

ARQUITECTURA Y SOCIEDAD

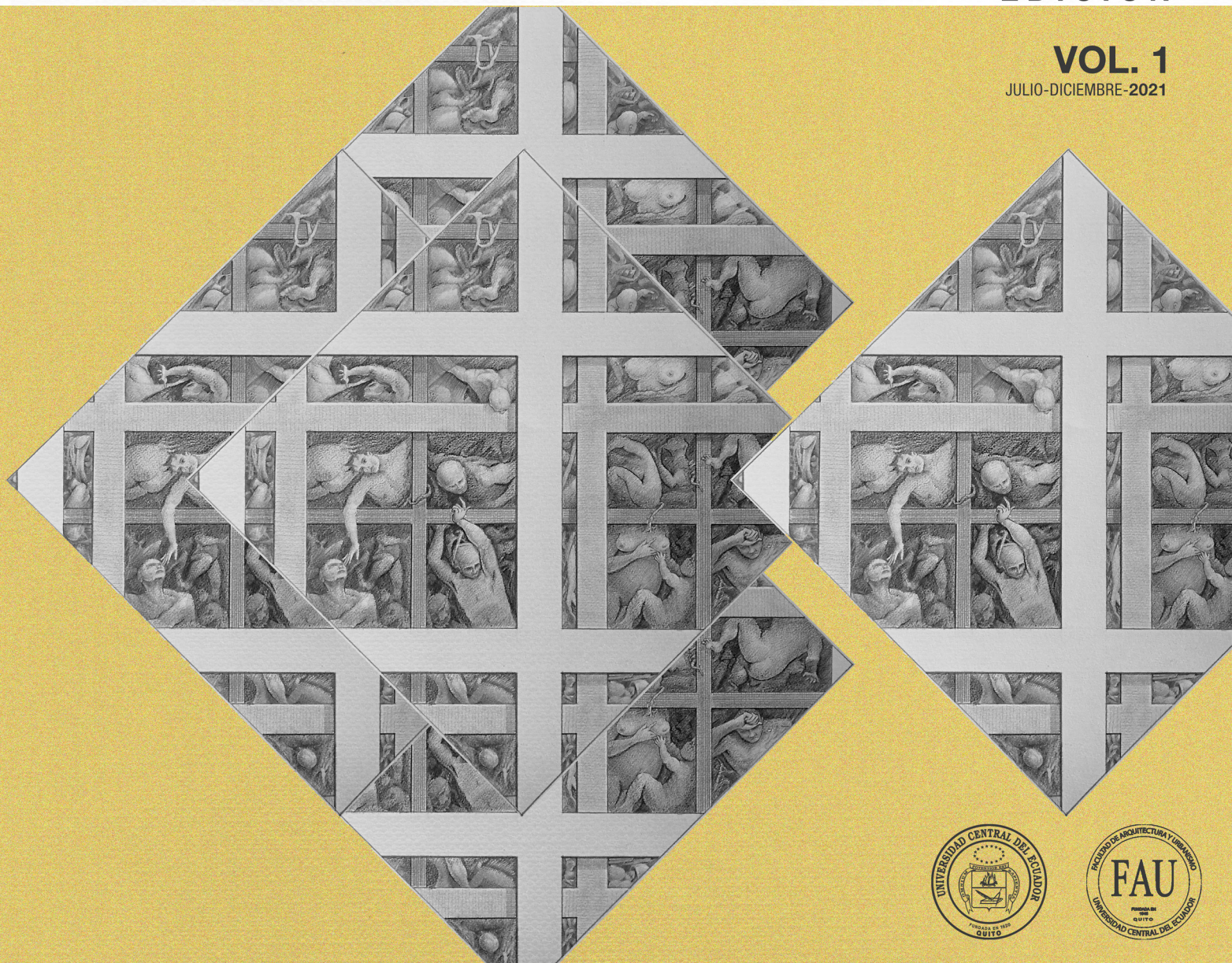
20

ISSN 2806-576X

EDICIÓN

VOL. 1

JULIO-DICIEMBRE-2021



Arquitectura y Sociedad

Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Universidad Central del Ecuador

Maritza Balcázar Basantes
Decana

Kléver Vásquez Vargas
Director editorial

Comité editorial

Andrea Salazar Veloz
Kléver Vásquez Vargas

Comité científico

María José Freire Silva
María Isabel Carrasco Vintimilla
Fernando Puente Sotomayor
Gina Maestre Góngora
Marco Salazar Valle
Ángela Díaz Márquez
Gonzalo Hoyos Bucheli
Manuel Martín Hernández
Fernanda Aguirre
Luis Buitrón Aguas
Carlos Crespo Sánchez
Carla García
Fernando Huanca
Janaina Marx
Verónica Rosero
Esteban Zalamea
Carla Maranguello

Universidad Central del Ecuador
Universidad del Azuay
Universidad Central del Ecuador
Universidad Cooperativa de Colombia
Universidad Central del Ecuador
Universidad de Las Américas
Universidad Internacional SEK
Universidad de Guadalajara
Universidad del Azuay
Universidad Central del Ecuador
Universidad de Guadalajara
Universidad de Buenos Aires
Universidad Internacional del Ecuador – Loja
Universidad Central del Ecuador
Universidad Central del Ecuador
Universidad de Cuenca
Universidad de Buenos Aires

Imagen de portada

"Estructura profunda" Kléver Vásquez

Diseño y diagramación

Nicolás Sánchez

Colaboración

Bélgica Toapanta

Correspondencia**Arquitectura y Sociedad**

<https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/arquitectura>

FAU editorial

Correo electrónico

fau.editorial@uce.edu.ec



VARIABLES PARA EMPATIZAR CON LAS CALLES.

Un caso de la ciudad de Lima.

VARIABLES TO EMPATHIZE WITH STREETS.

A Lima city case.

DOI: <https://doi.org/10.29166/ay.s.v1i20.3498>

Fecha de recepción: 06/04/2021

Fecha de aceptación: 16/06/2021

Miguel Córdova Ramírez¹

1. Arquitecto por la Universidad Ricardo Palma, Magíster en Sociología por la Pontificia Universidad Católica del Perú. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas (Facultad de Arquitectura).

