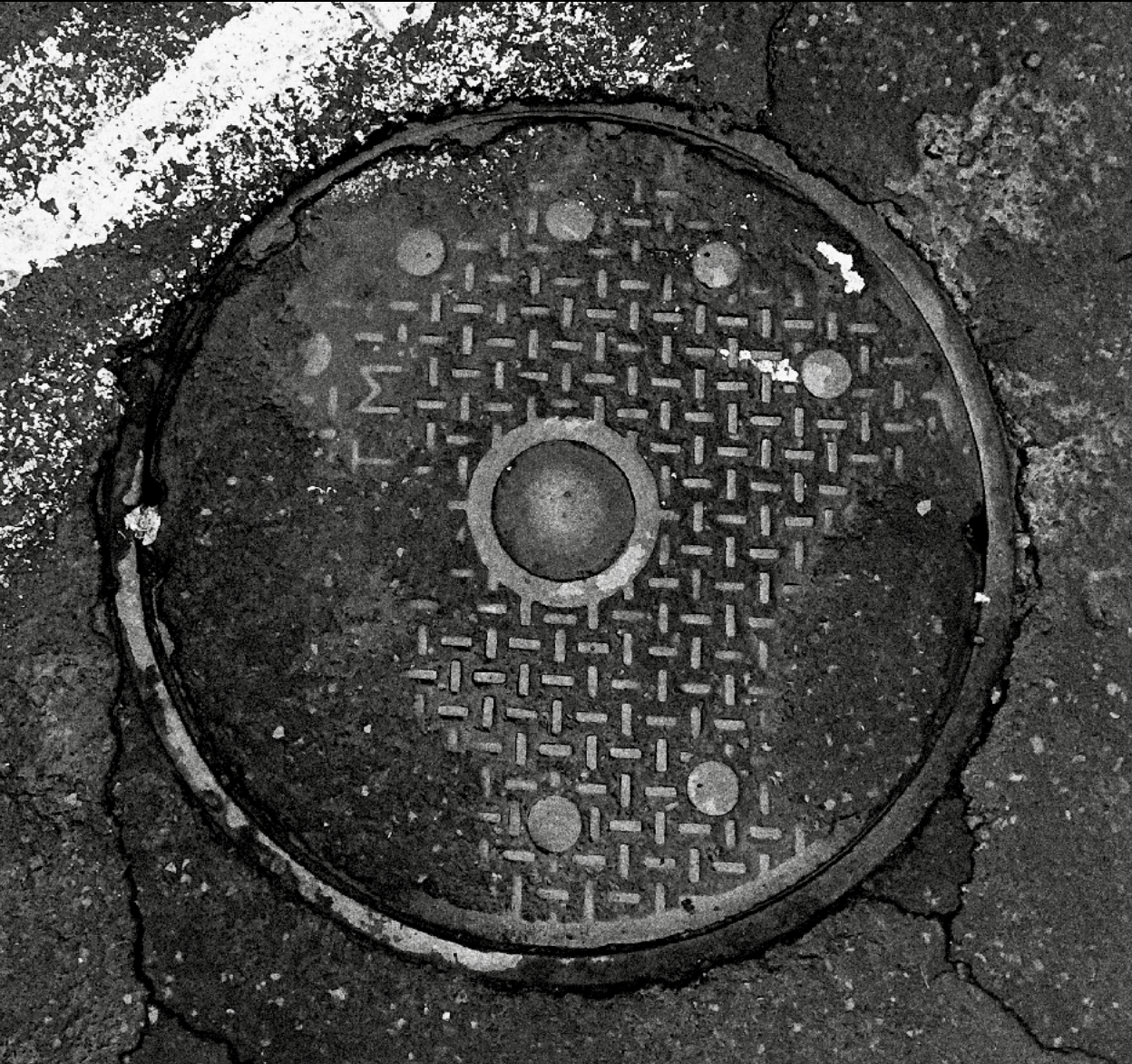




ISSN digital: 2448-8828 No. 27 enero-diciembre 2020

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO 2020



Para citar o enlazar este recurso, use: <http://hdl.handle.net/11191/7261>

**ANUARIO DE
ESPACIOS URBANOS,**
HISTORIA • CULTURA • DISEÑO
2020

Universidad Autónoma Metropolitana

Dr. Eduardo Abel Peñaloza Castro

Rector General

Dr. José Antonio de los Reyes Heredia

Secretario General

Unidad Azcapotzalco

Dr. Oscar Lozano Carrillo

Rector de la UAM Azcapotzalco

Dra. María de Lourdes Delgado Núñez

Secretaria de Unidad

Dr. Marco Vinicio Ferruzca Navarro

Director de la División de Ciencias y Artes para el Diseño

Mtro. Salvador Ulises Islas Barajas

Secretario Académico

Dr. Luis Jorge Soto Walls

Jefe del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

Dra. María Esther Sánchez Martínez

Jefa del Área de Estudios Urbanos

ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO Año 2020, número 27, enero-diciembre de 2020, es una publicación anual de la Universidad Autónoma Metropolitana a través de la Unidad Azcapotzalco, División de Ciencias y Artes para el Diseño, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, Área de Estudios Urbanos. Prolongación Canal de Miramontes 3855, Col. Ex-Hacienda San Juan de Dios, Del. Tlalpan, C.P. 14387, Ciudad de México y Av. San Pablo 180, Col. Reynosa Tamaulipas, Alc. Azcapotzalco, C.P. 02200, Ciudad de México. Teléfono 53189179.

Dirección electrónica: anuarioeu@azc.uam.mx

Editores Responsable de la versión digital: María Esther Sánchez Martínez y Francisco Javier de la Torre Galindo.

Editor Responsable de la versión impresa: María Esther Sánchez Martínez y Francisco Javier de la Torre Galindo.

Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo de Título No. 04-2016-022509581900-102, ISSN: 1665-1391, ambos otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Certificado de Licitud de Título número: 10479. Certificado de Licitud de Contenido número: 7384, otorgados por la Comisión Calificadora de Publicaciones y Revistas Ilustradas de la Secretaría de Gobernación. Distribución: Dirección de Difusión Cultural, Medellín 28, Col. Roma, Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06700, Ciudad de México. Impresa por Navegantes de la Comunicación Gráfica, S. A. de C. V. Se terminó de imprimir en noviembre de 2020, con un tiraje de 250 ejemplares.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Indexación: LATINDEX y EBSCO

www.latindex.org/latindex/ficha?folio=25762



ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS,

HISTORIA • CULTURA • DISEÑO

2020

María Esther Sánchez Martínez
Francisco Javier de la Torre Galindo

Coordinadores



Índice

Consejo Editorial División de Ciencias y Artes para el Diseño, 2018-2020

Mtra. Gloria Castorena Espinosa

Dr. Eduardo Langagne Ortega

Mtra. Irma López Arredondo

Dr. Gabriel Salazar Contreras

Dr. Francisco Gerardo Toledo Ramírez

Comité editorial del Anuario de Espacios Urbanos

Dr. Elías Huamán Herrera

Dr. Francisco Javier de la Torre Galindo

Dr. Francisco José Santos Zertuche

Dr. Manuel Sánchez de Carmona

Dra. María del Carmen Bernárdez de la Granja

Dra. María Esther Sánchez Martínez

Dra. Consuelo Córdoba Flores

Mtra. María de los Ángeles Barreto Rentería

Mtro. Daniel Fajardo Montaño

Coordinadores de este número

María Esther Sánchez Martínez

Francisco Javier de la Torre Galindo

Diseño Editorial

Elia Pérez Neri

Cuidado de la edición

Gloria Fuentes Sáenz

Impreso en México. *Printed in Mexico*

Primera edición: 2020

Navegantes de la Comunicación Gráfica, S. A. de C. V.

Antiguo camino a Cuernavaca 14, San Miguel Topilejo,

Alcaldía de Tlalpan, C. P. 14500, Ciudad de México.

México, 2020

Consejo editorial

Marco Tonatiuh Aguilar / Universidad Autónoma

Metropolitana, Azcapotzalco

Rodolfo Cruz Piñero / El Colegio de la Frontera Norte

Emilio Duhau / Universidad Autónoma Metropolitana,

Azcapotzalco

Ronald Hellman / Bildner Center for Hemispheric

Studies / City University of New York

Carlos Illades / Universidad Autónoma Metropolitana,

Iztapalapa

Alan Knight / Oxford University

Shannan Mattiace / University of Texas at Austin

Norma Meichtry / Instituto de Investigaciones

Geohistóricas, Argentina

John Mollenkopf / City University of New York

Rodrigo Negrete Prieto / Instituto Nacional de

Estadística, Geografía e Informática, Aguascalientes

Emilio Pradilla Cobos / Universidad Autónoma

Metropolitana, Xochimilco

Fernando Pozos Ponce / Universidad de Guadalajara

Bryan Roberts / University of Texas at Austin

Edward T. Rogawsky / City University of New York

Fernando Salmerón Castro / Centro de Investigaciones

y Estudios Superiores en Antropología Social, CIESAS

Henry Selby / University of Texas at Austin

Ma. Eugenia Terrones / Instituto Mora

Peter Ward / University of Texas at Austin

Gloria Zafra / Universidad Benito Juárez de Oaxaca

René Zenteno Quintero / El Colegio de la Frontera Norte

Fotografías de portada e interiores*

Quetzal León Calixto. *Sin título*, de la serie "El suelo".

www.laherratafeliz.com

www.quetzalleon.com

* Fotografía digital e impresión giclée (tintas base pigmento) sobre papel de algodón.

