



**HAL**  
open science

# Cuestionarse sobre el concepto de caminabilidad: un enfoque cualitativo de la relación caminar - entorno urbano

Arthur Ducasse

► **To cite this version:**

Arthur Ducasse. Cuestionarse sobre el concepto de caminabilidad: un enfoque cualitativo de la relación caminar - entorno urbano. Reporte técnico de indicadores de espacio público, 2023, p. 54-57. hal-04135449

**HAL Id: hal-04135449**

**<https://hal.science/hal-04135449v1>**

Submitted on 21 Aug 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Cuestionarse sobre el concepto de caminabilidad: un enfoque cualitativo de la relación caminar-entorno urbano.**

**Arthur Ducasse, candidato doctoral en geografía. Universidad Rennes 2, laboratorio ESO CNRS, Francia.**

Desde los años 1990, ingenieros, urbanistas, arquitectos, geógrafos y expertos en salud pública se interesan en la cuantificación de qué tan caminable es el espacio público. Con la proliferación de los índices de caminabilidad (*Walkability Index*), se multiplicaron las definiciones de lo que llamamos caminabilidad. Muchos autores la definen como el conjunto de configuraciones espaciales que hacen amigable el espacio para caminar.

Dado que el caminar es un modo de desplazamiento ecológico, bueno para la salud, gratis y que consume poco espacio, las mediciones de la caminabilidad se convirtieron en una herramienta de gobernanza urbana esencial en las metrópolis contemporáneas. Sin embargo, dichas mediciones tienden a hacernos olvidar que caminar y caminabilidad no son un mismo concepto. El primero es una práctica socioespacial, que permite desplazarse y conectarse con las atmósferas del entorno urbano; cuando el segundo es una cuantificación de la calidad del espacio público.

En este texto propongo, 1/ una lectura crítica del concepto de caminabilidad; 2/ una apertura cualitativa hacia la comprensión de las experiencias del caminar en Bogotá, apoyándome en mi tesis doctoral y en el trabajo del proyecto *Modural*<sup>1</sup>.

### **Una lectura crítica de las mediciones de la caminabilidad**

La mayoría los estudios de caminabilidad privilegian a/ métodos diseñados para metrópolis de países industrializados, que no son replicables fácilmente en contextos latinoamericanos; b/ métodos cuantitativos que toman poco en cuenta las experiencias de desplazamiento a pie de los ciudadanos.

Los primeros estudios sobre la caminabilidad buscaban identificar los atributos del entorno urbano que favorecen o frenan la actividad física moderada<sup>2</sup>. Ellos nacieron en los países más industrializados, especialmente en Estados Unidos y Australia, para enfrentar la epidemia de obesidad y la sedentarización de los modos de vida. Tres grandes dimensiones de la caminabilidad sobresalen del estudio pionero de Robert Cervero y Kara Kockelman: la diversidad de los usos del suelo, la densidad de habitantes, y la densidad de conexiones viales<sup>3</sup>. Otros atributos claves fueron identificados después, como la accesibilidad a pie de los recursos urbanos, la rectitud del viaje, el ancho de los andenes, la iluminación, entre otros.

La adaptación de los estudios de caminabilidad a los contextos urbanos latinoamericanos no fue evidente. Por ejemplo, Julian Arellana y sus co-autores<sup>4</sup> construyeron un índice de caminabilidad en Barranquilla-Soledad retomando en parte criterios diseñados desde los países industrializados. Concluyeron que las periferias populares son los espacios más caminables de la conurbación, dada su alta densidad de población y de conexiones viales. Un resultado sorprendente considerando que los barrios populares suelen ser los menos dotados en infraestructuras peatonales.

Buscando mejorar la medición de la caminabilidad en contextos urbanos específicos, el

---

<sup>1</sup> Tesis: Caminar en las ciudades andinas: un reto al desarrollo urbano sostenible y a la equidad social en Bogotá y Lima.

*Modural*: Las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América latina: estudio comparativo de Bogotá y Lima. <https://modural.hypotheses.org/>

<sup>2</sup> Ver por ejemplo, Frank, L. D., Schmid, T. L., Sallis, J. F., Chapman, J., & Saelens, B. E. (2005). Linking objectively measured physical activity with objectively measured urban form: Findings from SMARTRAQ. *American Journal of Preventive Medicine*, 28(2), 117-125. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2004.11.001>

<sup>3</sup> Cervero, R., & Kockelman, K. (1997). Travel demand and the 3Ds: Density, diversity, and design. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 2(3), 199-219. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(97\)00009-6](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(97)00009-6)

<sup>4</sup> Arellana, J., Alvarez, V., Oviedo, D., & Guzman, L. A. (2021). Walk this way: Pedestrian accessibility and equity in Barranquilla and Soledad, Colombia. *Research in Transportation Economics*, 86, 101024. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2020.101024>

estudio de Luis A. Guzman y sus co-autores<sup>5</sup> para la ciudad de Bogotá introdujo un dispositivo para coleccionar algunas percepciones de los habitantes. Este método permitía ponderar los atributos del entorno escogidos por los autores para calcular un índice de caminabilidad. Propuso una pista prometidora, ya que agregaba un componente cualitativo al método. Sin embargo, se pidió a las personas encuestadas clasificar unos aspectos pre-identificados, para los que existían datos disponibles, introduciendo un sesgo de selección.

