonalización y movilidad constituyan recursos para la inclusión y autonomía social? ¿Se trata de paradigmas de marketing territorial o justicia socio-espacial?

Las políticas de peatonalización y movilidad no necesariamente se constituyen en recursos para la inclusión, pero tampoco para la puesta en juego de luchas por las apropiaciones del espacio urbano. Es indudable que, de acuerdo con lo analizado, en múltiples casos, son políticas de *marketing territorial*, pero no de justicia socio-espacial, mas bien sí de injusticia socio-espacial. En este sentido, en relación a Buenos Aires, en tanto ciudad latinoamericana, se trata de una urbe diferenciada con respecto a la idea de *globalización de las injusticias* de E. Soja (2014), quien establece como punto constitutivo del “desarrollo geográficamente desigual” la expansión imperial europea de la segunda mitad del siglo XIX que estableció “una estructura núcleo-periférica mundial y se mantuvo sin muchos cambios hasta finales del siglo XX, cuando comenzó a reconfigurarse el viejo orden mundial de una manera importante aunque selectiva”. (Soja, 2014:95). Al respecto, es interesante pensar que la (in)justicia espacial requiere para la ciudad latinoamericana comprender la vigencia de una colonialidad del poder que tiene su injerencia en términos de espacialidad basada en la matriz de las epistemes propias en torno a las diferencias de raza, trabajo y género, que se conjugan de manera local y se espacializan de manera diferenciada en el territorio, complejizándolas la distribución de la población en áreas de la ciudad, donde la idea de zonas de ricos-pobres queda insuficiente para pensar las distintas espacialidades de Buenos Aires.

Se destaca cierta idea de centralidad histórica constitutiva de la ciudad forjada a partir del corrimiento y genocidio de muchos pueblos originarios y de la negación de poblaciones afrodescendientes, de una ciudad concebida desde una etnicidad unívoca en torno al crisol de razas que ponderó una identidad y un imaginario eurocéntrico, blanco y de progreso, la idea de Buenos Aires como integrada a distancia de otras ciudades latinoamericanas aparece como un significante al que se remite de manera reiterada en el urbanismo local. Esto implica además, situar la “injusticia de la urbanización” y “la formación de estructuras de privilegios persistentes que favorecen a los habitantes de algunas zonas y desfavorecen a otros” (Soja, 2014:95), más allá de la relación de países ricos y pobres sino también a través de cómo opera este ordenamiento simbólico en la producción y la gestión de nuestras ciudades atravesadas por procesos y experiencias coloniales del habitar.

Nuestras observaciones develan que la peatonalización en la centralidad redonda confortablemente en la legitimación del proceso histórico de ordenamiento de población

que niega a los sectores populares que habitan las centralidades donde el “paseo” no es una experiencia buscada, ya que estas calles son para estos sectores, una experiencia cotidiana por el transitar con los carros de cartoneo, con los “changos” y mantas para las ventas ambulantes, con las zorras para mover mercaderías de un comercio a otro, y para permanecer en esos espacios, con colchones, ropas y con sus cuerpos y prácticas marcados por la necesidad de un caminar constante en busca de procurar estrategias de comida, abrigo y aseo. Una ciudad que no les habla a “ellos” sino que sus señaléticas brindan con minutos contados estrategias de caminatas de conexión entre atractivos turísticos y puntos de interés. En la nueva moda de medir las ciudades en minutos -como lo es la idea de ciudad de 15 minutos tan difundida recientemente- como un indicador de calidad de vida se ha olvidado que muchas personas -por no decir la mayoría- no miden su tiempo entre unión de puntos sino en términos de caminar incontadas horas para resolver cómo sobrevivir en ellas, el tiempo no es determinado por la distancia sino por la necesidad de lo que hay que resolver cada día, por la desigualdad.

La metáfora de Buenos Aires “ciudad caminable” se asocia al derecho a la ciudad desde lo planificado, sin embargo, siguiendo a Harvey (2013), entendemos a este derecho como un concepto político, como una utopía, que refiere a la restitución y la apropiación de la ciudad por quienes la producen en términos del capitalismo neoliberal. En este sentido, es que consideramos que el caminar debe ser comprendido como parte del “hacer ciudad” con sus diferencias, ambigüedades y sus multiplicidades. Por lo tanto, agudizar la mirada sobre la metáfora y la utopía implica a los fines de este trabajo poner en cuestión la idea que una ciudad caminable es una ciudad más justa.

Bibliografía

- CAPRON, G., MONNET, J. Y PÉREZ LOPEZ, R. (2018) Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera), en: Ciudades 119, Puebla: RNIU, julio-setiembre 2018.
- AGIER, M. (2015) “Do direito à cidade ao fazer-cidade. o antropólogo, a margem e o centro”. *Maná*. Vol. 21, Nro.3, 43-49.
- FRESHE, F. (1997). Entre Largo e Praca, Matriz e Catedral: a Sé dos cartoes postais paulistanos, en: *Cadernos de Campo*, Año VI, Nº 5-6, San Pablo: USP.
- GEHL, J. (2014). *Ciudades para la gente*, Buenos Aires: Infinito y ONU HABITAT.
- GIGLIA, Á. (2012) *El habitar y la cultura. Perspectivas teóricas y de investigación*, Anthropos, coedición con UAM-Iztapalapa (México), Barcelona.
- GORELIK, A. (1998) *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires (1887-1936)*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- HARVEY, D. (2013) *Ciudades Rebeldes. Del Derecho de la Ciudad a la Revolución Urbana*. Buenos Aires, Ediciones Akal.
- LACARRIEU, M. (2020) Habitar y gobernar los territorios de la pobreza en tiempos de pandemia: tensiones entre el aislamiento y los derechos a la ciudad en prensa en: *Cuestión Urbana* Nº 8, Facultad de Ciencias Sociales, UBA.
- LABORDE, S. (2017). “La ciudad a través de la etnicidad habitada. Negociaciones socioculturales en torno a 'lo afro', 'lo chino' y 'lo boliviano' en los procesos de recualificación y relegación urbana de la ciudad de Buenos Aires”. Tesis doctoral. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- LEFEBVRE, H. (2013 [1974]). *La producción del espacio*. España: Capitán Swing.
- MARCUS, J. (2020). El “deber ser” de la calle: una reflexión sobre la regulación y el control del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires. *Revista Argentina de Sociología*: Buenos Aires, vol. 16, p. 163 – 183.
- NOGUÉ, J. (2007) El paisaje como constructo social, en: *La construcción social del paisaje*, Joan Nogué (editor). Madrid: Editorial Biblioteca Nueva.
- SOJA, E. (2014) *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades
- THIBAUD, J. P. (2010) Des modes d’existence de la marche urbaine, en: *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, sous la direction de Rachel Thomas, París: Editions des archives contemporaines.

THOMAS, R. (2010) Introduction, en: *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, sous la direction de Rachel Thomas, Paris: Editions des archives contemporaines.

TURCOT, L. (2010) Promenades et flâneries à Paris du XVIII au XXI Siècles. La marche comme construction d'une identité urbaine, en: *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, sous la direction de Rachel Thomas, Paris: Editions des archives contemporaines.

ZUKIN, S. Paisagens Urbanas Pós-Modernas: Mapeando cultura e poder. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, número 24, R.J. Brasil: IPHAN, 1996.