Presentación **11**

Artículos de investigación

Abriendo la ciudad a partir de los umbrales **19**
Aritz Tutor Antón

Nuevas formas de habitar el patrimonio: **39**
clases medias extranjeras como factor de
agravamiento de las desigualdades urbanas en
dos centros históricos del Estado de Guanajuato
David Navarrete Escobedo

Percepción del paisaje urbano: Taxco de **59**
Alarcón, Guerrero
Sellenne Galeana Cruz

Vulnerabilidad socio-espacial y la Metodología **83**
de Co-Creación. Una propuesta de intervención
urbana en la Colonia Desarrollo Urbano
Quetzalcóatl
*Cecilia Elizabeth Caracheo Miguel /
Pamela Ileana Castro Suárez*

Movilidad urbana y seguridad vial en la Zona **105**
Metropolitana del Valle de México. Otra
perspectiva en torno al peatón y ciclista
*Jorge Alberto Juárez Flores /
Kevin Alonso Hernández Ortiz*

El crecimiento urbano y sus consecuencias en la movilidad. Caso de estudio: Zona Conurbada de Querétaro

Daniela Oropeza Sandoval / Verónica Leyva Picazo

Ensayos sobre Espacios urbanos y crisis sanitaria por Covid-19

Urbanismo en tiempo de coronavirus. Reflexiones sobre la actualidad y futuro de las ciudades latinoamericanas

Arturo Velázquez Ruiz / Daniel Rolando Martí Capitanachi

Ciudad y envejecimiento, una línea de investigación esencial en el contexto de la pandemia de Covid-9

Georgina Cárdenas Pérez

El éxodo de las clases medias y altas de la ciudad al campo en tiempos de coronavirus

Ángela María Jiménez Avilés

129 Entrevista a Sergio Tamayo Flores-Alatorre

Encuentro con Sergio Tamayo: "El origen del Anuario de Espacios Urbanos" **199**
Francisco Javier de la Torre Galindo / María Esther Sánchez Martínez

Reseña

161 "El Mejoramiento Barrial. Revisión a la experiencia de la Ciudad de México" **215**
Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

De los autores **229**

171 Guía para autores **232**

Publicaciones del Área de Estudios Urbanos **244**

183



Cada día camino para ir a trabajar, y en mi camino miro el piso en busca del objeto de estas imágenes: algunas veces un viejo objeto olvidado –¿quién lo olvidó? ¿porqué?–. A veces la calle nos habla de lo que han dejado atrás sus habitantes, y ahí, en una mancha de aceite, en un papel al vuelo o en una hoja caída por el viento, la calle nos recuerda el drama cotidiano del olvido, que es siempre un drama silente. El suelo es aquella superficie sobre la que caminamos y en la que todo topa cuando cae, es el lugar en donde se arroja lo no deseado: hogar del accidente y la negación del cielo. Es también el lugar del olvido y del recuerdo en sí mismo.

Presentación

El crecimiento de las ciudades y las consecuentes dificultades y desafíos que enfrentan día a día sus habitantes ha propiciado un espectro amplio de enfoques para la reflexión en torno a un tema acuciante: la metrópoli. Las investigaciones sobre el tema se han convertido, de manera obligada, en interdisciplinarias; la conjunción de diversos ángulos posibilita una comprensión amplia y un análisis más complejo de las nuevas urbes. Las ciudades se han convertido en territorios de gran relevancia espacial, demográfica, política, cultural y económica; según la Organización de las Naciones Unidas, en la actualidad el cincuenta y cinco por ciento de las personas en el mundo vive en ciudades. Su estudio, sin embargo, nos lleva a focalizar o particularizar el análisis para aspirar, acaso, a una comprensión de cuanto sucede en esas grandes aglomeraciones de poblaciones.

En las ciudades conviven la pobreza y la riqueza; la violencia, la inseguridad y, también, sofisticados equipamientos de salud, educación, abasto, comunicación y monumentales

proezas arquitectónicas, así como grandes infraestructuras. Es prioridad, por ende, pensar a las urbes desde nuevos puntos de vista que favorezcan sus espacios, habitantes y al medio ambiente. Las ciudades son entes vivos, sus cambios muchas veces irrumpen de manera azarosa, volviéndose desafíos incontrolables. Una vez que los cambios emergen en plena metamorfosis, exigen análisis puntuales como lo muestra Aritz Tutor Antón frente al debate del turismo y los Centros Sociales Ocupados cuyas configuraciones urbanas ofrecen dos maneras diferentes de concebir y transformar a la ciudad. Son dos utopías distintas de la ciudad, o bien, dos maneras de entender a la metrópoli. Para el análisis, se vale de los conceptos de 'umbral' y 'enclave' a través de la mirada de Stavros Stavrides.

El nuevo orden urbano ha esbozado realidades que enfrentan a los habitantes de las ciudades a situaciones de exclusión y desigualdad. Muestra de ello son la turistificación y la gentrificación en ciudades medias patrimonializadas como lo examina David Navarrete Escobedo. Su trabajo muestra que el fenómeno tiene un sesgo transnacional en gran medida apoyado por los Estados. Las ciudades sometidas a examen son San Miguel de Allende y Guanajuato que durante un lapso importante del siglo XX fueron relegadas. Como lo señala el autor, el proceso de gentrificación ahí se ha caracterizado por el aumento de población extranjera con un alto poder adquisitivo. La renovación o "rescate" de esos centros históricos como en muchos otros casos, modifica la imagen local y popular, para darle cabida a una "atmósfera aseptizada". Este fenómeno es consecuencia del proceso de *Rent Gap* que abrió un nicho de oportunidad cuyos beneficios han excluido a la población originaria.

Con la inversión del Estado puesta en la transformación de las ciudades patrimoniales para satisfacer las necesidades del turismo, la percepción del paisaje urbano que tienen los habitantes locales se ve afectada. Selenne Galeana sostiene que ese cambio de percepción se deriva de los cambios urbanísticos y arquitectónicos, los cuales inciden en el modo de apropiación de los espacios públicos como lo desarrolla para el caso de Taxco de Alarcón.

Las ciudades patrimoniales muchas veces parecen estar fuera de la esfera de lo cotidiano, no obstante, coexisten realidades espaciales que se caracterizan por su alto grado de vulnerabilidad social, pobreza, altos índices delictivos e inseguridad. Elizabeth Caracheo y Pamela Castro presentan un estudio de caso de acción colaborativa con base en un tipo de metodología co-creativa para transformar el espacio que se habita. El sitio que analizaron fue la colonia Desarrollo Urbano Quetzalcoátl, ubicada al oriente de la Ciudad de México, cuyo origen marginal en los años 70 obligó a sus habitantes a organizarse para gestionar la dotación de servicios urbanos ante las autoridades y le confirió un aura de peligrosidad. Las autoras se propusieron organizar una serie de talleres con la participación directa de los vecinos para intervenir el espacio y modificar la percepción negativa que tienen de este. La aplicación de esta metodología tiene como propósito hacer uso de la creatividad de sus habitantes para transformar estereotipos y promover la justicia social.

Las políticas urbanas de dotación de equipamiento e infraestructura vial han sido muy desiguales en la Zona Metropolitana del Valle de México como lo refieren Jorge Alberto Juárez y Kevin Hernández. La forma de ocupación de la ciudad también presenta estas características, una consecuencia es la dispareja localiza-

ción de empleos, viviendas y servicios públicos. Estas nuevas configuraciones urbanas han estimulado el uso cada vez mayor del automóvil, lo cual tiene que ver con las distancias que hay que recorrer para llegar de un lugar a otro. Tal hecho resulta en un "patrón caótico de circulación de personas y mercancías"; para el análisis de este fenómeno los autores adoptan una metodología cualitativa centrada en la movilidad de las personas. Con ello pretenden contribuir a la discusión en torno a las ventajas de crear políticas que disminuyan el número de afectaciones a la vida y a la salud en los peatones como consecuencia de los accidentes viales.

La ciudad de Querétaro no se queda atrás en temas de movilidad; se ha convertido en una zona conurbada con cuatro municipios que ha propiciado el aumento en los tiempos de transportación. Verónica Leyva y Daniela Oropeza se han propuesto examinar el crecimiento urbano de la ciudad y el modo en que sus habitantes eligen trasladarse de un lugar a otro. Todo esto vinculado no sólo a la expansión del territorio sino con el incremento demográfico y a la promoción industrial que ha tenido la urbe. Los nuevos centros de trabajo están ubicados en la periferia lo que ha llevado a crear sistemas de circulación vial que por sus características priorizan el uso de los vehículos privados y con ello se han difuminado los límites administrativos de la ciudad. Pero también estas vialidades de tipo metropolitano promueven la circulación de transporte pesado. Las consecuencias son el aumento en la congestión vial y los tiempos de traslado, menor espacio y mayor riesgo para la circulación de peatones que opten por un tipo distinto de movilidad.

En esta entrega el *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño* (AEUHCD) ofrece a sus lectoras y lectores seis artículos

de investigación especializada sobre diversos temas de actualidad. Además, se incluyen tres ensayos escritos a propósito de la pandemia Covid-19. Arturo Velázquez y Daniel Martí reflexionan sobre las respuestas que la arquitectura y el urbanismo deben ofrecer ante un fenómeno de esta magnitud. Georgina Cárdenas nos ofrece un acercamiento más puntual en torno a la situación de exclusión en que se colocan las personas mayores. Ángela Jiménez sostiene que la pandemia va a incentivar la migración de algunos grupos sociales de las grandes urbes a lugares rurales.

Con este número el AEUHCD cumple 27 años de editarse, lo cual representa un esfuerzo colectivo, de largo aliento, sostenido por diferentes miembros del Área de Estudios Urbanos a lo largo de su existencia. El anuario se ha convertido en un espacio para la discusión sobre las ciudades, son muchas las miradas que han coincidido entre sus páginas. A propósito de esto los coordinadores de esta entrega nos dimos a la tarea de realizar una entrevista, a modo de reconocimiento, a Sergio Tamayo, uno de los personajes cruciales, en la creación de esta publicación.

También queremos expresar nuestra gratitud a Quetzal León Calixto reconocido diseñador gráfico, ilustrador y fotógrafo por colaborar con las imágenes que acompañan a este número. Para concluir, en esta edición el anuario se estrena con la indexación en EBSCO, hecho que nos congratula como institución y particularmente como Área de Estudios Urbanos.

María Esther Sánchez Martínez
Francisco Javier de la Torre Galindo

Artículos de investigación





Abriendo la ciudad a partir de los umbrales. Una aproximación a la teoría de Stavrides*

Aritz Tutor Antón

Universidad del País Vasco / Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación / Departamento de Sociología y Trabajo Social

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5496-2369>

* Este texto es una reformulación de un extracto de mi tesis doctoral 'Ensanchando el campo de lo posible. Los Centros Sociales como reformulación del espacio público' (Tutor Antón, 2018b).

Resumen

El umbral y su contrario, el enclave, han formado parte de la historia de las ciudades desde su misma fundación. El umbral representa el deseo de traspasar el espacio de uno mismo, de lo igual y adentrarse en el proceloso campo de las interacciones humanas. El enclave, en cambio, ensimisma a quien se lo aplique, ya sea una colectividad o un espacio. Los primeros muros que protegían y delimitaban el terreno urbano establecían una primera barrera que a lo largo de los siglos se ha ido modificando y oscilando en su grado de apertura o cierre. En las ciudades contemporáneas esas murallas se han trasladado al interior, segregando barrios y urbanizaciones cerradas y dando paso a una ciudad dual. En el siguiente artículo se propone viajar a la genealogía y aplicación de los conceptos de 'umbral' y 'enclave' a través de la aportación de Stavros Stavrides en su libro *Hacia la ciudad de umbrales*. Ello permitirá profundizar en los conceptos y en el pensamiento del autor, juntamente con el diálogo con otros pensadores y otros momentos del autor mismo.

