

Zárate Martín, Antonio. 1991. *El espacio interior de la ciudad*. Colección Espacios y Sociedades, nº 12. Editorial Síntesis. Madrid. 255 p..  
Cap. 7. *La ciudad, un espacio percibido* p.175-195.

## 7. --- La ciudad, un espacio percibido ---

La ciudad no es sólo un hecho objetivo, formado por el paisaje, funciones urbanas y características de población, sino que fundamentalmente es un espacio vivido, sentido, valorado y percibido de forma diferente por los individuos; a través de representaciones mentales y de impresiones individuales y colectivas.

El interés de este enfoque de la ciudad, apoyado en el campo de la psicología y favorecido por la corriente de pensamiento fenomenológica, deriva de la importancia de la percepción del entorno en la formación de la imagen del medio real y del hecho constatado de que es la imagen la que influye sobre el comportamiento de los individuos y no directamente el medio sobre la conducta, como se afirmaba desde el análisis tradicional de las relaciones medio-hombre y desde la teoría del estímulo respuesta. De este modo, las imágenes mentales determinan el significado y el simbolismo de las distintas partes de la ciudad; condicionan la actuación de los ciudadanos ante cuestiones concretas, como la elección de área residencial para vivir dentro de sus posibilidades económicas, los lugares de compra, los centros de trabajo y los espacios de ocio; y su análisis resulta imprescindible para comprender el comportamiento de los individuos y el funcionamiento de la ciudad.

A partir del psicólogo Simon (1957), al «hombre todo razón» y al «hombre todo sentimiento», se les contraponen el «modelo de hombre de racionalidad limitada», según el cual las personas actúan dentro de

un conocimiento condicionado por la complejidad del proceso de percibir, sentir y pensar, por el volumen y calidad de la información, por sus experiencias personales, por la cultura y por las distintas etapas dentro del ciclo de vida. De ahí, que el comportamiento de los hombres exija la elaboración de un modelo mental del medio real.

Todo ello ha conducido a la construcción de diferentes modelos integrados de percepción y comportamiento que se preocupan por la formación de la imagen mental y por la relación entre los procesos cognitivos y la conducta espacial; destacamos entre ellos los de Downs (1970) y Goodney (1973) (cuadro 7.1).

Según Downs, tal como se puede observar en la representación gráfica de su modelo, la imagen que determina la decisión y el comportamiento, se elabora a partir de la información obtenida del medio real; esa información llega al organismo humano a través de los receptores de la percepción y es filtrada por el sistema de valores individuales y colectivos.

Para Goodney, la imagen individual se forja a partir del espacio personal, el entorno que mejor conoce (la habitación, el mobiliario, el propio hogar); a través de los desplazamientos habituales hacia los

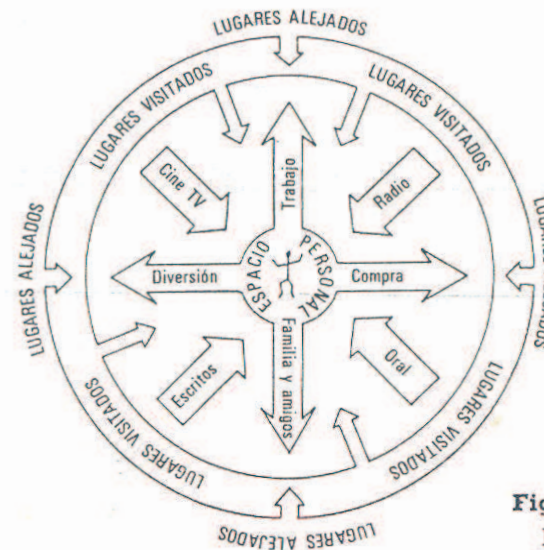


Figura 7.1. La percepción del espacio, según B. Goodey (1973).

lugares de trabajo, centros de compra, de diversión y de relación, que proporcionan información sobre localizaciones, conexiones entre lugares y áreas, características de la construcción, significados socioeconómicos y culturales de las áreas que recorre. A ello se añade la información que el individuo recibe a través de los medios de comunicación de masas y de los contactos personales. La percepción mental de los lugares más distantes y de los lugares que se visitan ocasionalmente se forja sobre una información fragmentada, indirecta y esporádica, en la que, con frecuencia, intervienen prejuicios o estereotipos mentales (véase Figura 7.1).

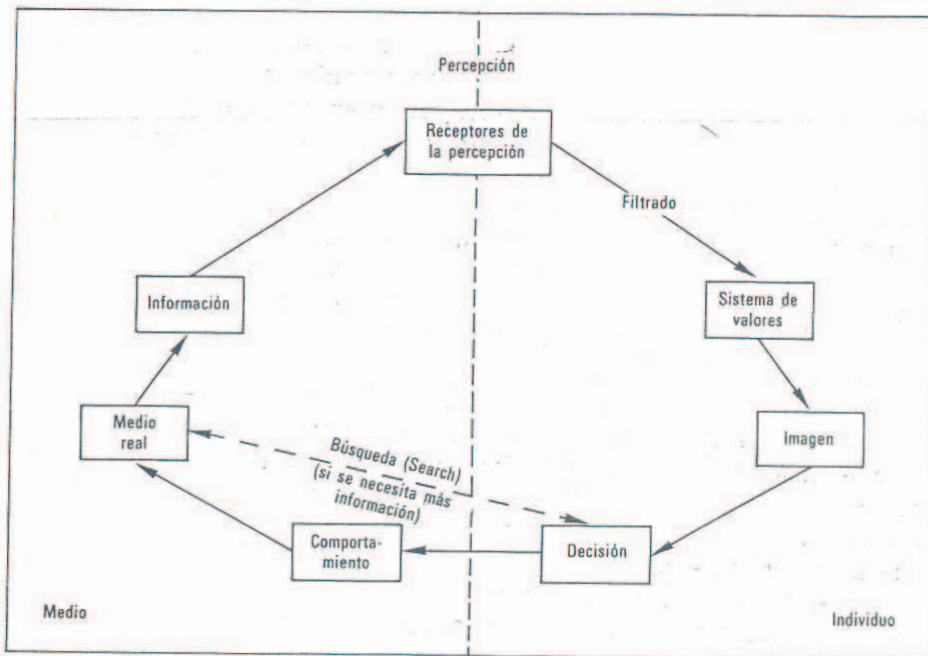
En todos los modelos, las imágenes mentales aparecen, pues, como resultado de mecanismos fisiológicos y psicológicos de percepción, y de un proceso en el que las experiencias personales y los sistemas de valores filtran el cúmulo de estímulos del entorno a los que el cerebro está constantemente sometido; se produce, así, una visión parcial, simplificada y, a menudo, distorsionada de la realidad (véase Figura 7.2).