Correo: pcarmcor@upc.edu.pe

Resumen:

La empatía ha permitido actuar de la manera más adecuada ante situaciones ajenas desde la comprensión del punto de vista del otro, es decir, desde un entendimiento detallado de nuestro entorno. El “Einfühlung”, pieza fundamental en la conceptualización de la empatía, posibilita expandir esa interacción a los objetos para revelar cómo se produce una empatía con las calles. Este tipo de empatía ha sido posicionada en la etapa disposicional, permitiendo explorar las respuestas intrapersonales como el entendimiento, comprensión, identificación y reconocimiento de sus diversos componentes. Mediante la utilización de un estudio cualitativo en calles de los barrios limeños de Lince, Jesús María y Santa Beatriz, se compararon fachadas que revelaron variables en la construcción de percepciones e imaginarios urbanos. Como resultado, se encontró que la localización, visibilidad, variedad, sentido de comunidad e historización influían en la predisposición para el reconocimiento, o no, de calles con vida.

Palabras clave: Calles, empatía, percepciones, imaginarios urbanos, ambiente construido.

Abstract:

Empathy has helped us to act in the most appropriate way to a situation from understanding the other's point of view, that is, from a detailed understanding of our environment. “Einfühlung”, a fundamental piece in the conceptualization of empathy, allows us to expand that interaction with objects to reveal how empathy with streets occurs. This kind of empathy has been placed in a dispositional phase to explore interpersonal responses such as understanding, comprehension, identification and recognition of its various components. Through a qualitative study in the streets of the Lima neighborhoods of Lince, Jesús María and Santa Beatriz, facades were compared to reveal variables in construction of urban perceptions and imaginaries. As a result of this, location, visibility, variety, sense of community and historicization were found to influence the disposition to recognize, or not, streets with live.

Keywords: Streets, empathy, perceptions, urban imaginary, built environment.

Introducción

Sin importar en qué ciudad vivamos, no es de extrañar que tengamos ciertas preferencias por algunas calles sobre otras, ya sea por una predisposición a querer vivir en ellas o para salir a caminar viendo sus fachadas. No obstante, ¿qué variables influyen en nuestras percepciones e imaginarios urbanos para realizar tales distinciones? ¿Por qué podemos construir vínculos estrechos con algunas al punto de darles cualidades que solo nosotros podemos reconocer?

En los últimos 20 años, la ciudad de Lima ha experimentado diversas transformaciones económicas e institucionales, promovidas por organismos multilaterales (Rolnik, 2017), que han reducido el tamaño e injerencia del Estado y aumentado el del sector privado. Aquello, la ha consolidado como un centro urbano y económico en relación con las demás ciudades del Perú (Vega et al., 2019)

e impulsado el crecimiento de su mercado inmobiliario. Los distritos que han acogido la mayor parte de la oferta han sido los de la zona centro y suroeste (Gonzales, et al, 2011) conformándose así nuevas calles con estructuras geométricas de fachadas distintas a las previamente existentes (ver figura 1).

Esos cambios no influyen únicamente en el aspecto físico material, pues en la interacción con el ambiente construido le adjudicamos a este propiedades o cualidades propias del ser humano con la intención de comprenderla y, de cierto modo, controlar sana y cognitivamente lo que nos rodea (Currie, 2011). Lo que representa un proceso empático. Sin embargo, esa empatía es distinta a la que sucede entre personas y se relaciona más con el “Einfühlung” de la estética alemana que fue una de sus bases conceptuales (Davis, 1996), pues lo que se percibe es solamente su forma, el objeto estético en sí.



Figura 1. Cambio de fachadas en una calle limeña.
Fuente: Foto del autor, 2020.

De esa manera, la investigación se enmarcó en las calles de los barrios limeños de Lince, Jesús María y Santa Beatriz, ubicados en la zona suroeste de la ciudad, para revelar qué variables y propiedades promovían su distinción y cuáles eran las percepciones e imaginarios urbanos que se construían de ellas.

Oportunidades para empatizar con las calles

Gran parte de los estudios sobre la empatía han abordado la interacción entre personas y desde distintas ciencias provocando que no exista un consenso en su definición (Coplan y Goldie, 2011). Sin embargo, se la ha comprendido ampliamente como el conjunto de constructos relacionados con las respuestas de un individuo a las experiencias ajenas (Davis, 1996). Eso se ha interpretado coloquialmente como “ponerse en los zapatos del otro” para intentar entender el mundo desde su perspectiva y actuar de la manera más adecuada.

Para explorar las posibilidades de una empatía entre las personas y las calles, utilizamos el concepto del “Einführung” cuyos orígenes no nacieron para explicar fenómenos de la psicología humana.

A finales del siglo XIX y principios del XX se hablaba en la estética alemana del “Einführung” como la habilidad para “sentirse dentro de las cosas” y uno de los primeros medios para conocer sensiblemente el entorno (Currie, 2011). Se utilizaba para referirse al fenómeno por el cual atribuimos a diversos objetos –cosas, plantas, animales o paisajes– nuestros sentimientos y cualidades.

La empatía que sucede entre las personas no es absoluta, lo que se considera es el nivel de empatía que se ha logrado a partir de una predisposición. Igualmente, en una empatía con las calles, se tendría una predisposición para recopilar información, pero en distintos niveles.

La organización ornamental de las calles podría incrementar la predisposición a empatizar para una mejor comprensión de la realidad material. En parte, dependería de las personas –de su nivel para empatizar y de los procesos cognitivos que desarrollen influenciados por su cultura– pero también de las formas de las calles, de cómo estas las limitarían o posibilitarían.

La empatía ha servido para actuar de la manera más apropiada ante una situación ajena, entendiendo lo apropiado como el producto de un proceso de valoración y evaluación de las diversas acciones sociales (Lamont, 2012), sin embargo, la asociación más recurrente es a los comportamientos altruistas ¿puede una calle propiciar tales comportamientos? Empatizar no significa comportarse de una manera altruista, pero sí las posibilita, por ende, podrían manifestarse o no. Esas respuestas interpersonales han escapado de la discusión sobre una empatía con los objetos o las calles. No obstante, las respuestas con las que sí se han encontrado relación, han sido las intrapersonales, como la tendencia a identificar en los objetos aspectos de nuestra humanidad para una mejor comprensión.

Finalmente, de todas esas respuestas intrapersonales habrá algunas que sean favorables a los seres humanos y otras que no, algunas que puedan provocar percepciones que refuercen la socialización o la dispersión. ¿Cuáles son las cualidades formales de las calles que pueden influenciar en la construcción de nuestras percepciones o imaginarios urbanos y hacia dónde las dirigen?

Tener y dar vida

En el proceso de “sentirnos dentro” de las calles podemos adjudicarle cualidades como la vida. Algo que podría sonar incoherente, pero se ha repetido constantemente en diversas sociedades alrededor del mundo. Inclusive, científicos urbanos consideran a

las ciudades como sistemas vivientes ¿A qué se refieren?