Palabras clave: espacialidad, emancipación, okupación, encuentro, enclave

Abstract

The threshold and its opposite, the enclave, have been part of the history of cities since its very foundation. The threshold represents the desire to cross the space of oneself, of the same and to enter the stormy field of human interactions. The enclave, on the other hand, is self-absorbed to whoever applies it, be it a community or a space. The first walls that protected and delimited the urban terrain established a first barrier that over the centuries has been modified and oscillating in its degree of opening or closing. In contemporary cities, these walls have been moved inland, segregating neighborhoods and closed urbanizations and giving way to a dual city. In the following article, it is proposed to travel to the genealogy and application of the concepts of 'threshold' and 'enclave' through the contribution of Stavros Stavrides in his book *Towards the city of thresholds*. This will allow deepening of the author's concepts and thinking, together with dialogue with other thinkers and other moments of the author himself.

Keywords: spatiality, emancipation, squatting, encounter, settlement

Fecha de recepción:

15 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

24 de julio de 2020



Resumo

O *umbral* e seu oposto, o enclave, fazem parte da história das cidades desde a sua fundação. O *umbral* representa o desejo de atravessar o espaço de si mesmo, do igual e de entrar no campo tempestuoso das interações humanas. O enclave, por outro lado, é absorvido por quem o aplica, seja uma comunidade ou um espaço. As primeiras paredes que protegeram e delimitaram o terreno urbano estabeleceram uma primeira barreira que ao longo dos séculos foi modificada e oscilou em seu grau de abertura ou fechamento. Nas cidades contemporâneas, essas muralhas foram deslocadas para o interior, segregando bairros e fechando urbanizações, dando lugar a uma cidade dupla. No artigo seguinte, propõe-se viajar para a genealogia e aplicação dos conceitos de 'umbral' e 'enclave' através da contribuição de Stavros Stavrides em seu livro *Hacia la ciudad de umbrales*. Isso permitirá aprofundar os conceitos e no pensamento do autor, juntamente com o diálogo com outros pensadores e outros momentos do próprio autor.

Palavras-chave: espacialidade, emancipação, ocupação, encontro, enclave

Introducción

La ciudad acoge, y propicia, movimientos de apertura y de cierre. Las actuales ciudades pugnan por convertirse en referencias mundiales para lo cual se abren a las inversiones extranjeras, mientras que al mismo tiempo se cierran a la mezcla, se fragmentan y se segregan. Las urbanizaciones cerradas suelen revestirse de un cosmopolitismo amurallado, puesto que lo componen personas de diferentes países, señal de su apertura al exterior. Pero es un mundo construido de espaldas a la ciudad en la que se habita. Apertura y encuentro siempre han convivido, entonces, con el repliegue y la defensa.

En este artículo se propone retomar esta tensión desde el estudio teórico de dos fenómenos urbanos contemporáneos: el turismo y los Centros Sociales Okupados. A continuación se explicará a qué se refiere cada uno de los dos casos y qué parte es interesante rescatar para este debate, pues por lo demás ambos fenómenos son muy amplios y se pueden tratar desde diferentes ópticas. Obviamente, no se pretende equipararlos, sino entender qué idea de ciudad y qué idea de apertura y cierre significan cada uno. Por lo tanto, ambas manifestaciones se estudiarán en relación a cómo interactúan con la ciudad y qué cambios propician en ella. Además, para una mejor problematización, se adoptará la idea de utopía como horizonte de sentido que guía la materialización de estas dos propuestas urbanas o de programar lo urbano. La utopía turística y la utopía de los Centros Sociales Okupados permitirá definir mejor las ideas rectoras, sin caer en una esencialización o abstracción estériles.

No hace falta entender estas dos utopías como proyectos acabados o ideologías estruc-

turadas con un movimiento masivo y totémico detrás, sino como receptáculos de dos visiones utópicas. En otras palabras, cuando aquí se habla de espacialidad, en realidad se refiere a las cosmovisiones que integran, a las relaciones sociales (relaciones de poder entre las personas) y relaciones territoriales (relaciones de poder en el territorio y hacia el territorio) que articulan, las ideas e imaginarios que portan y que estructuran la conducta de sus participantes, las finalidades que persiguen. De ahí la definición de paradigmas utópicos, pues al fin y al cabo buscan la realización de una relación concreta con el territorio. Esta dimensión relacional del espacio se recoge en el concepto de espacialidad.

Delimitando el campo

Así, el turismo será tomado como medio de colocar la ciudad en una mejor posición, para lo cual los gobiernos buscarán la atracción de personas y capitales. La ciudad turística se erige en estos términos como un tipo de utopía en el que el turismo actuaría como vector de mejora social. Por un lado, el turismo tomado como actividad es un espaciotemporal utópico. Se trata de una franja de tiempo limitada ideal y un espacio construido (material y simbólicamente) como paraíso. Por otro lado, el turismo se presenta como una fuente inagotable de dinero, que tiene como recurso un territorio escénico que no se agota (pues el paisaje no se desgasta de mirarlo) y una entrada de personas (y los capitales que arrastran) que jamás dejarán de fluir (ya que siempre habrá nuevas hornadas de visitantes ávidos por conocer nuevos lugares). Sin embargo, al combinar la necesidad de un paisaje escénico agradable y el constructo social que concibe el espacio como paraíso, surgen algunos problemas.

Los espacios turísticos requieren previsibilidad y son inherentemente predecibles, concebidos para una vivencia repetitiva y cíclica, y ello choca con la imprevisibilidad intrínseca a lo urbano, tal como proclama De Certeau (2008), al vindicar que las calles deben llevarnos “de un lado a otro según una ley anónima”. En la ciudad de la utopía turística se tiene un miedo exagerado a todo lo que no es controlado, fichado, conocido y en ella que se eliminan todas las condiciones de lo fortuito y de lo fugaz, como pueden ser los malvivientes, comerciantes ambulantes, prostitutas y demás vagos (Hiernaux, 2006). La alteridad se antoja como problema, el Otro es inseguro, es fuente de miedo, siempre que no forme parte del escenario. En efecto, el turista no reniega de la alteridad, pero ésta ha de estar tematizada (acorde a la escenografía que lo contiene), exótica, pero segura. Conforma una alteridad comercial, una alteridad de postal. El turismo crea una hipercidad, en la cual sus habitantes no tienen cabida porque se trata de la utopía del tránsito, del flujo, un lugar donde todo el mundo sólo está de paso, ensamblado por una movilidad constante (Sorkin, 2004). Los turistas son presencias flotantes, visitan la ciudad, ocupan sus espacios, aprovechan sus recursos y se marchan sin revertir decisivamente. Precisamente, por el flujo constante, su actividad se opone a la permanencia debida de cualquier proyecto que la quiera hacer sostenible y vivible. La utopía en la que se asienta la ciudad turística, que pese a todo no se extiende a toda la urbe y únicamente se aplica parcialmente en algunas partes de la ciudad, contribuye a producir y justificar los espacios de continua circulación que necesita el capitalismo.

Por contra, los Centros Sociales Okupados exponen una utopía que se fundamenta en procesos antagónicos a los descritos. Ante una ciudad diseñada para los visitantes de paso, esgrimen la permanencia de un proyecto en el tiempo y en el espacio; ante una población flotante, construyen una identidad basada en la pertenencia. En suma, ante una ciudad ascética y planificada, invocan una ciudad vivida.

Los Centros Sociales Okupados (CSO) son edificios que uno o varios colectivos han *tomado* y abierto, en contra del criterio de la propiedad (generalmente una inmobiliaria, un banco o alguna institución pública) que lo mantenía sellado e inaccesible. Su nacimiento viene marcado por la reorientación del movimiento de okupación hacia una mayor proyección exterior y un mayor grado de implicación en las problemáticas urbanas, que comenzó a producirse en Italia a finales de los años 60. Los CSO suponen la apertura consciente del movimiento a la ciudad, ya que se decanta por un proyecto público (Mudu, 2004; Ruggiero, 2000), que transmite la reivindicación, abiertamente propaladora, de un proyecto autogestionado que desarrolla una labor contracultural. Frente a las realidades representadas en las okupaciones de vivienda y las okupaciones de lugares de trabajo, que se realizan generalmente impedidos por querer satisfacer una necesidad material e inmediata, los CSO son creaciones fruto de una politización más vocacional y cuyo ánimo fundacional es el propio accionar político y transformador.

Así, la utopía que llevan en su seno se rige por ideas como el empoderamiento, la emancipación o la transformación del entorno físico y político. Frente al espacio disciplinar que se deriva de los espacios pre-visibles de la ciudad turística, los CSO anteponen una idea de

ciudad que aglutine afinidades y reconozca el carácter social del espacio. Tomar consciencia de este carácter social y comprender sus mecanismos es el primer paso para poder iniciar y participar en el cambio y mejora de la realidad inmediata.

Por tanto, la utopía que tantean los Centros Sociales Okupados puede servir como un par dialógico con la utopía turística. La contraposición de estos dos modelos de ciudad es positiva en cuanto hace avanzar la crítica. En este sentido, los CSO posibilitan la eclosión de una imaginación socioespacial que permita superar las actuales estructuras. La falta de imaginación (Smith, 2009) o de un imaginario instituyente y esperanzador es una de las cosas que estas utopías *realizables* y materiales consiguen vencer frente a la inexorable (pos) modernidad y su renuncia e imposibilidad de concebir ninguna otra alternativa que no sea su propio desarrollo y progreso. El caso de Chanti Ollin, en la Ciudad de México, es un ejemplo significativo, ya que atesoró una larga trayectoria de lucha y de acompañamiento a numerosos movimientos políticos y culturales y abrió una ventana a otro posible mundo desde la ciudad.

Justamente es esta condición de apertura la que se opone a los espacios de la ciudad turística, que son abiertos solamente en apariencia. En realidad, los espacios de la utopía turística funcionan como enclaves, encapsulando las alteridades dentro de una burbuja controlada. La seguridad, factor indispensable para el desarrollo turístico,¹ conduce a la reclusión de sus usuarios y de las prácticas que se

1. No hay más que fijarse cómo a la menor turbulencia social o política de los países receptores, el turismo reacciona rápidamente y su afluencia cae ostensiblemente.

escenifican en el lugar visitado. El espacio y sus habitantes se convierten, entonces, en consumibles, en meros decorados para el gozo estético. Personas, lugares, valores inmateriales o patrimoniales se miden por su capacidad de ser consumidos de manera segura, sin que medie diálogo entre el que ve y el/lo que es visto; y menos aún, alguna interpelación o cuestionamiento. El enclave identifica, regula, lo hace legible todo a ojos del turista, pues la traducción debe ser inteligible.

Mientras tanto, el umbral interacciona, sale, va al encuentro del otro, ensaya un terreno común de encuentro, trata de superar esa distancia. Los CSO desempeñan esta vocación pública incluso a riesgo de ser criminalizados y desalojados. Pero insisten porque esta capacidad de volverse membrana está enraizada en lo más profundo de su razón de ser. Efectivamente, los Centros Sociales Okupados nacen como puntos de interacción entre los colectivos y los vecinos, los movimientos contestatarios y la ciudad y por ello se considera que funciona como umbral.