Estos esfuerzos no deben ocultar la incertidumbre respecto a las relaciones entre la práctica del caminar y la caminabilidad<sup>6</sup>. De hecho, no es cierto que la construcción de entornos más caminables favorezca necesariamente la elección de caminar para desplazarse o recrearse. La prudencia en las conclusiones de los estudios en esta materia evidencia lo poco que conocemos de los mecanismos del caminar como práctica socioespacial.

### **Aproximación cualitativa de la relación caminar-caminabilidad**

Al tener un enfoque cualitativo, se puede definir la caminabilidad en su relación estricta con los habitantes: en este caso, la caminabilidad solo existiría en función de las prácticas, de las percepciones y de las concepciones propias de los habitantes en cuanto a los espacios públicos. En esta perspectiva, quiero exponer tres ideas que se destacan de una encuesta cualitativa que desarrollé en mi trabajo de tesis – entrevistas semi-estructuradas y recorridos a pie con habitantes de tres zonas de Bogotá (2022) – y de los hallazgos del proyecto *Modural*.

Primero, sugiero que, a pesar de una dotación muy inequitativa en infraestructuras peatonales, muchos encuestados no mencionan la falta de espacios amigables para caminar. Explican en varias ocasiones que no se sienten incómodos al caminar en sus entornos urbanos, especialmente en las periferias populares. Esto confirma un resultado conocido: el caminar es una actividad que genera poca consciencia acerca de la condición de peatón<sup>7</sup>. Esta situación conlleva por otro lado que los caminantes aceptan una configuración donde tienen prioridad los carros y las motos en el espacio público. Así que caracterizar la caminabilidad de los entornos urbanos no es algo sencillo para los encuestados.

No obstante, los ciudadanos sí tienen una idea más precisa del lugar ideal para caminar. Muy regularmente se relaciona con espacios que ya han recorrido, a proximidad de su lugar de residencia. Mayoritariamente se trata de lugares abiertos, poco concurridos, y con poco tráfico motorizado. Es clave señalar que los atributos del entorno urbano ideal para caminar con agrado se diferencian de las características de los espacios del cotidiano de los encuestados. Tales proposiciones matizan los resultados de los estudios que conectan el caminar con la densidad poblacional.

Por último, a los encuestados no les gusta caminar con prisa. Oponen esta práctica al caminar tranquilo, que permite observar su entorno con tiempo, así no sea tan arborizado. El caminar con prisa tiene que ver generalmente con los viajes obligatorios, como ir al trabajo o a la escuela. Dentro de éstos, la falta de tiempo lleva a los habitantes a adoptar comportamientos más peligrosos al momento de enfrentar el tráfico motorizado. Mientras que andar con tiempo, al regresar a casa, por ejemplo, les permite conectarse con sus entornos urbanos y sociales, y detenerse para observar o descansar. Al final, se podría considerar que existe una aspiración a caminar distraído, lo cual es difícil con infraestructuras deficientes.

Al momento de concluir, vale la pena recordar que conocemos poco sobre la práctica del caminar en Bogotá: es cierto que las encuestas traen informaciones relevantes, pero arrojan poca luz sobre la complejidad de esta práctica. Más allá de estas consideraciones sobre las experiencias del caminar, queda claro que las relaciones entre caminantes y entorno urbano cambian según las condiciones geográficas y sociodemográficas de los habitantes. Así que los índices de caminabilidad se deben analizar con precaución. Al entenderlos como

---

<sup>5</sup> Guzman, L. A., Arellana, J., & Castro, W. F. (2022). Desirable streets for pedestrians : Using a street-level index to assess walkability. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 111, 103462. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103462>

<sup>6</sup> Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2011). Validating walkability indices : How do different households respond to the walkability of their neighborhood? *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 16(4), 309-315.

<sup>7</sup> Pooley, C., & Jones, T. (2013). *Promoting walking and cycling : New perspectives on sustainable travel*. Policy Pr.

herramientas para priorizar las intervenciones urbanas, pueden ocultar ciertas medidas indispensables a futuro, como la destrucción de los puentes peatonales y el desarrollo de una red uniforme de andenes anchos e inclusivos, lo cual implica disminuir la hegemonía del automóvil.