Las ciencias naturales han definido la vida como un complejo sistema físico-químico cuyas dos principales peculiaridades son el almacenaje y replicación de información molecular en forma de ácido nucleico y la presencia de catálisis enzimática (Abercrombie et al., 1990). Sin embargo, esta no es la definición de vida que debemos explorar, pero no por eso la contradice.

Para entender otra aproximación sobre la vida debemos distinguir entre varios niveles de pensamiento (Jeuken, 1975). Por un lado, tenemos la definición biológica basada en el fenómeno de la vida, y por otro, la filosófica que refiere al ser y considera la vida como algo trascendental. Esa base filosófica ha sido explorada por diversas sociedades a lo largo de la historia. Por ejemplo, en el antiguo Perú se comprendía la existencia de una energía vital —el “camac”— que animaba y ordenaba todo ser, algo que les daba vida, desde las personas hasta las montañas (Neira, 2015; Flores, 2016).

Al “camac” quechua podemos asociar el “atman” de la India y el “qi” de la China, en el budismo existe un concepto similar y también en tribus africanas y australianas que han sido exploradas por diversos académicos como Driesch (1914), Bergson (1944), etc. En síntesis, todas coinciden en que cada cosa tiene algún nivel de vida y esa variación provocaría que algo parezca que tiene o da más vida que otra.

Entre las racionalizaciones por comprender ese concepto de vida, existe lo propuesto por Wilson (1984) y su “biofilia”, en donde aseguró que los seres humanos tienen una innata tendencia por enfocarse en los procesos que se asemejen a ella. La “biofilia” habría sido la responsable de tener siempre presente a la vida en todo lo que se ha percibido y hecho (Salinger, 2015).

Este concepto de vida también se ha trasladado a las ciudades, sin embargo, ha estado ligado íntimamente a las personas que las habitan, a sus interacciones y a las condiciones físicas del ambiente construido que las posibilitan o limitan (Jacobs, 2011). Si bien aquí estamos hablando de ciudades vivas, no se hace referencia a edificios o calles que dan vida. El énfasis está en las personas, en su interacción constante en el espacio público que les permite participar de la vida pública (Gehl, 2011) y valga la redundancia, darle vida a la ciudad. El esfuerzo más significativo por intentar objetivar y hacer medible las variaciones de vida de las cosas —edificios, calles, etc.— es lo propuesto por Alexander (2002) quien indicó que:

los (1) niveles de escala, (2) centros fuertes, (3) bordes gruesos, (4) repetición alternada, (5) espacio positivo, (6) buena forma, (7) simetrías locales; (8) complementariedad profunda y ambigüedad, (9) contraste, (10) degradación; (11) rugosidad; (12) ecos; (13) el vacío; (14) simpleza y calma interior; y (15) la no-separación.

Eran propiedades formales que influían en el nivel de vida. Su presencia y manejo en mayor o menor medida permitiría distinguir entre cosas con alto o bajo nivel de vida. Comprender que los objetos tienen algún nivel de vida permite valorar el rol vital que estos tienen en nuestra cotidianidad. Biológicamente no tienen vida, pero hemos intentado dárselas para vincularnos lo más estrechamente posible. Lo mismo sucede con las calles, su vida no radica en procesos biológicos, sino en nuestras capacidades para reconocerle, en su carácter habitacional, propiedades y cualidades propias de sistemas vivientes (ver figura 2).

Selección de casos

Muchas de las calles de la ciudad de Lima están en pleno proceso de cambio, diversos edificios han sido derribados para dar paso a unos nuevos con una organización ornamental distinta. Ese reemplazo de edificios y su influencia en las percepciones e imaginarios urbanos motivó la investigación.

Se optó por realizar un estudio comparativo, entre calles de los barrios limeños de Lince, Jesús María y Santa Beatriz (ver figura 3), barrios que son parte de ese proceso de cambio y que acogen gran parte de la oferta inmobiliaria que viene transformando la percepción de la calle.

Se trabajó con secciones de calles de similar longitud comparando fachadas que aún no eran reemplazadas con calles que ya mostraban cambios. En la tabla 1 se

muestran las 2 calles seleccionadas por barrio y el índice del nivel de vida de cada fachada fue distinguido mediante el nivel de presencia y manejo de las 15 propiedades formales de Alexander (2002), pues para él una alta presencia de:

- (1) niveles de escala, (2) centros fuertes, (3) bordes gruesos, (4) repetición alternada, (5) espacio positivo, (6) buena forma, (7) simetrías locales; (8) complementariedad profunda y ambigüedad, (9) contraste, (10) degradación; (11) rugosidad; (12) ecos; (13) el vacío; (14) simpleza y calma interior; y (15) la no-separación.

Inflúan en el nivel de vida de las cosas. Cada fachada de cada calle fue identificada con un código y analizada individualmente bajo ese índice, luego se promediaron para distinguirlas entre 2 tipos. Las de mayor porcentaje fueron categorizadas como



Figura 2. Carácter habitacional de una calle limeña, Centro de Lima
Fuente: Foto del autor, 2020.