A continuación, tomando como hilo el libro de Stavros Stavrides, *Hacia la ciudad de umbrales* (2016), se desgranarán los conceptos de 'enclave' y 'umbral', al mismo tiempo que se relaciona su pensamiento con el de otros autores y cómo estos han conceptualizado la tensión entre la apertura y la cerrazón en la ciudad.

Los umbrales urbanos, pasajes hacia la alteridad y la emancipación

Así pues, para confrontar esta problemática de las ciudades contemporáneas se ha creído conveniente acudir a los conceptos que Stavros Stavrides teoriza: los enclaves y los umbrales. Resumiendo, la utopía turística crearía

enclaves (lugares seguros, controlados, delimitados, de apariencia) y la utopía de los Centros Sociales Okupados, umbrales (lugares no estabilizados, precarios, propensos a las mixturas, vivenciales).

Antes de avanzar en la discusión, conviene matizar que en el desarrollo del trabajo (y siguiendo como eje vertebrador el pensamiento de Stavrides, que toma como base esta dicotomía) se opondrán casi antitéticamente el concepto de umbral con el de enclave. Obviamente, la relación, siempre dialéctica y dialógica, entre estos dos conceptos no se puede pensar en términos de un antagonismo irreconciliable. En efecto, existen idas y venidas y retroalimentaciones entre ambas realidades. De hecho, la historia es prolija en experiencias que exudan idealismo pero que a la hora de aterrizar propuestas en la realidad, se embarran con la materia de las contradicciones. En este sentido, el umbral y el enclave no son oposiciones binarias y estancas, sino, más bien, *duales*; es decir, que manifiestan fugas e interacciones mutuas más que regularidades unilaterales.

Volviendo al terreno de este artículo, la historia urbana abunda en ejemplos en los que se expresan estas contradicciones. Si de algo está hecha la ciudad es de espacios de transición y las utopías terrenalizadas muestran justamente eso: no son verdades irrefutables de materializaciones de ideales absolutos. Al contrario, se contaminan y toman rumbos inesperados. La filosofía hegeliana tiene la famosa tríada tesis-antítesis-síntesis, en la que es imposible llegar a una conclusión sin pasar por todas las etapas, un proceso en el que todas las etapas contienen algo de verdad y se trasvasan unas en otras. Algunos casos recientes que ilustran esta

situación son el espacio Navarinou de Atenas y el espacio liberado CHAZ en Seattle.

Navarinou, en Atenas, era un aparcamiento de coches que fue recuperado y reconvertido en parque por vecinos y activistas. Durante años ha estado en disputa por su céntrica posición y ha sido reclamado como un bien común por los defensores del proyecto de ocupación y reapropiación. Sin embargo, como cualquier espacio organizado ha tenido que establecer normas (Arvanitidis y Papagiannitsis, 2020) y ello a veces puede ocasionar fricciones entre los participantes.

Por su parte, el espacio CHAZ fue establecido a raíz de las protestas por el asesinato de George Floyd y se concibió como un lugar en el que experimentar otros modos de relacionarse. Sin embargo, algunas dinámicas derivaron en altercados y tiroteos que alteraron la convivencia y los motivos pacíficos de los organizadores.

Todo ello demuestra que la relación umbral-enclave no se basa en la antinomia estricta, sino en una interrelación ontológica, operativa y espacial. Pero junto con esta afirmación, es igualmente importante remarcar que la tensión de los opuestos es una ayuda muy didáctica para comprender los fenómenos sociales. Por lo tanto, en aras de clarificar la discusión y proveer de un esquema de pensamiento generalizador y generalizable, se ha optado por la solución *esencialista* de tomar como contrarios al umbral y al enclave (aunque de la misma manera, se exploren los puntos de contacto).

Así, los umbrales imaginados por Stavrides tienen el poder de inspirar y expresar sueños colectivos y de proyectar otros mundos posibles. En estos, la identidad no tendrá un carácter cerrado y unas fronteras rígidas, sino unas

fronteras flexibles que ofrezcan puntos de encuentro con la alteridad. Este planteamiento parece imbricarse con lo expuesto por Sennet (2014) sobre los sistemas abiertos y cerrados –que más adelante se tratará– o lo que Holloway (2002) denomina como 'no-identidad', un punto de partida no estabilizado ni que presuponga parcelas que puedan limitar la acción social (Tutor Antón, 2018b).

Los umbrales propiciarían la apertura de las identidades a través de acciones de negociación y encuentro con la alteridad, y eso permite la

potencial emergencia de una espacialidad emancipadora. Las luchas y los movimientos sociales están expuestos al potencial formativo de los umbrales (...) Cuando las personas advierten colectivamente que sus acciones empiezan a diferir de lo que hasta entonces habían sido sus hábitos colectivos, la comparación adquiere una dimensión liberadora (Stavrides, 2016: 16)

La hipótesis de los umbrales se contrapone con la de los enclaves. Stavrides trata de discernir qué separa la ciudad de los umbrales (red espacial que proporcione oportunidades de encuentro, intercambio y reconocimiento mutuo) de la ciudad de los enclaves (la ciudad compartimentada y el encuadramiento de las identidades). Así, descubre que los ritmos y las prácticas pueden garantizar el fortalecimiento de las relaciones sociales humanas o crear espacios de exclusión, espacios de excepción. La excepción es un habitar aparentemente fuera de una temporalidad normal, pero que acaba normalizando y normalizada (Tutor Antón, 2018b).

Por eso es importante explorar "las variaciones diferenciadoras de los ritmos dominan-

tes” (Stavrides, 2016: 33), pues la experiencia metropolitana puede entenderse “como el resultado de prácticas performativas diferenciadas y con distintos ritmos a la hora de habitar”. El sentido social del ritmo “incita pautas de comportamiento colectivo a la vez que moldea hábitos individualizantes específicos” (Stavrides, 2016: 71). La temporalidad –el uso del tiempo– comprende series de actos interrelacionados definidos por su *tempo*, por el modo en que se despliegan en el tiempo, por las formas en las que emplean y reproducen simultáneamente distancias sociales significativas en el tiempo. Por eso es crucial fijar el foco de atención en esta cuestión, porque el ritmo, en cuanto acto que se repite y alarga en el tiempo, implica la periodización de unas relaciones sociales.

El carácter rítmico, la repetición, nos brinda la seguridad de la predictibilidad. La memoria puede ser un factor estabilizante, ya que es capaz de otorgar sentidos distintos a las discontinuidades espaciotemporales que experimentamos, pero también puede servir para vislumbrar un futuro emancipador, un futuro que no repita el pasado: un umbral. Experimentar nuevas repeticiones es un paso necesario para esbozar otras maneras de relacionarnos, porque si somos capaces de imaginar la potencialidad como condición propicia para la irrupción de hábitos establecidos, es porque pretendemos desbaratar determinadas expectativas relativas a la repetición (Tutor Antón, 2018b).

Para Stavrides el mismo habitar es puro ritmo, porque “el acto de habitar parece reafirmar constantemente una cierta familiaridad con el mundo circundante” (Stavrides, 2016: 73). Reconocer un lugar como habitable es considerarlo como lugar apropiado para las

costumbres, es decir, que es relativamente estable y tiene una cierta recurrencia de las prácticas y una permanencia característica de las relaciones espaciales que constituyen a un espacio habitado. Por eso, la regulación de los ritmos sociales definitorios requiere necesariamente un sistema de control cuidadosamente diseñado, planificando los protocolos de uso (Tutor Antón, 2018b). En efecto, “los enclaves metropolitanos se caracterizan más por los puestos de control que por la existencia de muros” (Stavrides, 2016: 41). Estos controles –físicos y simbólicos– deben garantizar que actuemos en distintas situaciones de acuerdo con pautas reconocibles. Así, “la alteridad es, por tanto, un elemento constitutivo del proceso de formación de la conducta”. Gracias a unas pautas reconocibles, a un ritmo recurrente, los seres humanos “dotamos de coherencia al medio de reproducción social” (Stavrides, 2016: 73-75).

Stavrides propone la liminalidad –la experiencia de ocupar temporalmente un territorio intermedio– como la imagen alternativa de una espacialidad de emancipación, porque crear espacios intermedios puede suponer crear espacios de encuentro entre identidades en lugar de espacios que corresponden a identidades específicas. En estos términos, la emancipación se concibe, no como el establecimiento de una nueva identidad colectiva, sino como el establecimiento de los medios para que se produzca la negociación entre identidades emergentes. Ello significa alterar los ritmos, (re)inventarlos, haciendo que podamos recrear nuestro mundo, pues reconocemos sus múltiples periodicidades. El habitar es ritmo y del mismo modo debemos habitar los ritmos. El *habitus* es una puerta directa que permite replantear la alteridad (y las normas de la reproducción so-

cial), pues en tanto elemento constitutivo del proceso de formación de la conducta, puede propiciar una relación creativa en constante negociación. Un encuentro con la alteridad en la que ésta te devore es una vida entregada por completo a la alteridad (como puede pasar en un campo de concentración). La excepción es una condena. De ahí la necesidad de los umbrales, que conectan y separan a la vez y que permiten que se abra el lugar de la excepción de aislamiento y autosuficiencia. En palabras del autor, cuando las personas consiguen habitar la excepción, perforar el perímetro que define su enclave, adquieren la capacidad de transformar esa excepción en un potencial umbral. En suma, superar los espacios de excepción permite pasar de una ciudad de enclaves a una ciudad de umbrales (Tutor Antón, 2018b).

Stavrides despliega de lleno el estudio de los umbrales a través de Walter Benjamin y su concepto de *flâneur*, que vive en el espacio público y cuyo hogar predilecto son los soportales, transiciones entre el espacio público y privado (y que es capaz de descubrir en las profundidades de la transitoriedad los rastros de una individualidad). Mediante esta aproximación Stavrides se abre a la práctica del umbral. La navegación, en el sentido de Benjamin, crea una relación negociadora –similar a la inteligencia *metis* propia del navegante en la Antigua Grecia– y creativa con la alteridad que moviliza una consciencia del tiempo en varias fases. Pero es diametralmente opuesta a la *metis*, porque ésta navega por la alteridad creando pasajes, y la navegación de Benjamin busca descubrir la alteridad que se halla escondida bajo la fantasmagoría urbana moderna y uniformadora. Lo que busca Benjamin en esencia es abrir la vida social moderna a la alteridad de la emancipación urbana, y liberarla del mito del

progreso humano. Así, navegar por el espacio metropolitano, el acto de caminar, se entiende como forma de negociación con la alteridad. Para Stavrides, los umbrales median una relación con la alteridad al marcar pasajes entre el tiempo y el espacio (Tutor Antón, 2018b).