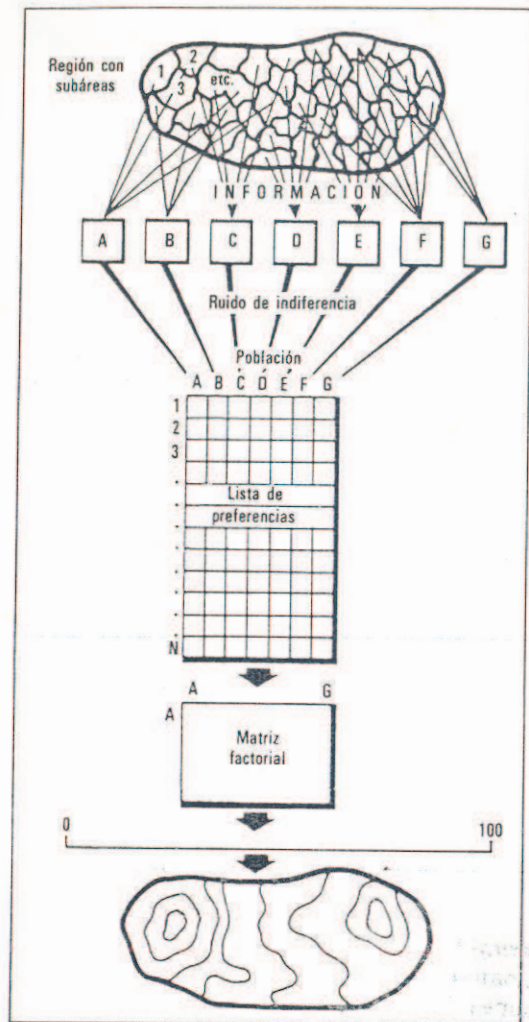
Por otra parte, aunque cada persona vive en su propio mundo y percibe el espacio de forma diferente, en razón de los mecanismos señalados, con respuestas distintas de cada individuo a estímulos idénticos del medio real, ciertos aspectos de las imágenes son compartidos por grandes grupos, a causa de semejanzas de socialización y de experiencias comunes sobre el entorno urbano. De este modo, se habla de imágenes colectivas del territorio que son objeto de interés y análisis por la geografía urbana.

Teniendo en cuenta las representaciones mentales de los ciudada-

Cuadro 7.1

Modelo descriptivo de percepción y comportamiento (según Downs, 1970)





**Figura 7.2.** Etapas en la elaboración de un mapa mental, según P. Gould y R. White (1974).

nos sobre el espacio que habitan, la manera en que sus imágenes se relacionan con el espacio euclideo y las aportaciones realizadas sobre la percepción del medio, la imagen de la ciudad se aborda desde diferentes enfoques:

Desde planteamientos estructurales o descriptivos, que analizan los elementos que permiten la organización mental o cognitiva del espacio y son necesarios para que el ciudadano pueda orientarse dentro del entorno urbano.

Desde enfoques apreciativos, que reflejan sentimientos de las per-

sonas acerca del entorno en su dimensión evaluativa y preferencial con vistas a la toma de decisión y el comportamiento.

## 7.1. La imagen visual de la ciudad

Según Kevin Lynch (1960), la imagen mental de la ciudad se elabora y organiza a partir de cinco elementos singulares del paisaje: sendas, bordes, distritos, nodos e hitos. La claridad o «legibilidad» de las ciudades, variable de unas a otras, depende de la existencia de esos elementos y de la facilidad con que pueden reconocerse. De ahí, la importancia del diseño urbano y la posibilidad de modificar a través de él la lectura de la ciudad.

**Sendas.** Son las vías o caminos que sigue cualquier observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente; pueden ser calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas, las sendas son los elementos principales de la ciudad.

**Nodos.** Son puntos estratégicos de la ciudad: lugares de confluencia de circulación o de ruptura de transporte, como plazas o estaciones de ferrocarril. En los nodos, predominan los usos intensivos del suelo, se concentran actividades centrales y, a menudo, encierran un valor simbólico que representa la personalidad de la ciudad o del barrio.

**Barrios.** Constituyen espacios urbanos bien diferenciados mentalmente por el observador, gracias a la existencia de rasgos peculiares dentro del conjunto de la ciudad. Bien identificados desde el interior por las personas que residen en ellos, también son utilizados como elementos de referencia desde el exterior por el resto de los ciudadanos.

**Hitos.** Son elementos del paisaje fácilmente visibles, que la mayoría de los habitantes de la ciudad utilizan como puntos de referencia y guía: la torre de una iglesia, el edificio del ayuntamiento, un monumento, un accidente de relieve. En general, los hitos son claves de identidad que el observador utiliza selectivamente entre una multitud de posibilidades.

**Bordes.** Son elementos lineales no utilizados como sendas que separan espacios diferenciados morfológica o socialmente. En unos casos, son límites físicos, como líneas de ferrocarril, murallas, ríos, frentes de costa, contacto de suelos de usos urbanos y rurales; en otros, son límites percibidos, como áreas residenciales de características sociales concretas o zonas de miedo.

Todos estos elementos actúan como puntos de referencia para la organización de las actividades, facilitan la movilidad dentro de la ciudad y proporcionan seguridad emocional a sus habitantes. Super-

puestos unos a otros, estos componentes integran el mapa mental de la ciudad, teniendo en cuenta que la intensidad con que son percibidos y el número de ellos que los individuos reconocen, varían según las características morfológicas de los espacios urbanos y según factores personales, entre los que sobresalen: grado de conocimiento de la ciudad, tiempo de residencia en ella, distancia de la vivienda al lugar de trabajo, formas de desplazamiento utilizadas habitualmente, nivel de rentas y estado dentro del ciclo familiar y de vida. Así, los mapas mentales de cualquier ciudad, elaborados a partir de encuestas individuales, muestran considerables diferencias según la composición de los grupos de población. Se pone, pues, de manifiesto la existencia de diferentes mundos urbanos en el interior de la ciudad.

Por otra parte, los numerosos trabajos de percepción mental de la ciudad, elaborados siguiendo la metodología de Lynch, destacan la importancia de los mapas esquemáticos individuales realizados por las personas encuestadas; no sólo son punto de partida necesario para la elaboración de los mapas mentales colectivos, sino ayuda imprescindible para conocer como la población percibe la ciudad y como, en relación con ello, se dispone a la acción. En cualquiera de los ejemplos de representación mental individual que se quieran mostrar sobre distintas ciudades, se puede apreciar como cada persona estructura y organiza el espacio de forma diferente, reflejando su propia visión, estilo de vida y sentimientos (ver Figuras 7.3 y 7.4).

Según Appleyard (1970), los mapas cognitivos que los individuos elaboran, pueden ser clasificados en dos grandes tipos de acuerdo con su precisión y tipo de elemento enfatizado: secuenciales, aquellos que destacan elementos lineales por donde se circula, como carreteras o calles, en definitiva, sendas; y estructurales, aquellos que valoran más componentes espaciales, como construcciones singulares, hitos y barrios. Posteriores estudios señalan como los mapas más simples, de tipo secuencial, suelen corresponder a mujeres, personas de escasa formación cultural e individuos de rentas bajas, mientras que la complejidad aumenta con el nivel de instrucción y el tiempo de residencia (véase Figura 7.5).

La riqueza de los mapas mentales guarda también relación con la edad, los grupos sociales, la familiaridad con el medio vivido y el estilo de vida. Así, las personas de comportamiento «localista», que apenas salen del barrio, tienen una visión más fragmentada y elemental de la realidad que los individuos «cosmopolitas». A ello hay que añadir la tendencia general de las personas a conocer mejor y sobrevalorar afectivamente su propio entorno, al tiempo que estructuran el mapa mental de la ciudad alrededor del barrio en que residen o del centro urbano.