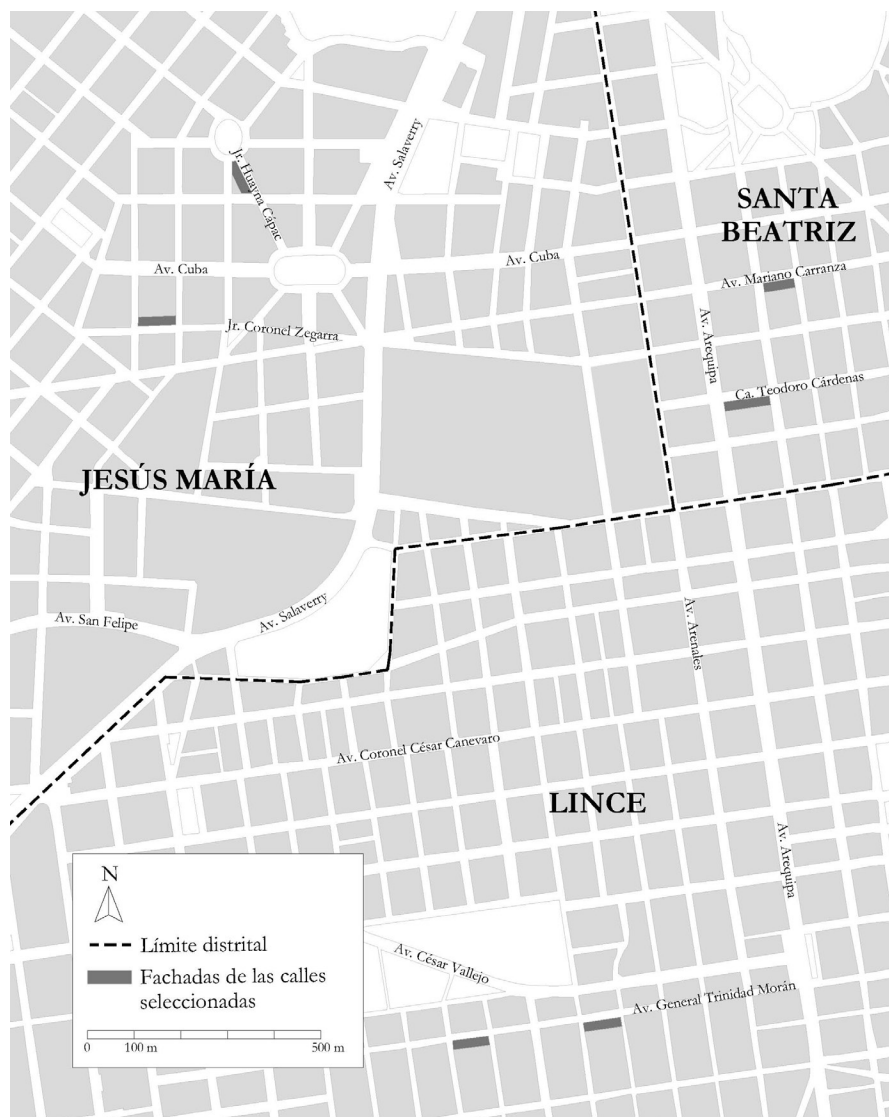


Figura 3. Ubicación de las calles estudiadas.
Fuente: Elaboración Propia.

Tipo A (ver figura 4) y las de menor como Tipo B (ver figura 5).

En Lince, Jesús María y Santa Beatriz convergen distintas maneras de ornamentar la fachada de un edificio. El cambio considerable de estos es lo que motivó su selección. Sin embargo, existe un tipo de ornamentación que es considerado por los ciudadanos de Lima como antiguo, tradicional o hasta histórico, por lo que se puede asumir que exista un sector de la población que pueda sentir cierta nostalgia hacia este tipo de fachadas que sesgaría la investigación. Para contrarrestar y minimizar esa variable se trabajó con la categoría de Erikson (1982) de “jóvenes adultos” de entre 20 y 40 años, los cuales para el imaginario público muchas veces prefieren las cosas nuevas y “modernas”.

Asimismo, en el imaginario público limeño las fachadas Tipo A son consideradas como “antiguas” y las Tipo B como “modernas”, ese pensamiento se problematizó entrevistando un grupo social que muchas veces ha sido categorizado como indiferente a estos (Begazo y Fernández, 2015) y que fuera el foco de atención de la publicidad inmobiliaria (Diario Gestión, 2019; Salas, 2017). Diversas estadísticas mostraban que los jóvenes de entre 25 y 35 años eran los que más compraban y alquilaban inmuebles en Lima (Reyes, 2019) siendo los barrios de sus preferencias los seleccionados.

Ese rango de edades fue el que Erikson (1982), en su teoría psicosocial de la personalidad, denominó como “jóvenes adultos” –desde los 19 hasta los 40 años– caracterizándolos como individuos que empezaban a crear un sentido de identidad personal.

En un primer momento se pensó entrevistar exclusivamente a las personas que vivían en las calles seleccionadas. Sin embargo, mediante diversas conversaciones exploratorias en las zonas de estudio se

reveló que aquello no aseguraba que esas personas salieran a caminar por sus calles y la experimenten. Por el contrario, las que caminaban por ahí eran personas que no necesariamente vivían cerca o en sus alrededores.

Aquello no fue visto como un impedimento o como una desventaja puesto que la calle puede ser experimentada por cualquier persona que viva en la ciudad. Por lo que se decidió entrevistar a “jóvenes adultos” que se encontraban caminando por las calles o cerca de ellas. Como se muestra en la tabla 2, en Lince se seleccionaron 6 jóvenes, 3 hombres y 3 mujeres; en Jesús María 4 jóvenes, 3 hombres y 1 mujer; y en Santa Beatriz 6 jóvenes, 3 hombres y 3 mujeres. Todos ellos vivían en diversos distritos de la ciudad de Lima al momento de realizar las entrevistas.

Metodología

Se utilizó un enfoque cualitativo en donde las personas entrevistadas con sus ideas y opiniones fueron parte de la construcción del conocimiento. Se resalta que el énfasis estuvo en la predisposición a empatizar más no en la empatía en sí –que involucra respuestas interpersonales–, puesto que por el momento no existen herramientas que permitan su medición –entre personas y objetos– y, sobre todo, porque se entiende a la predisposición a empatizar como algo inherente en las personas, pero que puede variar de nivel de acuerdo a las habilidades que estas posean y a las cualidades formales del objeto a empatizar (Gerdes et al., 2010).

Las limitaciones físicas hicieron difícil el traslado de los entrevistados a los sitios de estudio, por lo tanto, se decidió utilizar un soporte gráfico que permitiese recrear esa experiencia desde un solo lugar y controlar algunas variables. Se elaboraron seis cartillas, dos por cada barrio, en donde se graficaron los dos tipos de calles (ver figura 4 y 5). Sus medidas eran de

BARRIO DE ESTUDIO	CALLE	FACHADA	ÍNDICE DE LOS NIVELES PONDERADO (*)	PROMEDIO DE ÍNDICE DE LOS NIVELES PONDERADO (*)	DISTINCIÓN
Lince	avenida general Trinidad Morán cuadra 5	LI-01	93.3	78.9	Tipo A
		LI-02	86.6		
		LI-03	84.4		
		LI-04	35.5		
		LI-05	91.1		
		LI-06	82.2		
	avenida general Trinidad Morán cuadra 8	LI-07	24.4	37	Tipo B
		LI-08	57.8		
		LI-09	28.9		
Jesús María	jirón Huayna Cápac cuadra 11	JM-01	82.2	73.7	Tipo A
		JM-02	71.1		
		JM-03	82.2		
		JM-04	91.1		
		JM-05	24.4		
		JM-06	91.1		
	jirón Coronel Zegarra cuadra 1	JM-07	28.9	30.2	Tipo B
		JM-08	31.1		
		JM-09	22.2		
		JM-10	31.1		
		JM-11	37.8		
Santa Beatriz	avenida Mariano Carranza cuadra 3	SB-01	93.3	88.9	Tipo A
		SB-02	93.3		
		SB-03	95.5		
		SB-04	73.3		
		SB-05	22.2		
	calle Teodoro Cárdenas cuadra 2	SB-06	20	22.9	Tipo B
		SB-07	17.7		
		SB-08	31.1		
		SB-09	17.7		
		SB-10	28.8		

(*) % promedios de puntajes ponderados según diseño muestral.