Stavrides también analiza la teatralidad como arte de crear umbrales. La teatralidad se conecta con la dimensión temporal de la interacción humana, y como toda práctica, es su ritmo lo que la define; es decir, la teatralidad emerge como proceso de comparación capaz de revelar el carácter inherentemente relacional de cada creación identitaria. La aproximación al otro, como aproximación teatral del otro, revela una distancia, una prudencia. El otro no es transparente, y el lenguaje, los gestos que dirigimos al otro tampoco son transparentes y, en consecuencia, no son inequívocos (Stavrides, 2016: 126-128).

La distancia es una condición para el encuentro, pues “la diferencia se considera de por sí en términos de distancia” (Stavrides, 2016: 129). El otro pertenece, o se piensa que pertenece, a otro lugar, y, en consecuencia, para aceptar a alguien en su alteridad, no debiéramos eliminar la distancia que nos separa. La apuesta por el encuentro se realiza precisamente en esa distancia. Si ésta es muy amplia, se tornará evidente que el encuentro es imposible (igual que si la distancia está delimitada por fronteras-barreras). Pero si desaparece la distancia, esa relación se cortocircuita. Lo diferente pasa a ser idéntico; la diferencia que no puede quedar reducida a lo mismo desaparece. El encuentro únicamente podrá producirse si la distancia entre esos dos límites sigue existiendo, ya que es entonces cuando puede prender el encuentro. En otras palabras, el problema de la distancia es un problema de poder y un problema de gestión de la identidad.

La preservación de la alteridad sólo se puede imaginar como horizonte de una relación entre instancias diferentes de alteridad. De otro modo, toda confrontación conducirá a la reducción de toda particularidad a las que dicten los poderosos: a diferencias irreductibles que no pueden mezclarse, en las que “los otros tienen derecho a la diferencia y a ejercer sus propias particularidades, siempre y cuando se queden en el lugar al que pertenecen (inmigrantes, refugiados o todos aquellos que quedan permanentemente relegados a la condición de otros)” (Stavrides, 2016: 133).

El distanciamiento de uno mismo reviste una cualidad teatral, la de aproximarse al disfraz, porque se construyen características de un yo ideado. Hacemos un gesto de llamada y se pone a prueba la intención del otro de corresponder, esta teatralidad del acercamiento trata de convertir la distancia en el escenario donde se desarrolla la acción (Tutor Antón, 2018b).

La apertura de las identidades y el esfuerzo de acercamiento a la identidad de los otros tiene, como práctica social que es, una naturaleza teatral innata. Al emprender el camino hacia un yo diferente, lo ofrecemos como el lugar para el encuentro. Este yo es ya distinto del que se utiliza como punto de partida, pero es también distinto del yo de los otros. El encuentro se produce a través de disfraces provisionales siempre y cuando se preserven los términos de la particularidad de las partes que se encuentran entre sí. Así, la particularidad puede entenderse como una identidad en constante movimiento (Stavrides, 2016: 136).

Stavrides utiliza el concepto de vecindad para dotar de cuerpo y práctica a su idea de distancia. La vecindad da lugar a una sensación

de proximidad que propicia los encuentros, a unas distancias en puentes controlados. “En la vecindad, el otro se instala con su presencia en las fronteras de una proximidad manejable” (Stavrides, 2016: 148).

La vecindad es la negociación con las pequeñas o grandes diferencias que caracterizan al otro (y a uno mismo). La vecindad, entendida así como umbral, trabaja la capacidad de acercarse a los otros como los otros. La diferencia, y la alteridad por lo tanto, debe medirse y encontrarse en la distancia, en la preservación de parcelas propias desde y a partir de las cuales salir y abrirse, en el discurrir y en la transición que ofrecen los umbrales (Tutor Antón, 2018b).

Stavrides también se lanza a la descripción de las expresiones heterotópicas. En esta ocasión Foucault es la excusa para hablar de alteridad. Foucault denomina heterotopías a las espacialidades que parecen constituir un campo de articulación de las relaciones de poder, en el que se regula la relación entre la identificación clasificatoria y la heterogeneidad. Para Foucault, la disciplina es por encima de todo un arte de distribución. Se trata de un orden específico en el espacio, en el sentido de que interfiere activamente en la distribución espacial de la gente y que confiere una forma material a la vigilancia disciplinaria. Supone la estricta definición de las obligaciones de los habitantes, todos deben permanecer en su sitio y en su función: es una clasificación. En último término, “la lógica de la clasificación, de la organización de la conducta humana, de las personas pero también de los objetos y de la ciudad de acuerdo a un orden, es en sí mismo un acto de poder (de control de la realidad) y de conocimiento (de la realidad)” (Stavrides, 2016: 163).

La *polis* actual resultaría de ese momento, a finales del siglo XVIII, en que la ciudad empieza a ser concebida como lugar de organización, regulación, control y codificación de la madeja inextricable de prácticas sociales que se producen en su seno, a la vez que de racionalización de sus espacios al servicio de un proyecto de ciudad (Delgado, 1999: 179)

La utopía de la ciudad turística necesita este control, porque presenta una ciudad y unos lugares cuyos actos, ritmos y presencias pasan por el artificio, por escenificar un prosenio (Tutor Antón, 2018b). Por eso se alía con lo que Delgado (2018) llama la sagrada trinidad del urbanismo moderno: legibilidad, visibilidad, inteligibilidad, porque requiere un paisaje mistificado, exorcizado de sus habituales usos (los edificios, los pasajes no se utilizan, se fotografían; la ciudad no vale por lo que *es* sino por lo que *aparenta ser*).

Un ejemplo conocido y documentado es Christiania, un vasto pueblo libre nacido de las okupaciones² de la década de los 70 y localizado en el centro de Copenhague, que se ha convertido en referente mundial por su trayectoria e historia. En los últimos años ha sufrido un proceso de normalización que busca su reconversión en un espacio legal, manejable e integrado plenamente con el resto de la ciudad. Para ello es necesario que los complejos procesos sociopolíticos que genera el espacio puedan ser transformados en categorías inteligibles y fácilmente gestionables (Amouroux, 2009). Entre estas categorías el turismo era una de las principales, ya que Christiania era un des-

tino turístico valioso que atraía a millones de visitantes a Copenhague. Al considerar al Pueblo Libre como una atracción turística relevante, es importante para los legisladores de Copenhague aprovechar Christiania, preservarlo, mientras que, al mismo tiempo, se “normaliza”, lo que significa eliminar los excesos y las radicalidades para permitir la ampliación del espectro de turistas potenciales y, según los críticos, representar al Pueblo Libre como una especie de “mundo Disney hippie”. Esta normalización, entendida como tecnología de gobierno, hace que Christiania pase de una autonomía insurgente a una autonomía regulada, haciendo que ese espacio sea coherente con la gobernabilidad neoliberal. Así, el neoliberalismo y el urbanismo absorben y asimilan muchos de los valores antineoliberales y el sustrato de cultura alternativa de Christiania (Coppola y Vanolo, 2015). De nuevo, el umbral y el enclave se tocan e interactúan. El antagonismo y alteridad contestataria del espacio se desactiva mediante la positivización, es decir, la rentabilización, de sus valores, insertándolo en el orden urbano y económico, y realzando su funcionalidad turística (Tutor Antón, 2018b). La municipalidad de Copenhague precisaba volver *legible* Christiania, y mientras fuera autónomo sería impredecible, no sería leible con las normas dominantes. Este caso ilustra el cambio forzoso de un espacio insertado en la utopía emancipadora, pues estaba construido allende las fronteras de la normatividad establecida, a caer en la órbita de la ciudad turística, depreñado por la lógica que inscribe a los lugares en un circuito donde escenifican y evocan imágenes encapsuladas.

Otro caso es Marsella y su remozamiento a través de una estrategia de *marketing* y de *branding*. El propósito era activar la afluencia

2. El movimiento por la okupación propugna la entrada individual o colectiva de predios y edificios sin la autorización de sus dueños, desafiando la propiedad y su utilización exclusiva y, muchas veces, especulativa.

cia de neo-marselleses y turistas, volver la ciudad una marca registrada, en particular una de destino turístico, en el que finalmente incluso sus habitantes, en un medio urbano devenido ajeno a sus tradiciones, se verán empujados a pasearse y comportarse como turistas en su propia ciudad. El turismo condiciona las interacciones sociales y espaciales³ e inhibe las intervenciones políticas. Por eso no sólo los lugares se encapsulan en imágenes recurrentes de sí mismas, sino que la cultura se reduce a una expresión de folclore fácilmente digerible o a la cultura embalsamada y descontextualizada de los museos. Esta utopía turística necesita legibilidad, es decir, seguridad, ya que los espacios turísticos son totalmente visibles y transparentes porque están “planificados desde su inicio para controlar todos los trazados circulatorios que el visitante debe seguir”. En Marsella se pidió clasificar la ciudad entera como “zona de seguridad prioritaria”, que es la misma estrategia empleada en Rio de Janeiro de cara a los grandes eventos del Mundial de Fútbol y los Juegos Olímpicos. Habilitar un espacio turístico consiente y alienta los espacios de control (CCTV, Policía, expulsión de colectivos vulnerables –prostitutas, mendigos–) que creen un espacio pre-visible para el turista (Tutor Antón, 2018b).

En contraste, las heterotopías –aquí representadas por los CSO– “podrían identificarse como los lugares del otro, fuera del orden disciplinado generalizado, donde las diferencias no describen caracteres distintos sino fronte-

ras, las fronteras de lo social” (Stavrides, 2016: 167). La heterotopía, como contraste, reproduce el orden, revertiéndolo.

Cuando la sociedad se representa como una totalidad ordenada, lo que queda fuera es la dinámica del cambio, que es la que en esencia consigue que la dominación (o la hegemonía) sea un proceso abierto a la historia. Así, el orden es más una apuesta hegemónica que un hecho. Las condiciones heterotópicas emergen cuando se entrelaza la heterogénesis con la reproducción (...) Así las heterotopías nacen como lugares de discontinuidad, grietas en los moldes clasificatorios del espacio y del tiempo, a medida que los fragmentos heteróclitos de espacio y tiempo se aúnan en los procesos que aportan un lugar en el que pueden emerger las relaciones sociales. De esta forma, cabe considerar las heterotopías como pasajes hacia la alteridad y no como lugares de alteridad (Stavrides, 2016: 175).

Las heterotopías albergan teatralidad, ya que “el arte de convertirse en otra persona, no como arte del engaño sino como el arte de buscar nuevas formas de subjetividad, brota de las heterotopías” (Stavrides, 2016: 176). Ello representa algo similar a lo que Holloway (2002) distingue entre el indicativo (lo que es) y el subjuntivo (lo que puede ser), porque la teatralidad como forma de aproximarse a la alteridad, niega más que afirma roles y las prácticas de subjetivación incompletas. Al fin y al cabo, el poder se ejerce como un proceso capaz de construir el campo de la posible acción de los sujetos disciplinados, y la heterotopía desafía y amplía los campos de la posible acción.