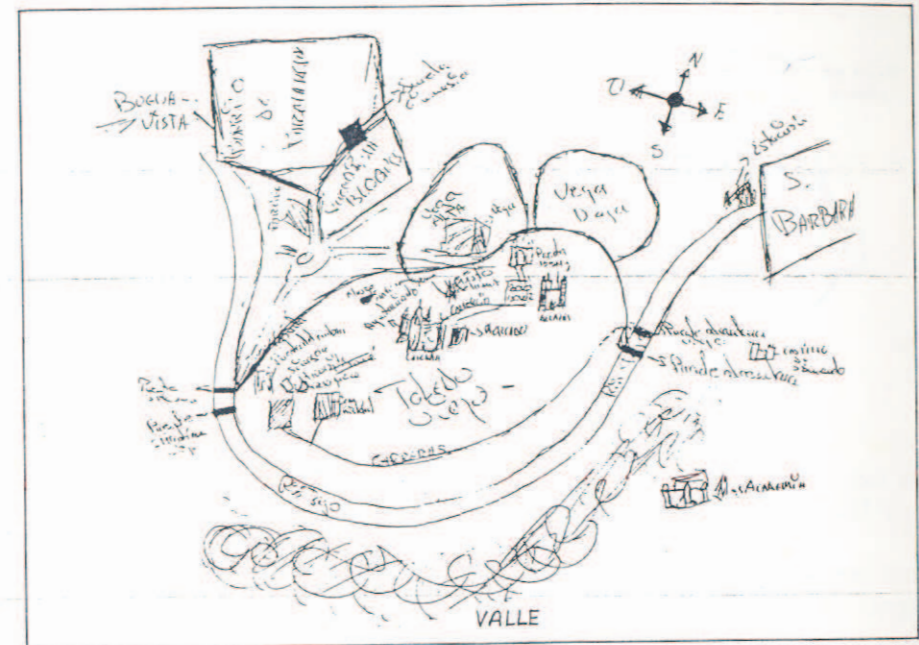
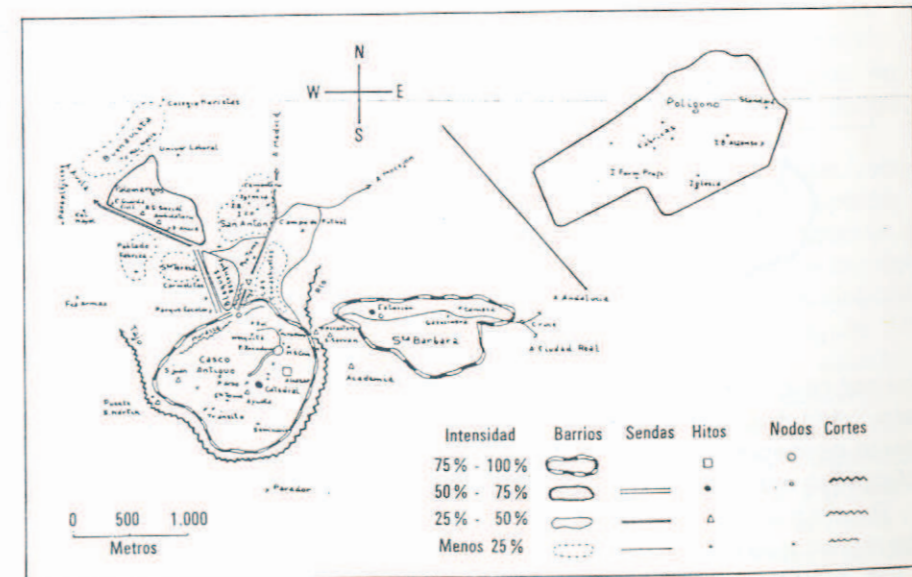
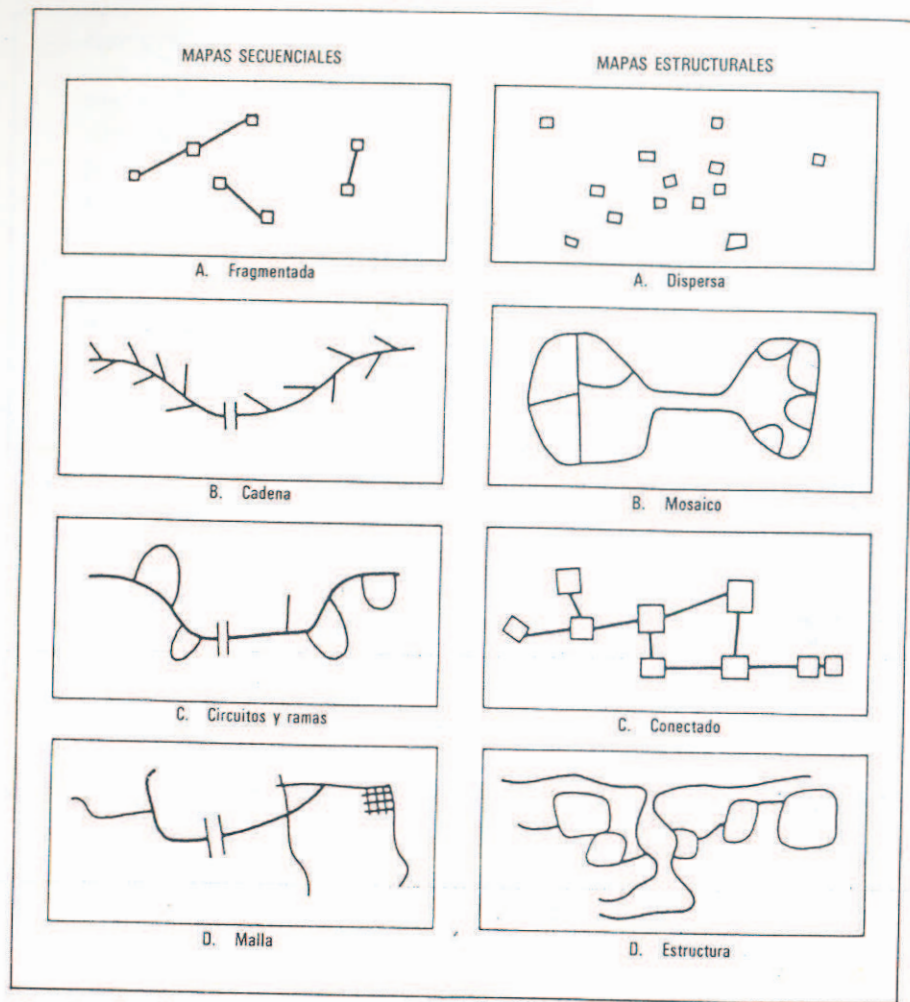


Figura 7.3. Mapa mental de Toledo. Según un alumno del I.B. «Alfonso X El Sabio».



(Fuente: A. Zárate et al., 1986.)

Figura 7.4. Mapa mental colectivo de Toledo.



(Fuente: Appleyard, 1969.)