Tabla 1. Distinción de las calles estudiadas

Fuente: Elaboración Propia.

BARRIO DE ESTUDIO	NOMBRE (*)	EDAD	GÉNERO
Lince	Patricia	21	Mujer
	Elena	27	Mujer
	Marta	40	Mujer
	Walter	23	Hombre
	Caleb	34	Hombre
	Fidel	37	Hombre
Jesús María	Victoria	20	Mujer
	Braulio	24	Hombre
	Julián	25	Hombre
	José	30	Hombre
Santa Beatriz	Karol	22	Mujer
	Eisa	22	Mujer
	Katía	28	Mujer
	Ernesto	21	Hombre
	Mateo	23	Hombre
	Jonás	32	Hombre

(*) Todos los nombres han sido alterados

Tabla 2. Lista de personas entrevistadas.

Fuente: Elaboración Propia.



Figura 4. Fachadas Tipo A en Lince, Jesús María y Santa Beatriz
Fuente: Fotos del autor, 2020

aproximadamente 29 cm x 9 cm y consistía en un levantamiento formal ² de las distintas fachadas a una escala determinada, monocromática y sin la vegetación existente como se muestra en la figura 6.

Las entrevistas fueron enmarcadas en 7 ejes temáticos que no tenían un orden lineal e interactuaban de acuerdo a las prioridades de los jóvenes entrevistados. Se conversó sobre (1) sus preferencias y juicios para distinguir calles; (2) los tipos de vida social en las calles; (3) la identificación de vida en las calles; (4) la diferenciación entre las calles; (5) el valor de las fachadas; (6) la experiencia de caminar por las calles tipo; y (7) la posibilidad de elegir a alguna como lugar para vivir.

Se desarrolló categorías de codificación inducidas por las ideas y opiniones que estaban en constante actualización. Primero fueron elevadas a conceptos que se comparaban entre ellas para la constitución de categorías. Luego, fueron enfrentadas con otras y con conceptos previos para reajustar las definiciones. Finalmente, las categorías fueron asociadas por similitud en aspectos que se consideraron influían en un mayor

nivel la predisposición a empatizar con las calles.

Limitaciones

La intención de la investigación no fue elaborar una teoría universal sobre la predisposición a empatizar con el ambiente construido en la ciudad de Lima. Esta se enfocó en un caso de estudio para empezar a conocer cómo abordar y qué variables influyen en este tema. Las limitaciones enfrentadas estuvieron basadas por el reconocimiento de sesgos propios que pueden manifestarse inconscientemente y derivar de un bagaje cultural, académico y hasta económico.

Primero, el interés estuvo en analizar las fachadas. Será necesario estudiar cómo otros elementos de la calle –como el piso o el mobiliario urbano– influyen en nuestra predisposición a empatizar.

Segundo, el énfasis se dio en lo percibido visualmente desde el punto de vista de los peatones, deberá indagarse cómo los otros sentidos interactúan en nuestras percepciones e imaginarios urbanos.

2. Elevaciones o alzados que representaban la composición geométrica de la fachada de un edificio.



Figura 5. Fachadas Tipo B en Lince, Jesús María y Santa Beatriz.
Fuente: Fotos del autor, 2020

Tercero, se trabajó solo con “jóvenes adultos”, será necesario revelar qué tienen que decir otros grupos sociales —niños, ancianos, mujeres, etc.— y en otros tipos de calles y ciudades.

Finalmente, la investigación no consideró un enfoque de género, a pesar de seleccionar lo más equitativamente a hombres y mujeres, y en principio pudo ser por la posición privilegiada que permite a un hombre experimentar la calle distintamente a lo que haría una mujer. Sin embargo, he revelado diferencias que merecen ser analizadas a profundidad en investigaciones que sí lo prioricen.

Variables en la predisposición para empatizar con las calles

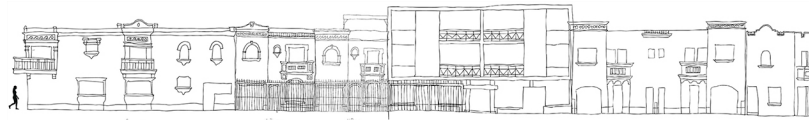
Las calles analizadas estimularon distintos procesos cognitivos y afectivos que direccionaron la empatía hacia algo más complejo que los jóvenes entrevistados asociaban con una idea de vida. Los hallazgos revelaron que existía una mayor predisposición a empatizar con calles

que eran consideradas como ambientes construidos que daban vida.

La vida, a la cual se hará referencia, estaba basada en maneras específicas de comportamiento humano, social y, sobre todo, en cómo la organización ornamental de esas fachadas podría posibilitarlas o limitarlas.

Entre las distintas variables que hacían valorar a una fachada con vida destacaban cinco, en las cuales las personas se tomaban más tiempo en explicarlas y en desarrollar sus ideas.

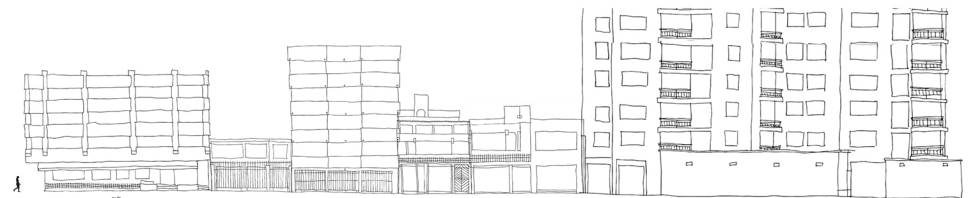
La interacción entre los conceptos de localización, visibilidad, variedad, sentido de comunidad, e historización moldeaban esa idea de vida, y se desarrollaba sin una jerarquía particular. En muchos casos las personas entrevistadas daban más prioridad a una sobre las otras, pero no era una constante como para generalizar. No obstante, se identificó que una de estas, la localización, era el aspecto que, de alguna manera, abría el camino para que se den las demás, una primera condición para tener una predisposición a empatizar. Una vez



LINCE



JESÚS MARÍA



SANTA BEATRIZ

Figura 6. Levantamientos formales de las fachadas Tipo A y Tipo B.
Fuente: Fotos del autor, 2020

más, esto no significaba que era la más importante, sino que dentro de esa heterarquía su rol recaía en posibilitar las demás.

1. Localización

Una predisposición a empatizar con las calles estaba influenciada por el entorno y podría sintetizarse en lo que Elsa (mujer, 22 años) mencionaba, “Dependiendo de la zona”. La localización, para muchos de los jóvenes entrevistados, era necesaria conocerla para empezar a comprender y controlar las limitaciones físicas.