Los pasajes se presentan por sus relaciones con el otro, porque los pasajes son ‘pasajes hacia’. Las heterotopías entendidas como pasa-

jes son lugares en movimiento (y los que los habitan y conforman, comunidades en movimiento), en los que todo lo que sucede se ha desprendido del orden anterior sin que tenga un destino concreto. “A través de los ritos de paso las sociedades controlan y aseguran el pasaje de una identidad a otra sin que ello suponga una amenaza para el orden de la reproducción social” (Stavrides, 2016: 175). No obstante, en los pasajes acechan los peligros del desorden y de la vulneración del orden, pues siempre cabe la posibilidad de que fracase el ejercicio de control. Así, el umbral es también el tránsito a lo desconocido, y por eso siempre lleva inscrita la muerte experimentada como transición. Quien traspasa el umbral se somete a una transformación y esto produce miedo. Hoy, el tránsito esencialmente marcado por el umbral deja paso al *pasaje* sin umbrales, pues la política neoliberal elimina el tiempo del otro, que por sí mismo sería un tiempo improductivo. La totalización del tiempo del yo, del sujeto neoliberal, viene acompañada de la totalización de la producción, que hoy abarca todos los ámbitos vitales y conduce a una explotación total. La política temporal neoliberal elimina también el tiempo que no se somete a la lógica de la producción. Pero hay que impugnar esta política, estas políticas, y buscar un tiempo del otro, que a diferencia del tiempo del yo que nos aísla y nos individualiza, crea una *comunidad* (Han, 2017).

La experiencia heterotópica zapatista puede servir de marco para explicar que las identidades son producto de las relaciones sociales y no como precondition para ellas. Su construcción es un proceso en desarrollo, abierto al cambio y a la confrontación. “Si un individuo o grupo se reconoce en unos rasgos definito-

rios con un horizonte de promesa de continuidad, preservar dicha continuidad demandará actos de asertividad y de reproducción”, y en consecuencia, la negación de las identidades dominantes pasa por atacar dicho continuismo y desafiar una reproducción autoevidente. En otras palabras, “la existencia de las identidades depende de su performatividad y, por lo tanto, son elementos activos de la condición social: interactúan con las relaciones sociales y literalmente surgen cuando se despliegan esas relaciones” (Stavrides, 2016: 181).

Dicha performatividad concibe la identidad como algo que se produce y no como algo dado pasivamente. En este sentido, “los zapatistas no se limitan a confirmar que las diferencias en efecto existen, las visibles y las oprimidas, también piden que se produzca un encuentro entre las diferencias” (Stavrides, 2016: 187).

Así, apelar a la diferencia en este caso no supone entonar el himno del consumo como reafirmación del individualismo, sino que se convierte en una medida para culminar el sueño de la emancipación, un medio para abortarla (Stavrides, 2016: 188)

El zapatismo es una lucha que encaja en otras muchas luchas, que se encuentra en ellas y que en ellas crea el encuentro (parecido a lo que Merrifield (2013) conceptualiza como *politics of encounter*).

La sabiduría colectiva del EZLN se corresponde con “una relación con el mundo abierta a la diferencia, a la conciencia de que las identidades nacen de la relación con los otros, que se adhieren a las personas y a los grupos en el largo trayecto por el mundo y que están constantemente puestas a prueba” (Stavrides, 2016: 190). Y esta experiencia constituye una

3. Además de la ‘terracificación’ que invade los espacios públicos o las precarias condiciones de los trabajos vinculados al turismo, la calificación de “zonas de gran afluencia turística” permite abrir los comercios en festivo, lo que supone una alteración de los ritmos cotidianos y un obstáculo más para el pequeño comercio.

heterotopía, pues la heterotopía “es un umbral dilatado, a la vez temporal y espacialmente; un espacio de transición donde ocurre, con todas sus contradicciones, el nacimiento de nuevas experiencias sociales” (Stavrides, 2016: 204). En efecto, los proyectos-procesos de emancipación tienen que afrontar contradicciones, pues la transformación social entendida como un proyecto realista y no como una actividad estética resulta complicada (Rendueles, 2013: 191).

Tras el marco zapatista, la rebelión juvenil de 2008 en Atenas posibilita al autor atisbar la realización efímera de una posible ciudad de umbrales. La espacialidad, al igual que la identidad –de ahí su íntima conexión–, describe formas de performatividad del espacio más que componerse de espacios que constituyan unas disposiciones concretas de elementos físicos, ya que “el espacio se considera como resultado, pero también como precondition para la acción social” (Stavrides, 2016: 208).

El espacio también es algo que se produce, no un contenedor dado, inerte. Y aquí entra en juego de nuevo la imaginación, ya que “es muy importante comprender cómo las imágenes y las representaciones del espacio participan activamente en las formaciones de las cualidades de los espacios creados, mientras los conflictos urbanos transforman la ciudad” (Stavrides, 2016: 213). Las espacialidades de los conflictos urbanos son tan imaginadas como reales, porque los conflictos urbanos también son luchas que reivindican desde la creatividad y diversidad el espacio público urbano, la ciudad, la vida en su conjunto. En este punto Stavrides resalta la idea de justicia espacial, que “podría ser indicio de un principio redistributivo que tiende a presentar el espacio como un bien abierto al disfrute de todos” (Stavrides, 2016:

215). La accesibilidad –atributo espacial–, puede llegar a convertirse en uno de los atributos más importantes de la justicia social, pues sitúa la importancia de la toma de decisiones colectiva en la definición social y física del espacio (Stavrides, 2010).

Si el espacio identifica y se identifica mediante el uso, la reivindicación del espacio no tiene por qué estar vinculada a la protección de unas identidades situadas establecidas. Una comunidad *para sí* degenera casi invariablemente en exclusiones y fragmentaciones. A pesar de ello, cualquier gobernanza trata de vincular la formación de las identidades sociales con la reproducción social, para lograr que las identidades sigan siendo marcas distinguibles las unas de las otras, pues la identidad se considera fija en el tiempo. Ya hemos visto cómo las personas han de ser reconocibles, clasificables y, por tanto, predecibles para poder ser gobernadas. En esta lógica, “se agrupa y define a las personas en relación con lo que son, pero no en términos de lo que puedan llegar a ser o en lo que puedan estar convirtiéndose” (Stavrides, 2016: 218).

Pero una definición rígida de la identidad impide la emergencia de dinámicas inherentes. Precisamente, es en los periodos de lucha colectiva cuando entran en crisis algunas identidades que funcionan con roles establecidos; es la porosidad urbana. Por eso,

Los espacios de emancipación deberían diferenciarse de los espacios que imponen identidades y reproducen identidades. El espacio como identidad (y la identidad como espacio) presupone la existencia de un campo claramente demarcado. Por el contrario, el espacio como lugar para la no identidad, como lugar que alberga identidades abiertas, diversas, re-

lacionales, ha de ser un espacio sin muchas rigideces (Stavrides, 2016: 220-221).

La apropiación (o *recuperación*) colectiva de una calle o de un patio de colegio para transformarlos en espacios para la acción no autorizada y para que tengan lugar en ellos encuentros creativos es ya en sí misma una forma de ‘soltar’ esos espacios, que en adelante no definen, sino que suspenden o desafían las normas. Así, si el espacio queda temporalmente desconectado de la serie de normas que lo definen, no será el lugar para que emerja una identidad colectiva que describa a sus usuarios. Holloway también niega una esividad cerrada, acabada, y reivindica, por contra, el devenir como proceso (trans)formativo.

La definición fija las relaciones sociales en su esividad estática, fragmentada, reificada. Un mundo de definiciones es un mundo limpio, un mundo de divisiones claras, un mundo de exclusión, un mundo en el que el otro está claramente separado como otro. La definición constituye la otredad (...) La definición *nos* excluye como sujetos activos (Holloway, 2002: 94).

Esto sucede porque ya estamos estabilizados en una identidad, en una parcela de acción social. Una situación que permite pensar, asimismo, en el molde socioespacial/socioterritorial.⁴ El umbral, poroso, definido por la apertura a las in-

4. Esta distinción, propuesta por Bernardo Mançano Fernandes (Pedon, 2013), identifica dos maneras de articularse con el territorio. Mientras que lo socioterritorial tiene como referencia la defensa de su territorio físico y político (imaginarios e identidades políticos, comunidad de afines), lo socioespacial se referencia hacia las movilizaciones sociales más amplias, tiene como base para la acción el espacio, pero su prioridad no es mantener una territorialidad sino articularse con el espacio y, por ende, con otros movimientos.

teracciones, sería lo socioespacial, mientras que un enclave autoreferencial, volcado en sí, sería lo socioterritorial (Tutor Antón, 2018b). Así,

si un espacio específico deja de poder determinar sus usuarios reales o potenciales, no podrá pertenecer a nadie ni a ningún grupo ni literal ni simbólicamente. Este proceso en el que se suspende la definición espacial y la pertenencia espacial es el que otorga a ese espacio habitado suelto un carácter inherentemente relacional. Los espacios de estas características pueden convertirse en lugares idóneos para que se establezcan comparaciones; son lugares para la comunicación y la consciencia mutua; lugares que están en permanente construcción, siempre intermedios; lugares en transición en los que confluyen identidades en crisis (Stavrides, 2016: 220-221).

Estos espacios son umbrales que conectan destinos potencialmente separados. Ya sea en Atenas en 2008 o en el seno del movimiento zapatista, ejecutar una política de umbral abre pasajes hacia un futuro emancipador, y pueden ser explorados precisamente en las luchas cotidianas (Tutor Antón, 2018a).

Asimismo, Stavrides recupera el concepto de ‘comunidades en movimiento’, concepto que se admite emparentado con la ‘sociedad en movimiento’ de Zibechi (2008), y que le sirve para trascender el espacio público y esbozar un espacio común. El espacio común se entiende aquí como espacialidad de umbral y supera la restrictiva acepción de espacio público porque no es un espacio tutelado por la autoridad ni un espacio controlado y utilizado por un grupo o colectividad. Se trata de oponer la idealización del espacio público frente a la materialización de un espacio común (De Angelis y Stavrides, 2010).

Las comunidades crean 'el espacio común', un espacio que se utiliza en las condiciones que deciden las propias comunidades y que está abierto a cualquiera. Su uso, mantenimiento y espacio común no es un mero reflejo de la comunidad. Ésta se forma, desarrolla y reproduce a través de unas prácticas que se centran en ese espacio común (Stavrides, 2016: 238)

Los cso optaron por lo socioespacial, por perfeccionar este espacio común, por comunicar y recorrer la distancia hacia otras posiciones políticas, buscando el encuentro y el fortalecimiento mutuo. Fomentar la diferencia mediante unas prácticas que entretejan continuamente el tejido de la vida en común requiere suspender las normas, las identidades preestablecidas. Stavrides (2012), generaliza el principio de que la comunidad se desarrolla a través del hacer común (*commoning*), de comunizar, a través de actos y formas de organización orientados hacia la producción del común y compartiendo (y confrontando) el espacio público. Lo común es un proceso, un contenido más que una forma, como diría Amadeo Bordiga (Troploin, 2012). O en palabras de Holloway (2002), el comunismo –producir lo común– no es un estado del ser, sino un proceso. Lo mismo ocurre con la emancipación (con las prácticas, los espacios). La emancipación se relaciona con una transformación radical de los mundos sociales existentes, pero no es una esencia, sino un proceso. Pueden existir prácticas potencialmente liberadoras; sin embargo, no pueden existir áreas fijas de libertad (Stavrides, 2007).