**Figura 7.5.** Tipos de mapas cognitivos.

## 7.2. La distancia cognitiva

Otro de los elementos fundamentales de la imagen mental de la ciudad es la distancia cognitiva, ya que es la base sobre la que las personas organizan su información espacial del entorno. Pero, además, la distancia percibida determina comportamientos como: quedarse o moverse, dónde ir, qué camino seguir, qué medios de transportes utilizar.

Según Briggs (1973), la distancia cognitiva resulta de una variedad de mecanismos que incluyen: la percepción por el cerebro de la separación que existe en el espacio entre objetos visibles, modelos de uso del territorio, configuración del medio físico e impacto de las representaciones simbólicas del entorno, como mapas y señales de carreteras.

El interés del tema, con vistas a los problemas de organización y funcionamiento de la ciudad a partir de la percepción y comportamiento de los individuos, ha llevado a la elaboración de numerosos estudios que ponen de manifiesto la existencia de importantes desajustes entre la distancia mental y la distancia física o temporal en un espacio no necesariamente euclideo:

- En general, las personas tienden a considerar mayor la distancia percibida que la distancia objetiva, al margen del tamaño de la ciudad y del modo de transporte utilizado, aunque esa sobrestimación disminuye conforme aumenta la distancia física. Para Bailly (1985), ese desajuste se explica por la manera que tienen los individuos de organizar mentalmente sus itinerarios: a base de puntos de referencia que compartimentan en segmentos las distancias kilométricas; las distancias se perciben tanto más largas cuantos menos segmentos hay entre el punto de partida y el punto de llegada.
- Las imágenes personales y la distancia cognoscitiva estimada dependen de la legibilidad de la ciudad, del número y tipo de estímulos del entorno que las personas encuentran a lo largo de las sendas que normalmente usan, del trazado de las calles, de la forma y estructura de la ciudad, bien sea concéntrica o sectorial.
- La distancia cognoscitiva guarda relación con la orientación respecto al centro, a partir de cuyo espacio se organiza el funcionamiento de la ciudad. Así, trabajos de Lee (1970) muestran que se perciben más cortos los trayectos efectuados hacia el centro que los que se realizan desde él hacia la periferia.
- La percepción de la distancia se relaciona, según Pocock y Hudson (1978), con el grado de utilidad o de atracción del punto de origen y destino de los desplazamientos. Numerosos estudios muestran como se perciben más cortas las distancias hacia parques, librerías, lugares de ocio, centros comerciales, la propia vivienda, que cuando se realizan hacia aparcamientos o intercambiadores de transportes. De modo semejante, se tiende a considerar menos distantes del punto de partida los barrios de categoría social alta que los barrios de rentas bajas.
- Existen importantes deformaciones en la apreciación de las distancias según las diferentes horas del día. Así, se perciben más

largos los trayectos efectuados durante horas de la tarde que los que se realizan durante la mañana.

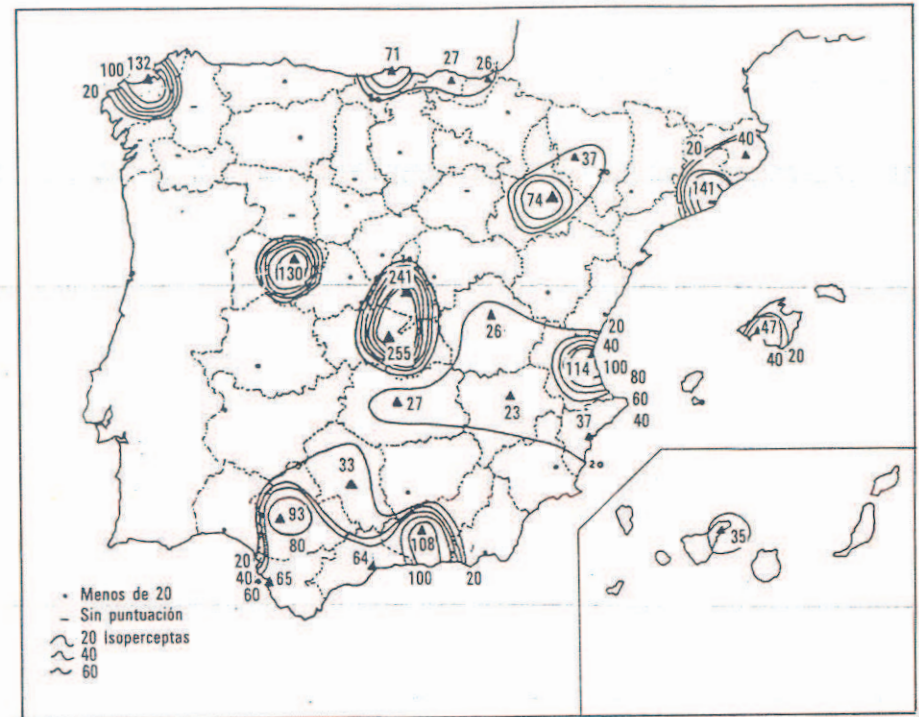
Todas estas consideraciones obligan a ir más allá de la simple relación temporal entre dos puntos cuando se trata de analizar la representación mental de las distancias; se hace necesario incorporar los sistemas de significación simbólicos, los componentes afectivos y emocionales de los desplazamientos, y su dimensión temporal con relación al periodo del día en que se efectúan.

### 7.3. Valoración apreciativa de la ciudad

Tan importantes como los aspectos estructurales o descriptivos de las imágenes mentales son los aspectos valorativos o apreciativos, puesto que los comportamientos de las personas dependen no sólo de la percepción y localización referencial de los elementos del paisaje sino de como son sentidos e interpretados. Un nodo o un barrio específico, por ejemplo, puede provocar sentimientos contrapuestos de atracción o repulsa, de calma o inquietud, que mueven a comportamientos distintos. Además, hay que tener en cuenta la importancia que deriva del hecho de que también organismos oficiales, empresas, instituciones privadas valoran desigualmente las distintas áreas urbanas para establecer servicios o efectuar inversiones.

Dentro de estos aspectos de la imagen, se incluyen, en términos de R. M. Downs (1970), dos dimensiones que aparecen estrechamente relacionadas: una dimensión evaluativa, y otra, preferencial. La primera hace referencia a la valoración del medio real por los individuos con vistas a adoptar un determinado comportamiento. La segunda, la dimensión preferencial, alude a la mayor o menor estimabilidad que generan los elementos del paisaje o las áreas urbanas en las personas.

Una y otra dimensión de la imagen son investigadas a través de técnicas variadas. El método del diferencial semántico, utilizado por Osgood, Suci y Tannenbaum (1957), y desarrollado, entre otros, por R. M. Downs (1970), mide la dimensión evaluativa a partir de las probabilidades de asociación de características definidas semánticamente y a partir del empleo del análisis de correlaciones y del análisis factorial para obtener interrelaciones. Por su parte, técnicas complejas de análisis factorial o técnicas sencillas, que parten de la simple utilización de la escala ordinal aplicada en una puntuación inversa al orden preferencial, el máximo de puntos a los espacios citados en primer lugar y el menor número de puntos a los citados en último puesto, permiten elaborar mapas topológicos de preferencias. Se obtienen, así, mapas



(Fuente: A. Zárate.)