La localización hacía referencia a la ubicación exacta de la calle, en qué barrio o zona de la ciudad de Lima se encontraba. Puesto que en el imaginario de los jóvenes entrevistados existían prejuicios sobre algunas calles en las cuales no caminarían por más “bellas” que sean, Elena (mujer, 27 años) explicaba:

Bien, dependiendo el lugar dónde este la calle ¿no? Si tú pones El Agustino o La Victoria... ¡Más miedo! ¿No? Porque inclusive las cuadras de acá son recontra altas, mejor dicho, largas. Son callejones, quintas. Yo, al menos, cuando paso por ahí estoy viendo, porque de repente me jalan.

Sin embargo, si los dos tipos de calles eran entendidas bajo las mismas condiciones las que posibilitan una mayor predisposición a salir a caminar eran las Tipo A.

La localización interactuaba con los demás aspectos como un posibilitador, pues si la calle era asociada a un entorno favorable, permitía una mayor exploración. Además, permitía identificar qué es lo que rodeaba a la calle o cómo ésta se integraba a un sistema más complejo.

Este aspecto podía aumentar en los jóvenes entrevistados su predisposición a empatizar si es que las calles eran asociadas a un entorno favorable. De suceder, existía la

posibilidad de que salgan a caminar y, a partir de ahí, explorar otros aspectos que involucren esa experiencia.

2. Visibilidad

La visibilidad era la capacidad de una calle para poder ser vista, apreciada, observada y posibilitar que el caminar sea algo más que un simple desplazamiento. Este aspecto permitía recopilar información del ambiente inmediato para ejercer un cierto control sobre este.

Durante el proceso de “sentirse dentro” de las calles era necesario poder verlas y aquello marcaba una diferencia entre lo que significaba caminar por las calles estudiadas; Elsa (mujer, 22 años) comentaba, “En la de acá [Tipo A] se puede ver, y muchas veces en esta [Tipo B] no se puede ver nada”.

Las calles Tipo B eran percibidas como si no tuvieran nada que mostrar por los muros perimetrales que bloqueaban la visión de sus fachadas. Esa imposibilidad propiciaba que las personas las asociasen con comportamientos específicos; Braulio (hombre, 24 años) explicaba, “Siento que solo debo seguir avanzando”. La interacción con la calle se aplanaba al solo transitar.

Por el contrario, una calle Tipo A era una que se podía ver, Marta (mujer, 40 años) resumía, “Es mucho más agradable a la vista.” Si bien existía un componente subjetivo en las preferencias de los jóvenes, el solo hecho de posibilitar realizarlo marcaba una diferencia.

Poder ver las fachadas posibilitaba lo que José (hombre, 30 años) mencionaba, “Te podrías quedar observando”. La posibilidad de prestar atención a lo que se está viendo, descubrirlo, entenderlo y comprenderlo a consecuencia de una curiosidad. Es lo que las ciencias cognitivas han venido demostrando: las fijaciones conducen a la exploración (Just y Carpenter, 1975; Sussman y Hollander, 2014).

3. Variedad

La variedad era una cualidad que permitía una exploración diversa por medio de los detalles y la posibilidad de un recorrido visual que favorecía el descubrimiento y la estimulación de los sentidos.

Los niveles de una predisposición a empatizar variaban si la calle que se observada era entendida como variada. Ese aspecto permitía encontrar algo con que identificarse y reconocerse.

La variedad de formas no solo atraía a los jóvenes entrevistados, también propiciaba verlas e influía en las diversas maneras de estar, percibir y construir imaginarios urbanos de la calle; Katia (mujer, 28 años) explicaba: “Mira, primero [esta calle Tipo A] parece una iglesia. Aparte tiene más distribuciones en las ventanas. Un lugar para sentarse... Se ve más construido que otros. Tiene ventanas ovaladas. Como que se ve más familiar”.

La variedad permitía una mayor capacidad de elección, incrementándose las probabilidades de encontrar algo de sus preferencias. Una particularidad en toda esa variedad. Las calles Tipo A eran las consideradas como las más variadas.

Sin embargo, para considerar una calle como variada debía reconocerse también un trabajo y organización compositiva. Los jóvenes entrevistados reconocían cuando una fachada tenía un bajo nivel de variedad y mostraban un rechazo a su composición, Karol (mujer, 22 años) explicaba, “Los edificios [en las calles Tipo B], todos son muy literales. Como que toda luna, vidrio. A comparación de como las de acá [calle Tipo A], en donde es más llamativo. Me parece más bonita”.

Aquella distinción influía en las percepciones e imaginarios urbanos, Ernesto (hombre, 21 años) comentaba, “Bueno, por acá [calle Tipo B], se siente más solitario, pasa menos

gente”. Una calle que no se podía ver era una con poca variedad y una que no invitaba a caminar.

4. Sentido de Comunidad

El sentido de comunidad se generaba mediante la percepción de una variedad asociada que propiciaba la identificación de diversos elementos como parte de algo más complejo. Era la capacidad que tenían las calles para hacer sentir que los elementos que la componen —estructuras geométricas, personas, etc.— interactuaban y se interrelacionaban.

Existía una mayor predisposición a empatizar cuando las fachadas eran asociadas a prácticas sociales que a los jóvenes entrevistados les hubiera gustado estar envueltos, José (hombre, 30 años) explicaba:

De las pocas o varias veces que he podido caminar por acá [calle Tipo A], porque trabajo cerca, veo que acá es un trato cordial, con educación y está relacionado con el tipo de educación que tienen las personas. Son casas en donde hay un trato cordial sin ningún problema.

Probablemente ese tipo de vecino —educado y amable— era un ideal en una calle Tipo A. No obstante, lo que propiciaba ese imaginario era la posibilidad de salir a la calle e interactuar con los demás, crear un sentido de comunidad que permitiese la convivencia.

Las percepciones e imaginarios urbanos que se asociaban con calles Tipo B eran las de indiferencia y aislamiento. Características que los jóvenes entrevistados consideraban como poco pertinentes para una vida en comunidad, Caleb (hombre, 34 años) explicaba, “Acá [calle Tipo B] yo lo percibo como... lo que te digo ahorita ¿No? Solitario, o sea, llegan de frente y se quedan dentro de su casa o departamento”.

Ese “auto-aislamiento” era asociado a una ausencia de personas en la calle y a una poca interacción entre vecinos que hacía necesario la creación de normas en favor de un individualismo y alejadas de la negociación. Una calle así era comprendida solo como un medio para llegar a algún lugar y no daba vida. Con esos ejemplos, las calles Tipo B eran contrapuestas continuamente con las Tipo A.