En resumen, lo que produce la experiencia espaciotemporal del umbral es el potencial de comunicación entre dos mundos opuestos. El umbral es

un complejo artefacto social que produce, mediante distintos actos de cruce definidos, diferentes relaciones entre la mismidad y la alteridad (Stavrides, 2016: 22-23).

La condición de umbral se caracteriza por la construcción de identidades transitorias, con la suspensión de una identidad previa y la preparación para adquirir una nueva. El umbral como lugar de negociación, en el que emerge un espacio común (de común encuentro, de común reconocimiento). Si la comparabilidad se basa en el reconocimiento necesario y constitutivo de las diferencias, la traducibilidad crea el terreno para las negociaciones entre las diferencias sin reducir las a los denominadores comunes (Stavrides, 2014).

En ese territorio de transición hace falta sentir la distancia. La hostilidad surge cuando esa distancia se preserva y aumenta; la asimilación cuando se anula. El encuentro se produce al mantenerse la distancia necesaria a la vez que se cruza. Ese territorio de transición no pertenece a nadie y para iniciar el acercamiento al otro nos tenemos que sentir incompletos (Sennet, 2014: 24).

Precisamente, la reflexión que Sennet (2014) propone sobre dos tipos de sistemas, el cerrado y el abierto, puede servir para ampliar la perspectiva de abordaje. Su visión tiene que ver con la diferente capacidad adaptativa y de vitalidad ambiental. El autor ilustra estas dos distinciones espaciales desde una analogía con los sistemas ecológicos, siendo el umbral interactivo, a causa del contacto y el intercambio activo, y la frontera, un territorio vigilado y cerrado por inactividad, o buscando semejanzas con la estructura de las células, en la cual la membrana es porosa y resistente al mismo tiempo y la pared mantiene las cosas dentro.

Partiendo de estos enfoques trata de comprender lo cerrado y lo abierto. Por un lado, entiende la abertura como estado, donde no hay nunca una circulación libre, sino una combinación de *porosidad* y *resistencia*. Y es precisamente esta combinación de diferencia (porosidad) e indiferencia (resistencia) en la vida cotidiana la que tiene que ver con la distinción entre abierto y cerrado. En todo caso, la mezcla de diferencia e indiferencia se puede ver como una señal de malestar o en clave positiva (Tutor Antón, 2018b). Visto de manera positiva se puede describir como cosmopolitismo, según la cual la anonimidad es clave para sentirse seguro entre extraños (es el estímulo que resulta de la presencia de los otros, pero no en la identificación con ellos, siguiendo la definición de Simmel).

El anonimato concebido así significa respetar la distancia, que la alteridad no te devore, mantener la capacidad de acercarse a los otros como los otros. La diferencia, y la alteridad por lo tanto, debe medirse y encontrarse en la distancia, en la preservación de parcelas propias desde y a partir de las cuales salir y abrirse, en el discurrir y en la transición que ofrecen los umbrales (Stavrides, 2016). En este camino es posible crear un punto de encuentro en común, un espacio realmente común, compartido, cedido, de acercamiento a la alteridad.

Por el contrario, el sistema cerrado tendría dos correlatos: el equilibrio (es un orden social que puede sacrificar la disensión en virtud de la armonía -aplicado a la política- y en un sistema en el que el equilibrio sea el objetivo, todas las partes deben tener el mismo peso -aplicado al urbanismo-) y la integración (limita la experimentación en cuanto disminuye el valor de las cosas que no encajan) (Tutor Antón, 2018a).

	Cerramiento y autorreferenciación	Apertura e interacción
Stavrides	Enclave (barrera, control, exclusividad)	Umbral (encuentro, intercambio, reconocimiento mutuo)
Sennet	Sistema Cerrado (definido, rígido)	Sistema Abierto (inacabado, poroso)
Holloway	Identidad (eseidad, identificación)	No identidad (devenir, invisibilidad)

Figura 1. Características topológicas de las aperturas y cerramientos según autores. Elaboración propia a partir de Stavrides 2007, 2016; Sennet 2014; Holloway 2002.

Por lo tanto, se puede construir una hipótesis aunando lo visto hasta ahora. La relación socioespacial conduce a expandir el perímetro de la acción y el pensamiento a otros entornos sociales, políticos, culturales. Esta relación tiende a constituir umbrales, membranas porosas que ponen en contacto diferentes proyecciones y visiones, pero con el deseo, la *potencia*, de converger. Por su parte, la relación socioterritorial constituye un enclave que se imagina sobre sí mismo, para sí. Difícilmente busca el exterior receptivamente y se resiste a pensarse en términos heterotópicos (imaginarse desde otras posiciones –sociales, políticas, culturales– que no son los propios).

Una vez confrontados la utopía turística y la emancipadora y ver qué contratos espaciales y sociales promueven, se puede concluir que las espacialidades a ellas asociadas difieren mucho. Así, la espacialidad turística se basa en lo espectacular, en el goce estético; los espacios turísticos no se fundan en una función reproductora de vida, sino en la función sus-

tentadora del consumo (de paisajes, de modos de vida). La mirada de la utopía turística convierte relaciones y lugares en experiencia, y mediatiza el acercamiento al otro y al espacio en términos de ocio y de optimizar el tiempo (quedar con los amigos es ahora una experiencia de aprendizaje multicultural, ir al mercado la posibilidad de disfrutar del auténtico bullicio del ecosistema urbano, esto es, se despoja a las interacciones de su función primordial y se lo sustituye por el signo del consumo).

La espacialidad emancipadora de los Centros Sociales Okupados ofrece un espacio de autonomía y de potencias individuales y colectivas, sociales y culturales, a desarrollar porque propicia el encuentro, la mezcla, el descubrimiento de otros universos. De este modo, se profundiza en las políticas del encuentro, se habilita un espacio para explorar las posibilidades de los encuentros. Merrifield (2013) propone cambiar la prioridad política del derecho a la ciudad a las políticas del encuentro. En su opinión, el encuentro puede inspirar otra vía de acción política, pues se materializa cuando surge una afinidad, cuando se identifica un enemigo común, cuando se forman nociones y colectividades comunes, cuando la solidaridad toma forma. Así, a pesar de que el derecho a la ciudad es un buen marco en el que pensar la ciudad, buscar otros conceptos más eficaces y que se adecúen mejor a las necesidades de articularnos en diversidad puede ayudar a crear alternativas. La noción de encuentro trata de un relato de cómo las personas pueden pensar y actuar juntas, de por qué se forman colectividades y cómo la solidaridad toma forma y articula lo político o de cómo la interseccionalidad –uno de los grandes hallazgos políticos de la mixtura, de la pluralidad y multidimensionalidad de lo político– toma forma en lo urbano.

El encuentro, entonces, es la expresión de una pluralidad de participantes (en la línea de la diversidad de Stavrides (2014), de los seres anómicos de Delgado (1999) o la multitud de Hardt y Negri (2004)) que se reúnen (co-unen) en una forma y fórum abiertos, con una estructura dinámica, tomando partido y cuerpo activa y conscientemente). Estos espacios de encuentro son la alternativa para una cultura de barreras (Stavrides, 2007).

De esta abstracción se puede inferir que los cso se sitúan en el umbral, en lo abierto, en la negociación, mientras que los escenarios de la utopía turística conciben una ciudad lugares-aparador, porque los lugares se convierten en meros puntos de paso de un circuito basado en el visionado pasivo, y una espacialidad clausurada, porque no crea las condiciones de engarzar, ensamblar subjetividades y proyectos políticos (Tutor Antón, 2018b).

Conclusiones

En esta comparación dialéctica se ha omitido deliberadamente la realidad multidimensional de la ciudad, porque de este modo era más sencillo centrarse en la oposición apertura/cierre y de qué modo se expresaba este antagonismo en los fenómenos turístico y de los Centros Sociales Okupados.

Mientras que la utopía turística concibe la ciudad como un simulacro urbano para ser consumida por los turistas (Capel, 2007), los cso se concentran en las márgenes de esa otra ciudad posible y posibilitada. La utopía turística tiende a producir lugares genéricos en los que la participación (el habitar) está alienada, sometida a una lógica de consumo y de espectáculo (este espacio producido promueve el ciudadano espectador, la fachada colorida, la

temporalidad extraordinaria y una consistencia superficial). Frente a ello, los cso referencian un lugar de enunciación diferente, en el que no se privilegien lógicas ajenas, sino modos de hacer que prioricen el valor de uso, maneras de hacer-lugar que llenen lo urbano de un contenido necesario, no contingente. En este sentido, esta otra visión utópica sirve de contrapeso a los excesos de la utopía turística (de visibilidad, discursivos, de acaparación espacial). No obstante, el fenómeno de los cso se enfrentan a ese turismo lesivo –por depredador– que representa una dimensión urbana –y una opción utópica– coyunturalmente, pues su existencia no se reduce exclusivamente a ello. Los cso existen de por sí, con la única justificación de explorar y *desempeñar* nuevas utopías urbanas que ensanchen el horizonte de la autonomía política y urbana. De paso, estas espacialidades emancipadoras suponen grietas efectivas en el actual estado de las cosas y ayudan a desmitificar la utopía como algo lejano e inexpugnable, ubicándola en puntos concretos del mapa; de la ciudad, del barrio. Quizá a la vuelta de la esquina...

Bibliografía

- Amouroux, C. (2009). "Normalizing Christiania: Project Clean Sweep and the Normalization Plan in Copenhagen". En *City & Society*, 21(1), 108-132.
- Arvanitidis, P. y Papagiannitsis, G. (2020). "Urban open spaces as a commons: The credibility thesis and common property in a self-governed park of Athens, Greece". En *Cities*, 97.
- Capel, H. (2007). "El debate sobre la construcción de la ciudad y el llamado "Modelo Barcelona". En *Scripta Nova. Revista Elec-*

trónica de Geografía y Ciencias sociales, x1(233). Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-233.htm>.