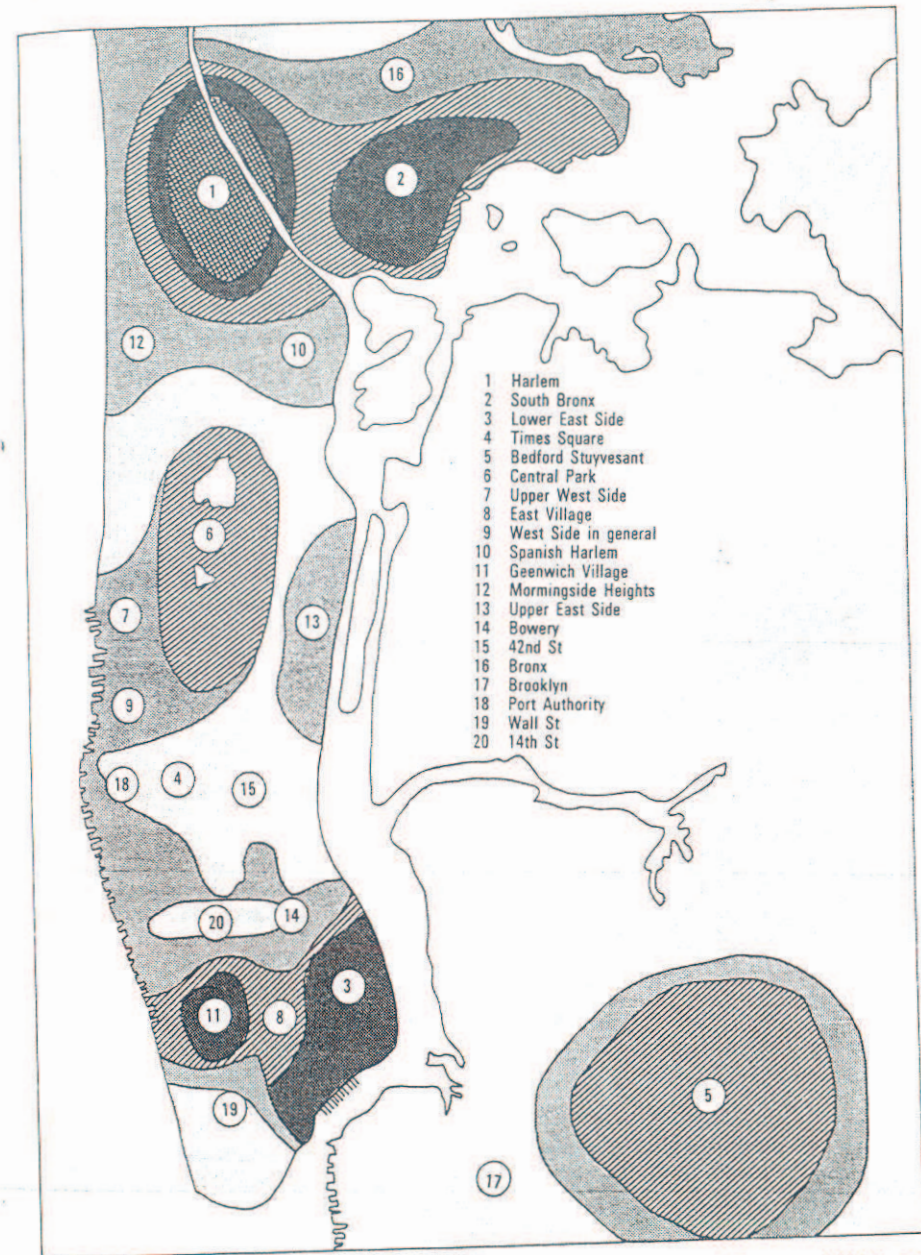
**Figura 7.6.** Mapa preferencial de España, según alumnos de Bachillerato de Toledo.

mentales colectivos que pueden ser considerados como síntesis de todos los sentimientos positivos y negativos que la población tiene de los diferentes barrios o áreas consideradas (Fig. 7.6).

Teniendo en cuenta los componentes apreciativos de la imagen mental, la geografía urbana de las representaciones cognitivas resulta muy variada, pero en la percepción de todas las ciudades cabe señalar algunas tendencias comunes:

- Las áreas urbanas son valoradas en función del conocimiento que se tiene de ellas, y de los criterios y fines que impulsan a la acción. Así, los individuos tienden a valorar las áreas residenciales por la calidad de vida que pueden ofrecer cuando se trata de buscar vivienda, pero esas mismas áreas son valoradas en función de su mayor o menor seguridad cuando hay que desplazarse por ellas a altas horas de la noche.

- Las preferencias residenciales son decididas, entre otras razones, por variables físicas, sociales y de localización, que convierten a la imagen mental en un verdadero reflejo de las características del espacio objetivo. Dentro de estas variables figuran: aspectos estéticos, referentes a fisonomía del barrio, limpieza, colorido, espaciosidad; aspectos de vecindario, con atención a amabilidad, ayuda, seguridad; aspectos relacionados con el ruido ambiental; aspectos de localización, accesibilidad y movilidad; aspectos de seguridad frente a peligros de tráfico y de seguridad de la población y de defensa de la propiedad frente al robo; aspectos referidos a molestias como falta de intimidad, incidencia de vendedores ambulantes, presencia de perros.
- Ciertos barrios, identificados con el peligro de robos, atracos, drogadicción o prostitución, se configuran como verdaderos puntos negros en el mapa mental de la ciudad, de tal modo que, en cualquier gran ciudad, cabe observar auténticos mapas mentales del temor. En muchos casos, esas imágenes dependen de las distintas horas del día; por ejemplo, los parques, percibidos como lugares seguros durante las horas del día, se convierten en peligrosos durante la noche (Fig. 7.7).
- Algunas áreas de las grandes aglomeraciones son descalificadas desde el punto de vista residencial y social por estereotipos mentales, más o menos intencionados, de tal manera que son marginadas por el resto de la ciudad. Como consecuencia de ello, estos espacios ven limitada su capacidad de competencia en la oferta de viviendas del mercado libre, y sus habitantes, asociados en las imágenes colectivas a malas reputaciones o comportamientos sociales desviados, encuentran, incluso, dificultades de empleo en otros barrios.
- Determinadas áreas son valoradas por una carga simbólica que se ha desarrollado en un contexto cultural y se hace presente en el subconsciente de las personas. Es el caso de los centros históricos, que representan la herencia cultural y la memoria colectiva de la ciudad; o el caso de los barrios administrativos y de negocios, que reflejan los valores autoritarios de las instituciones y organismos de poder político y económico que albergan, a través de sus construcciones, del comportamiento y signos externos de sus usuarios. A otro nivel, también se puede incluir dentro de estas consideraciones, el simbolismo sentimental que encierran para las personas los barrios en los que han vivido durante su infancia.



**Figura 7.7.** La topografía del miedo en Nueva York según Duncan (1977). La intensidad del miedo con que los neoyorkinos perciben los barrios de su ciudad, se representa de mayor a menor obscuridad de las tramas.