5. Historización

La historización era la capacidad que tenían las fachadas de una calle para posibilitar su comprensión y entendimiento mediante un vínculo con un pasado atractivo. La capacidad de encontrarle una historia que los vincule con lo que sucedió y con las personas que lo hicieron.

Los jóvenes entrevistados mostraban una mayor predisposición a empatizar cuando podían historizar las calles, hacer una reminiscencia del ambiente construido. Involucraba relacionarlas con tradiciones y/o costumbres que marcaron la vida de los vecinos, siendo parte de la construcción de su identidad como individuo, calle, barrio o ciudad.

Para los jóvenes entrevistados las calles Tipo A eran “antiguas” y estaban inscritas en un discurso que evocaba la identidad de la ciudad, Julián (hombre, 25 años) explicaba, “Como que forma parte del Perú, de lo nuestro, de las casas de antaño ¿No?... Es más clásica. A la Lima”.

Esa idea de identidad emergía a partir de historias que la soportaban y, en el caso de Lima, su etapa colonial era lo más reconocido. No obstante, aquellas calles no fueron hechas en esa época ni eran del mismo estilo formal, pero la manera de organizarlas ornamentalmente hacía recordarlas.

Por el contrario, las calles Tipo B eran identificadas como “modernas”. En estas

se reconocían cualidades que limitaban la experiencia en la calle, John (hombre, 32 años) explicaba por qué se diferenciaban de las Tipo A, “Por lo clásico... Más que todo por lo clásico. Esta [calle Tipo B] es más... Ya no hay nada. Vas de frente. A diferencia de la arquitectura de acá [calle Tipo A]”.

No era relevante identificar qué entendían los jóvenes entrevistados por “clásico” o “moderno”, lo interesante era que usaban esos adjetivos para distinguir entre calles que podían historizar y no.

Discusión

Una empatía con la vida

Una empatía con las calles no debe ser malinterpretada como un tipo de gusto o preferencia especial, puesto que se puede empatizar tanto con objetos que sean de nuestra preferencia o no. Si tenemos en mente que una empatía entre personas es la interacción entre los procesos y las respuestas cognitivas y afectivas que nos permiten actuar de la manera más adecuada a la situación del otro, en una empatía con las calles he decidido posicionarme en la etapa disposicional que permite explorar las respuestas intrapersonales como el entendimiento, comprensión, identificación y reconocimiento de los elementos que componen la calle.

En ese sentido, las respuestas intrapersonales expuestas no se han identificado como manifestaciones de prácticas sociales altruistas, aquello significaría aceptar que el ambiente construido las define y determina. Lo que se ha propuesto como respuestas intrapersonales ha sido la asociación de percepciones e imaginarios urbanos de las calles a ciertas prácticas sociales que las personas entrevistadas consideraban como las más adecuadas para una convivencia, pudiendo ser estas de su agrado o no.

En otras palabras, a una persona podía disgustarle las actividades o prácticas sociales que se desarrollaban en la calle, pero aquello no le impedía reconocerlas como prácticas que le daban vida.

Por lo tanto, una empatía con las calles puede considerarse como la posibilidad de identificar elementos, cualidades y características que permitan su entendimiento y comprensión para ejercer un –sano– control sobre el ambiente construido.

Es decir, una empatía con las calles puede ser entendida tanto como los procesos y las respuestas de intentar comprenderlas, de sentirnos dentro de ellas, descifrar qué nos dicen. Si no es posible recopilar y procesar esa información, existirán desconciertos que limitarán nuestras acciones e interacciones.

La presencia a gran nivel de los cinco aspectos señalados en los procesos cognitivos y afectivos posibilitaba que las personas entendieran e identificasen cuando una calle tenía y daba vida. En resumen, si las calles daban vida, existía una mayor predisposición a empatizar con ella.

La idea de vida no debe ser entendida como algo absoluto, es decir, no es que se tenga o no. La idea de vida debe ser entendida en niveles, algo puede tener desde un bajo hasta un alto nivel de ella. Por ende, si una calle no promueve, propicia o posibilita la vida, no quiere decir que sea una calle sin vida. Lo que en realidad está reflejando es su bajo nivel de ella que no le permite proyectarla: dar vida. Lo más preciso sería hablar de una calle estéril, tiene vida, pero no puede darla.

Aquello se diferencia de una calle que además de tener vida puede darla, no es entendida aisladamente, sino en relación con su entorno, en su influencia en él. Las calles Tipo A no solo tenían un alto nivel de vida, también las proyectaban, permitiendo a quienes la percibían asociarlas con comportamientos y conductas sociales que a

las personas entrevistadas les gustaría estar envueltas y que, además, consideraban que daban vida a la calle.

Aumentar las posibilidades de una predisposición a empatizar con las calles involucraría percibir y entender a estas como los espacios públicos que son. Posibilitar la interacción social, que la gente se encuentre en la calle, compartan experiencias, discutan sobre ellas, y se enteren lo que le está ocurriendo al otro, empezar a construir relaciones. Esto, claro está, es opcional, pero siempre debería existir aquella posibilidad, pues, no todas las personas desean entender las calles como una simple vía para llegar a algún lugar.

Después de todo lo que se ha hecho y dicho de la ciudad de Lima y de varias ciudades latinoamericanas, la imagen que muchos puedan tener de ellas son de ciudades en la cuales no vale la pena vivir y mucho menos intentar mejorarlas (Muggah, 2016). Sin embargo, afortunadamente los determinismos ambientales están desacreditados (Sluyter, 2003) y existen personas que quieren cambiar su realidad y se desarrollan no porque nacieron en un determinado ambiente, sino porque lo hacen a pesar de este.

Por lo tanto, no se puede negar la representación que tienen las personas sobre el espacio, más sí se debe concientizar que el ambiente construido puede limitar o posibilitar ciertas acciones. Comprender la ciudad desde esa perspectiva nos puede ayudar a entender qué cosas están funcionando en ella y que no. Cómo está limitando los comportamientos humanos en su desenvolvimiento y qué podemos hacer al respecto.

Por ejemplo, aún existen personas que deciden apostar por Lima, vivir y realizar sus sueños en ella. Quieren que sus hijos disfruten de ella tanto como ellos lo hicieron. Por ende, todas aquellas manifestaciones

que buscan elevar el nivel de interacción y comunicación entre las personas en la ciudad no deben limitarse. Preguntémosnos si es que de los muchos lugares que consideramos los más bonitos de nuestras ciudades lo son por sus calles, aquellos que les dan ese carácter habitacional y, específicamente, vida.