#### 7.4. El sentido del lugar en la imagen mental de la ciudad

La existencia de estrechas relaciones entre los individuos y el medio, que se reflejan en la percepción colectiva del entorno y en el comportamiento de los ciudadanos, suscita el interés por el «sentido de lugar», incorporando aspectos de imaginabilidad, elementos simbólicos y, sobre todo, lazos de unión de la persona con el lugar en que vive.

La mayoría de las personas sienten una vinculación estrecha con el propio barrio, con el área residencial que mentalmente «reconocen» e identifican con ellos mismos. Es un sentimiento de unión con el lugar en que se vive, que procede de la influencia del entorno inmediato físico y social en el temprano desarrollo psicológico y social del individuo; arranca de la propia experiencia y se relaciona con las ideas de familiaridad y territorialidad que crean vínculos de afinidad e identidad con los vecinos, con la mayoría de la población que ha vivido o vive en una misma área durante cierto tiempo. Todo ello es potenciado, además, por la fuerte relación entre «sentido del lugar» y «espacio actividad», representado éste por el entorno más próximo a la vivienda, que es donde se compra, donde se convive con los vecinos, donde se acude a los oficios religiosos, etc.

Las manifestaciones de «sentido de lugar» de los ciudadanos son múltiples en la vida cotidiana del barrio. Entre ellas, a modo de ejemplo, figuran los movimientos de protesta o los sentimientos de aflicción y nostalgia de aquellos vecinos que han sido desplazados forzosamente de sus barrios y trasladados a otros por operaciones radicales de renovación interior.

Desde un enfoque fenomenológico, que parte de la experiencia de los individuos y que intenta reconstruir casi de forma empática cómo los vecinos sienten el lugar que habitan, el geógrafo Yi Fu Tuan (1974) señala que los lugares despiertan sentimientos de topofilia o simpatía, de topolatría o sentido reverencial y mítico, de topofobia o aversión, rechazo y miedo, y de toponegligencia o desinterés, cuando el lugar carece de personalidad. Todo ello guarda relación con la naturaleza del mundo objetivo, con la calidad de las imágenes mentales y con la carga de subjetivismo que corresponde al «sentido de lugar».

De modo claro, diferentes estudios muestran cómo el «sentido de lugar» varía en el espacio y en el tiempo, se modifica y cambia de unas personas a otras. Depende de multitud de variables, como el rango socioeconómico, el contexto cultural, la edad, la etapa dentro del ciclo de vida, el marco vital, el carácter localista o cosmopolita de las personas, el tiempo de residencia en el barrio, la participación en redes sociales locales, la realidad política, etc. Por eso es mejor hablar de «sentidos del lugar», en plural, que de «sentido del lugar»; los senti-

mientos de las personas y de los grupos de población hacia unos mismos lugares no tienen porqué coincidir.

J. Estébanez (1988) reconoce 6 «sentidos del lugar», a partir de un estudio realizado dentro del área metropolitana de Madrid: «sentido del lugar social», como escenario de encuentro y contactos con familiares, amigos y vecinos; «sentido del lugar apático», para aquellas personas carentes de afecto al territorio; «sentido del lugar instrumental», según el cual el barrio en que se vive, se concibe fundamentalmente como medio para lograr un fin entre los que figuran servicios, mercancías, accesibilidad...; «sentido del lugar nostálgico», dominado por un sentimiento que se apoya en situaciones vivenciales o emocionales, aspectos o acontecimientos del pasado; «sentido del lugar como escenario» en el que transcurren las vidas de las personas y los grupos; «sentido del lugar arraigado», que deriva de un sentimiento de familiaridad e identificación con el medio en que se reside.

Por otra parte, según ese mismo estudio, cada uno de «los sentidos de lugar» se asocia con características específicas de los individuos o con rasgos peculiares de ciertos grupos: el «sentido del lugar social» parece más intenso en las mujeres que en los hombres; el «sentido de lugar apático» se muestra más fuerte en personas de comportamiento cosmopolita, en personas de baja cualificación socioprofesional y, muy a menudo, en individuos en paro; el «sentido de lugar nostálgico» corresponde, sobre todo, a ancianos, jubilados y viudos.

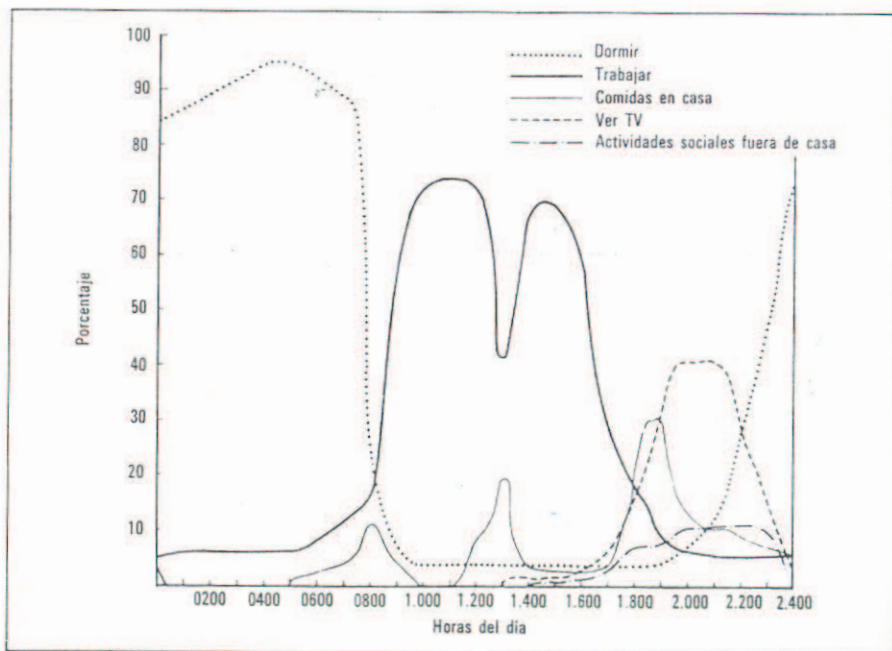
La preocupación por el estudio del «sentido del lugar» estriba en su relación con las conductas de los ciudadanos, puesto que actitudes y comportamientos dependen en gran medida de las experiencias significativas de los individuos con el propio lugar y de sus sentimientos de pertenencia e identificación con el mismo. Fuertes lazos afectivos con un medio en el que el hombre se siente cómodo, confieren estabilidad a personas y grupos, y favorecen el conformismo social. Por el contrario, vínculos débiles o inexistentes, como ocurre con los espacios correspondientes a barrios nuevos, carentes de señas de identidad, o a planes de renovación interior, que borran tramas urbanas heredadas, provocan la falta de sentimientos de pertenencia al barrio, tensiones y comportamientos no cívicos.

Todo ello conduce a la necesidad de potenciar el «sentido de lugar» desde la planificación, evitando la tendencia a la despersonalización de la ciudad moderna y a la transformación del territorio en «no lugar», en expresión de Relph (1976). Tan importante como la provisión de servicios, la dotación de recursos y la organización del barrio, son las medidas y actuaciones dirigidas a fortalecer las relaciones sociales entre sus habitantes; sólo así se puede proporcionar protección a los individuos contra el estrés y la anomía de la vida urbana.

## 7.5. La dimensión espacio-tiempo en la percepción de la ciudad

Los geógrafos de la Universidad de Lund, dirigidos por Hägerstrand, han incorporado la dimensión temporal al análisis espacial y a la percepción de la ciudad. Parten del hecho de que el hombre se mueve y realiza su actividad en una sucesión de espacios y tiempos concretos; a través de ellos, el individuo conoce la ciudad y produce pautas de comportamiento.

Las acciones de los hombres están regladas en el tiempo y el espacio. Como dicen Parkes y Thrift (1980), «cuando el día comienza el programa está ya impreso y la escena lista para una nueva función». La mayor parte del tiempo que el hombre consume en las ciudades, aproximadamente la mitad de las 24 horas del día, corresponde a actividades rutinarias, como comer, dormir o trabajar, por lo que el tiempo que pasa en la casa y el lugar de trabajo, ocupan la principal actividad y definen la mayoría de las conductas cotidianas. El resto del tiempo lo pasa dedicado a otras actividades en una proporción que varía de unos países a otros (Fig. 7.8).



(Fuente: Herbert y Thomas, 1986.)

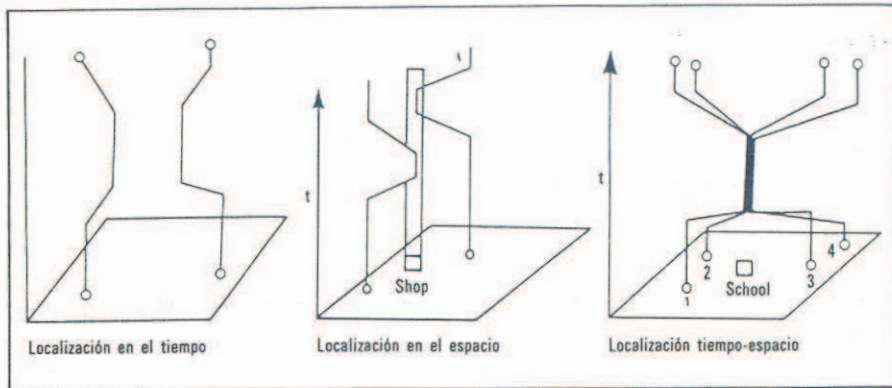
**Figura 7.8.** Ritmos temporales de las actividades a lo largo de las 24 horas del día.

A nivel individual, las conductas aparecen totalmente pautadas en el tiempo; hasta tal punto que los ritmos temporales de comportamiento personal trascienden al conjunto de la sociedad. La mayoría de la población sigue horarios semejantes para levantarse, acostarse, comer, ir al trabajo, regresar a casa, oír la radio, ver la televisión... Las diferencias entre individuos y grupos son escasas; se manifiestan con relación al tipo de actividad laboral (obreros, oficinistas, vendedores, profesionales liberales), a la situación personal respecto a la actividad económica (parados, jubilados, niños), a la etapa dentro del ciclo de vida (infancia, juventud, madurez, vejez) y al grupo social al que se pertenece.

Por otra parte, todas las acciones que realizan los hombres, reguladas en el tiempo, se llevan a cabo en espacios concretos de actividad que, según Jakle, Brunn y Roseman (1976), son los siguientes: la propia casa y sus inmediaciones; los lugares donde se efectúan actividades regulares y cotidianas, como trabajar, estudiar o ir de compras; las vías públicas, por donde se canalizan los desplazamientos entre los centros de actividad y la casa; los lugares correspondientes a servicios especializados que se utilizan ocasionalmente, como auditorios, salas de conferencia, instalaciones deportivas, etc. No obstante, la utilización de esos espacios depende de los papeles y funciones sociales que desempeñan las personas, y se relaciona a su vez con las características y situaciones específicas de los individuos. Así, las amas de casa con niños pequeños y los ancianos desenvuelven su actividad en espacios más reducidos que la mayor parte de las personas, en general obligadas a desplazarse por razones de trabajo.

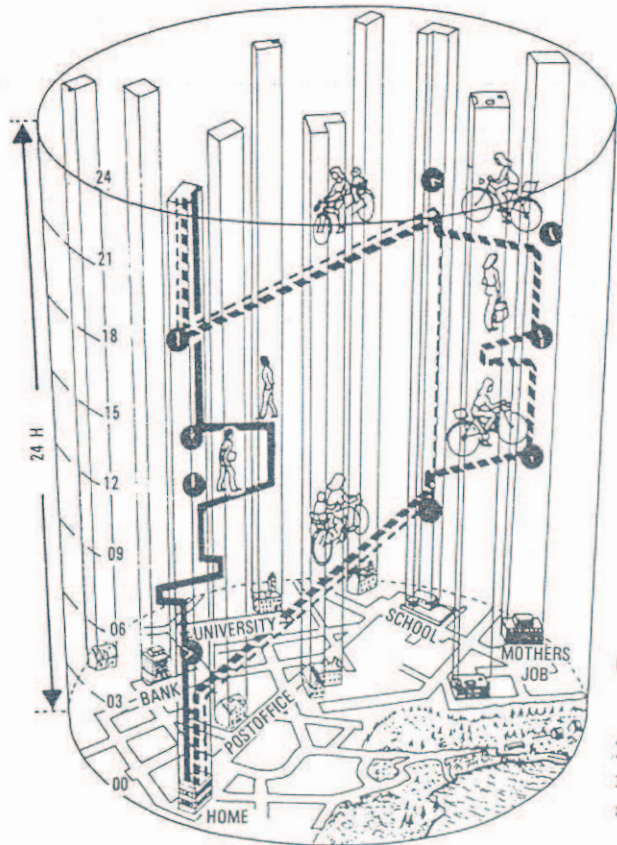
La doble dimensión de las actividades, espacio-tiempo, puede ser representada en un diagrama en forma de prisma (véase Figura 7.11): la distancia en el eje horizontal y el tiempo en el eje vertical. Ello permite mostrar gráficamente las trayectorias espacio-temporales descritas a diario por los individuos. En el ejemplo (véase Figura 7.9), se recogen los recorridos en el espacio y en el tiempo de cuatro grupos de niños que van a la escuela y vuelven a casa. En la Figura 7.10, se describen los diferentes itinerarios espacio-temporales que realizan los miembros de una familia en relación con la división y especialización del trabajo dentro del hogar. Mientras el padre trabaja fuera del hogar, la madre lleva y trae al niño del colegio y recorre lugares de compra.

Otro aspecto importante dentro de la dimensión espacio-temporal de la ciudad es el de los contrastes existentes entre unas y otras personas en cuanto al espacio que pueden recorrer en un mismo período de tiempo, puesto que las diferencias de accesibilidad repercuten sobre la actividad de las personas y su comportamiento. La movilidad personal condiciona la autonomía respecto a la elección de lugar de residencia,



(Fuente: J. Short, 1984.)

**Figura 7.9.** Desplazamientos en el espacio y el tiempo desde la escuela.



(Fuente: Parkes y Thrift, 1980.)