Finalmente, la vida a la cual se referían las personas entrevistadas no puede ser creada o por lo menos intentar controlarla. Solo se puede fomentar y posibilitar que suceda, crear las condiciones para que se manifieste y desenvuelva. De esa forma las personas y quienes son parte de ella la mantengan. En sus ojos, todo tiene un nivel de vida –un “camac”–, la cuestión está en nuestra capacidad para aumentarla o disminuirla. Sin el cuidado no existiría la vida.

Conclusiones

Mediante un estudio de las experiencias estéticas de “jóvenes adultos” limeños que caminaban por las calles de los barrios limeños de Lince, Jesús María y Santa Beatriz, se ha argumentado que las percepciones e imaginarios urbanos se orientaban hacia a una empatía con la vida.

Se reconocían en las calles Tipo A variables que aumentaban sus niveles de vida reflejados en la construcción de percepciones e imaginarios urbanos. Estos eran: (1) la localización, nivel de una fachada para posibilitar su asociación a un entorno favorable; (2) la visibilidad, nivel para posibilitar su visión, exploración y recorrido visual; (3) la variedad, nivel para posibilitar la diversificación de experiencias en la calle; (4) el sentido de comunidad, nivel para posibilitar la identificación de una interacción e interrelación entre los diversos elementos que las componen; y (5) la historización, nivel para posibilitar un vínculo con un pasado o una reminiscencia.

En otras palabras, las calles tipo A posibilitaban la construcción de una empatía con ellas. La organización ornamental de sus fachadas facilitaba la creación de vínculos que iban más allá de sus preferencias, pues, permitían una interacción positiva en varios niveles. Las percepciones e imaginarios urbanos que se construían alrededor de ellas eran las que más se asemejaban a las experiencias que a los “jóvenes adultos” entrevistados les gustaría estar envueltos, y fueron posibilitados por una comprensión clara y estimulante del entorno construido. Una recopilación de información relevante y útil para controlar sanamente lo que les rodea.

Aquello representaba un proceso empático basado en el intento por comprender y como se diría en el “Einfühlung”, sentirse dentro de lo que se observa. Revelarlo ayudaría a mejorar nuestra relación con las calles, identificar las oportunidades que estamos desperdiciando y empezar a construir las ciudades que muchos anhelamos.

Referencias:

Abercrombie, M., Hickman, M., Johnson, M. L., & Thain, M. (1990). *The New Penguin Dictionary of Biology*. London: Penguin Books.

Alexander, C. (2002). *The Nature of Order: The Phenomenon of Life*. Berkely: The Center for Environmental Structure.

Begazo, J., & Fernandez, W. (2015). Los millennials peruanos: Características y proyecciones de vida. *Gestión en el Tercer Milenio, Rev. de Investigación de la Fac. de Ciencias Administrativas*, 18(36), 9-15.

Bergson, H. (1944). *Creative Evolution*. New York: Random House.

Coplan, A., & Goldie, P. (Edits.). (2011). *Empathy: Philosophical and psychological perspectives*. New York: Oxford University Press.

Currie, Gregory (2011). Empathy for objects. En A. Coplan, & P. Goldie (Edits.), *Empathy: Philosophical and psychological perspectives* (págs. 82-95). New York: Oxford University Press.

Davis, M. (1996). *Empathy: A social psychological approach*. Boulder: Westview Press.

Diario Gestión. (16 de Mayo de 2019). *¿Quiénes tienen la última decisión en la compra de una vivienda?*. Diario Gestión. <https://gestion.pe/tu-dinero/inmobiliarias/quienes-ultima-decision-compra-vivienda-267128-noticia/>

Driesch, H. (1914). *The history & theory of vitalism*. London: Macmillan.

Erikson, E. (1982). *The life cycle completed*. New York: Norton.

Flores, G. (Setiembre de 2016). *Kamaq y no Kamay. Una eurocéntrica traducción*. Recuperado el 21 de Agosto de 2019, de Libros Peruanos: <http://www.librosperuanos.com/autores/articulo/00000002384/Kamaq-y-no-Kamay.-Una-eurocentrica-traduccion>

Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Washington DC: Island Press.

Gerdes, K., Segal, E., & Leitz, C. (2010). Conceptualising and Measuring Empathy. *British Journal of Social Work*(40), 2326-2343.

Gonzales de Olarte, E., del Solar, V., y del Pozo, J. (2011). *Lima metropolitana después de las reformas neoliberales: Transformaciones económicas y urbanas*. En C. de Mattos, W. y L. Fuentes (Edits.), *Lima-Santiago. Reestructuración y cambio metropolitano* (págs. 135-176). Santiago de Chile y Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Jacobs, J. (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Madrid: Capitán Swing.

Jeuken, M. (1975). The biological and philosophical definitions of life. *Acta Biotheoretica*, 24(1-2), 14-21.

Just, M. y Carpenter, P. (1975). *Eye Fixations and Cognitive Processes*. Carnegie-Mellon University, Dept. of Psychology. Pittsburgh: Carnegie-Mellon University.

Lamont, M. (2012). Toward a comparative sociology of valuation and evaluation. *The Annual Review of Sociology*, 38, 21.1-21.21.

Muggah, R. (13 de Junio de 2016). *Latin America's cities: unequal, dangerous and fragile. But that can change*. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2016/06/latin-america-s-cities-unequal-dangerous-and-fragile-but-that-can-change/>

Neira, H. (2015). *Civilizaciones comparadas*. Lima: Cauces.

Reyes, J. (7 de Junio de 2019). *Ejecutivos millennials son los que más invierten en comprar inmuebles para luego alquilarlos*. Diario Gestión. <https://gestion.pe/tu-dinero/inmobiliarias/millennials-son-invierten-comprar-inmuebles-luego-alquilarlos-269462-noticia/>

Rolnik, R. (2017). *La guerra de los lugares: La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. Santiago de Chile: LOM.

Salas, J. (2017). La identidad de la arquitectura residencial multifamiliar contemporánea en Lima. *Arquitextos*(28), 84-92.

Salingaros, N. (2015). *Biophilia & healing environments: Healthy principles for designing the built world*. New York: Terrapin Bright Green.

Sluyter, A. (2003). Neo-Environmental Determinism, Intellectual Damage Control, and Nature/Society Science. *Antipode*, 35(4), 813-817.

Sussman, A. y Hollander, J. (2014). *Cognitive Architecture: Designing for How We Respond to the Built Environment*. New York: Routledge.

Vega, P., Dammert Guardia, M., Moschella, P., Vilela, M., Bensús, V., Fernández de Córdova, G. y Pereyra, O. (2019). *Las centralidades de Lima Metropolitana en el siglo XXI: Una aproximación empírica*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.

Wilson, E. (1984). *Biophilia: The human bond with other species*. Cambridge: Harvard University Press.