**Figura 7.10.** Desplazamientos de una familia sueca en el espacio y en el tiempo.

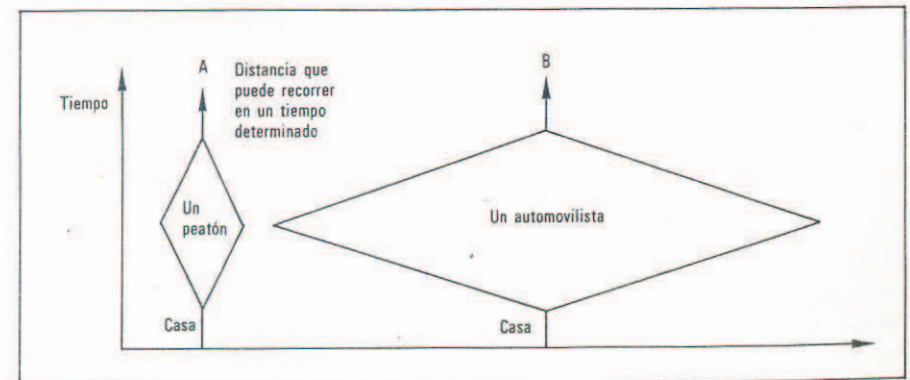
las posibilidades de empleo y el acceso a centros comerciales y espacios de ocio. Mientras en un periodo concreto de tiempo unas personas recorren grandes distancias, otras, en ese mismo espacio temporal, solo pueden recorrer pequeñas distancias.

Así, los gráficos A y B de la Figura 7.11 muestran cómo en una misma unidad de tiempo, el espacio recorrido por un anciano que se desplaza a pie, es muchísimo más pequeño que el recorrido por un joven que se mueve con un automóvil.

En cualquier caso, las diferencias de accesibilidad guardan relación con diversas variables entre las que sobresalen: el nivel de rentas personal, la edad de los individuos, el estilo de vida, el modelo familiar y el medio de transporte utilizado. La accesibilidad individual se configura así, como importante elemento de desigualdad y diferenciación social dentro de la ciudad.

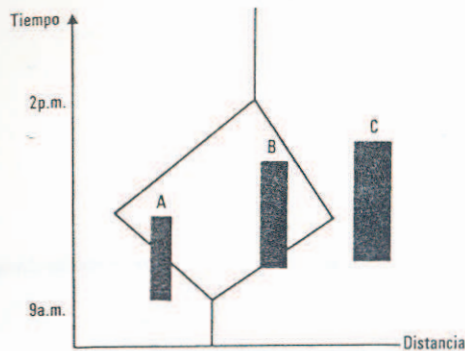
En ese mismo sentido, numerosos trabajos, como los de Palm y Pred (1976), Shapcott y Steadman (1978), o Marston (1985), destacan la discriminación de la mujer frente al hombre en el acceso a los puestos de trabajo, como consecuencia de una menor movilidad espacial que deriva, sobre todo, de unas mayores limitaciones de tiempo por razones socioculturales (la mujer dedica gran parte del día a tareas domésticas y al cuidado de los niños) y por una menor disponibilidad de automóvil.

El gráfico de la Figura 7.12, correspondiente a un ama de casa con niños, muestra como sus posibilidades de empleo se hallan muy limitadas por la obligación de llevar a los niños a la escuela, a las 9 de la mañana, y de recogerles, a las 2 de la tarde; su tiempo libre no se ajusta al tiempo requerido por las tres ofertas de trabajo. El trabajo C



(Fuente: Pred y Palm, 1978.)

**Figura 7.11.** Prismas espacio-tiempo.



(Fuente: J. Short, 1984.)

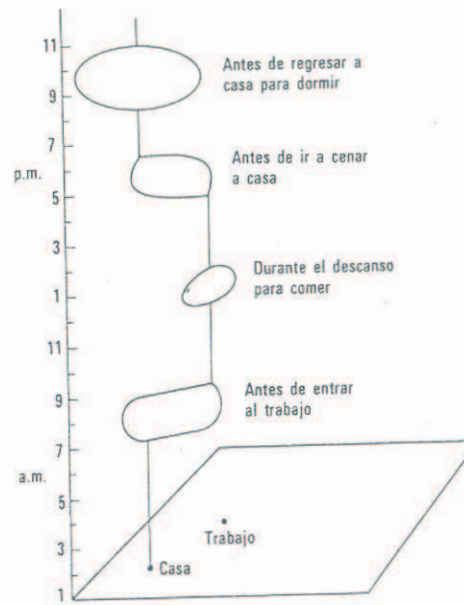
**Figura 7.12.** Prisma espacio-temporal y posibilidad de elección de empleo.

desborda por completo sus posibilidades de empleo y los trabajos A y B lo imposibilitan parcialmente.

Los menores niveles de disponibilidad de automóvil por parte de la mujer con relación al hombre disminuyen, además, su accesibilidad dentro de la ciudad y su calidad de vida. En una altísima proporción la movilidad de la mujer se limita a la que se deriva de los desplazamientos a pie o de la utilización de los transportes públicos. Así, la mujer puede gozar, incluso, de bastante tiempo libre dentro de su propio barrio o del entorno físico más próximo, pero tiene pocas oportunidades para invertirlo en satisfacciones personales.

La secuencia de actividades en el tiempo y el espacio también puede representarse mediante una combinación de líneas y recuadros o prismas, como se hace en la Figura 7.13. Las líneas corresponden al tiempo empleado en actividades fijas, como dormir o trabajar, y los recuadros, a opciones espacio-temporales. En el ejemplo recogido por este gráfico, la persona duerme de once de la noche a siete de la mañana; desde que se levanta a las siete a la hora de entrar al trabajo, las nueve, tiene una primera opción de actuación y de movilidad; de nueve a una de la mañana trabaja; de una a dos de la tarde dispone de una nueva opción que dedica al almuerzo; de dos a cinco horas vuelve a trabajar; finalmente, desde que sale del trabajo tiene otras dos opciones libres: una, antes de cenar, a las siete, y otra, antes de irse a dormir, a las once de la noche.

Por otra parte, hay que señalar los problemas de funcionamiento para la ciudad que originan la convergencia de las actividades en unos mismos espacios y tiempos. Así, la coincidencia de los horarios laborales de fábricas, comercios, servicios, administración, entradas al colegio, concentrando la circulación en unas vías de dimensiones limitadas, provoca atascos de tráfico cada vez más agobiantes en las aglomeraciones urbanas.



(Fuente: J. Short, 1984.)

**Figura 7.13.** Distancias que pueden ser recorridas por un individuo durante el día.

Finalmente, todos los aspectos espacio-temporales anteriores han de relacionarse con la propia estructura física de la ciudad y con el ritmo pautado de la vida urbana. En efecto, morfología y estructura orientan el comportamiento de los ciudadanos, a la vez que el tiempo regula la actividad de las distintas partes de la ciudad. Las áreas centrales se animan y mueven a diario durante las horas en que permanecen abiertas las oficinas y los comercios, pero durante las horas de la noche y los fines de semana no conocen más actividad que la proporcionada por los locales de diversión y ocio.

A modo de conclusión, se puede afirmar que la incorporación de la dimensión espacio-temporal a partir de los ritmos de actividad individual añade una mayor comprensión al comportamiento humano, a los desplazamientos dentro de la ciudad, a la distribución espacial de las funciones urbanas y a la utilización del suelo.