- Castoriadis, C. (1997). "Hablando con Cornelius Castoriadis" (Entrevista realizada por Jean Liberman). En *Le Nouveau Politis*, 434. Recuperado de: <http://www.topia.com.ar/articulos/hablando-con-cornelius-castoriadis>
- Coppola, A. y Vanolo, A. (2015). "Normalizing autonomous spaces: Ongoing transformations in Christiania, Copenhagen". En *Urban Studies*, 52(6), 1152-1168.
- De Angelis, M. y Stavrides, S. (2010). "On the Commons: A Public Interview with Massimo De Angelis and Stavros Stavrides". En *E-flux*, 17.
- De Certeau, M. (2008). "Andar la ciudad". En *Bifurcaciones*, 7.
- Debarbieux, B. (2006). Prendre position: réflexions sur les ressources et les limites de la notion d'identité en géographie. En *L'Espace Géographique*, 4, 340-354. Recuperado de: <http://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2006-4-page-340.htm>
- Debarbieux, B. (2012). "Turismo, Imaginarios e Identidades: invertir el punto de vista". En *Via@, Revista Internacional Interdisciplinar de Turismo*, 1. Recuperado de: http://www.viatourismreview.net/Article1_ES.php
- Delgado, M. (1999). *El animal público. Hacia una antropología de los espacios públicos*. Barcelona: Anagrama.
- Delgado, M. (2018). "Elogio y rescate de Henri Lefebvre". En *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/elpais/2018/03/16/seres_urbanos/1521194122_492095.html
- Han, B-C. (2017). *La expulsión de lo distinto*. Barcelona: Herder.

- Hardt, M. y Negri, A. (2004). *Multitud. Guerra y democracia en la era del Imperio*. Madrid: Debate.
- Hiernaux, D. (2006). "Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano". En *Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*, 4(2), 7-17.
- Holloway, J. (2002). *Cambiar el mundo sin tomar el poder: el significado de la revolución hoy*. Barcelona: El Viejo Topo.
- Merrifield, A. (2013). *The Politics of the Encounter: Urban Theory and Protest under Planetary Urbanization*. Georgia: University of Georgia Press.
- Mudu, P. (2004). "Resisting and Challenging Neoliberalism: The Development of Italian Social Centers". En *Antipode. A Radical Journal of Geography*, 36(5), 917-941.
- Pedon, N. R. (2013). *Geografia e movimentos sociais: dos primeiros estudos à abordagem socioterritorial*. São Paulo: UNESP.
- Rendueles, C. (2013). *Sociofobia. El cambio político en la era de la utopía digital*. Madrid: Capitán Swing.
- Ruggiero, V. (2000). "New social movements and the 'centrosociali' in Milan". En *The Sociological Review*, 48(2), 167-185.
- Salazar, N. (2010). *Envisioning eden: mobilizing imaginaries in tourism and beyond*. New York: Berghahn Books.
- Sennet, R. (2014). *L'espai Públic: un Sistema Obert, un Procés Inacabat*. Barcelona: Arçadia.
- Smith, N. (2009). "The Revolutionary Imperative". En *Antipode*, 41, 50-65.
- Sorkin, M. (ed.), (2004). *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Stavrídes, S. (2007). "Espacialidades de emancipación y la 'ciudad de umbrales'". En *Bajo el Volcán*, 7(11), 117-124.
- Stavrídes, S. (2010). "The December 2008 Youth Uprising in Athens: Spatial Justice in an Emergent 'City Of Thresholds'". En *Spatial Justice*, 2.
- Stavrídes, S. (2012). "Squares in Movement". En *South Atlantic Quarterly*, 111(3), 585-596. doi: 10.1215/00382876-1596308.
- Stavrídes, S. (2014). "Emerging Common Spaces as a Challenge to the City of Crisis". En *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action*, 18(4-5), 546-550. doi: 10.1080/13604813.2014.939476.
- Stavrídes, S. (2016). *Hacia la ciudad de umbrales*. Madrid: Akal.
- Troploin. (2012). *El timón y los remos: preguntas y respuestas*. Madrid: Klinamen.
- Tutor Antón, A. (2018a). "Stavrídes, Stavros. Hacia la ciudad de umbrales". En *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 27(2), 407-410.
- Tutor Antón, A. (2018b). *Ensanchando el campo de lo posible. Los Centros Sociales como reformulación del espacio público*. Tesis doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona.
- Zibechi, R. (2008). *Autonomías y emancipaciones: América Latina en movimiento*. México: Bajo Tierra-Sísifo.

Nuevas formas de habitar el patrimonio: clases medias extranjeras como factor de agravamiento de las desigualdades urbanas en dos centros históricos del estado de Guanajuato*

David Navarrete Escobedo

Universidad de Guanajuato / Departamento de Arquitectura

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7170-2507>

* Agradecimiento. El presente artículo fue posible gracias a la Dirección de Apoyo a la Investigación y al Posgrado de la Universidad de Guanajuato, que aprobó y financió el proyecto de investigación: "Gentrificación transnacional y turismo: Transformaciones urbanas y arquitectónicas en Sitios Patrimonio de la Humanidad. Exclusiones en el centro de San Miguel de Allende" en la convocatoria Institucional de Investigación Científica (CIC) 2020, modalidad I.

Resumen

Las desigualdades urbanas se acentúan en el periodo neoliberal de la ciudad. El orden económico globalizado, la lógica del Estado facilitador del capital y los aspectos culturales de consumo, ocio y migración dan nuevas características a las desigualdades urbanas. Ellas establecen lógicas inéditas de exclusión, como las de la turistificación y la gentrificación en ciudades medias patrimonializadas latinoamericanas. Este trabajo aborda los casos de San Miguel de Allende y Guanajuato en México. A través de un estudio descriptivo de su estructura urbana, atendiendo a la ocupación de sus edificios y barrios patrimoniales por el turismo y por residencias de extranjeros, se identifican los mecanismos que toma la desigualdad urbana actualmente. El resultado identifica el surgimiento de un esquema polarizado espacial y socialmente entre la ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres. La desigualdad urbana se acentúa por la predilección del estado de invertir la renovación urbana por las prácticas de consumo elitista que dominan el centro patrimonial y por el mercado inmobiliario especulativo y dolarizado.

Palabras clave: Desigualdad urbana. Gentrificación. Turistificación. Patrimonio. Transnacionalización.

Abstract

Urban inequalities accentuated in the neoliberal period of the city. The globalized economic order, the role of the State facilitating capital reproduction and the cultural aspects of consumption, leisure and migration, give new characteristics to urban inequalities. They establish unprecedented logics of exclusion, such as Turistification and Gentrification in Latin American heritage medium cities. This paper addresses the cases of San Miguel de Allende and Guanajuato in Mexico. Through a descriptive study of its urban structure, based on the occupation of its heritage buildings and neighbourhoods by tourism and foreigners. We identify the mechanisms that urban inequality takes nowadays. The results show the emergence of a spatially and socially polarized scheme between the city of the rich and the city of the poor. Urban inequalities are accentuated by the predilection of the state into invest in urban renewal, by the elitist consumption practices that dominate the heritage centre and by the speculative and dollarized real estate market.

Keywords: Urban inequality. Gentrification. Turistification. Heritage. Transnationalization.

Fecha de recepción:

28 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

24 de julio de 2020



Resumo

As desigualdades urbanas são acentuadas no período neoliberal da cidade. A ordem econômica globalizada, a lógica do Estado facilitador da capital e os aspectos culturais de consumo, lazer e migração dão novas características as desigualdades urbanas. Eles estabelecem lógicas de exclusão sem precedentes, como a turistificação e a gentrificação, nas cidades médias patrimonializadas da América Latina. Este trabalho aborda os casos de San Miguel de Allende e Guanajuato no México. Através de um estudo descritivo de sua estrutura urbana baseada na ocupação de seus prédios e bairros históricos pelo turismo e por residências de estrangeiros, são identificados os mecanismos que a desigualdade urbana adota hoje. O resultado identifica o surgimento de um esquema espacial e socialmente polarizado entre a cidade dos ricos e a cidade dos pobres. A desigualdade urbana é acentuada pela predileção do Estado em investir na renovação urbana, pelas práticas de consumo de elite que dominam o patrimônio do centro e pelo mercado imobiliário especulativo e dolarizado.

Palavras-chave: desigualdade urbana, gentrificação, turistificação, patrimônio, transnacionalização.

Introducción

La realidad espacial y social de varios centros históricos mexicanos y latinoamericanos da cuenta de un hecho innegable: el turismo y la migración transnacional de clases medias se han convertido en elementos clave de su desarrollo y de sus transformaciones urbanas. Basta con observar los órdenes sociales y espaciales que ciertos centros históricos han adoptado desde las últimas décadas del siglo xx y que coinciden con la apertura de la mayoría de las economías de Latinoamérica a las reglas de la globalización. Cotidiana y progresivamente vemos la renovación de sus espacios urbanos, la implantación de equipamientos de la alta cultura (museos, teatros, galerías de arte, etc.), de hoteles, de *Airbnb*, de comercios y servicios de alta gama, que en conjunto van dando una atmósfera aseptica a espacios históricamente populares y heterogéneos. Esos llamados "rescates" de los centros históricos, específicamente de los mexicanos, pueden explicarse en parte por la presencia y el deseo de poblaciones extranjeras (residentes o turistas). La renovación urbana bajo la tutela primero del Estado y luego del mercado, conlleva a una transformación económica, social, espacial y política que responde a las expectativas de habitar de las clases medias internacionales con un poder adquisitivo superior respecto de los habitantes y usuarios tradicionales de los centros históricos que inevitablemente quedan relegados.

La hipótesis que guía este artículo propone que la gentrificación y la turistificación en sus condiciones transnacionales, son nuevos actores responsables de la acentuación de las desigualdades urbanas en los sectores patrimoniales de ciudades medias de Latinoaméri-

ca. En otros términos, la turistificación y la gentrificación vehiculados por la presencia importante de poblaciones extranjeras provenientes de países del norte con mayores ingresos son nuevas expresiones de desigualdades urbanas apoyadas en procesos de exclusión y desplazamiento socio-espacial. Esos procesos estarían caracterizando las condiciones urbanas de ciudades latinoamericanas con patrimonio urbano-arquitectónico relevante que el capital marginalizó durante buena parte del siglo xx. Esa condición permitió que por medio de un proceso de *Rent Gap* (Smith, 2002), se creara un nicho oportunidad de recuperación de valor, que a diferencia de los procesos de gentrificación tradicionalmente estudiados, no fue retomado por las clases medias ni locales, ni metropolitanas, ni nacionales sino por las de extranjeros provenientes de países con mayor ingreso per cápita. Esa apropiación del *Rent Gap* ahora a escala transnacional, para uso residencial y de ocio, estaría determinando la acentuación de desigualdades urbanas en un buen número de ciudades medias en México, Colombia, Perú, Ecuador o Brasil, y que no hubiese sido posible, al menos no en esas dimensiones, desde la base de la demanda local de vivienda y turismo. Se consolidan así desigualdades urbanas en nuestras ciudades que pasan por el indecente aumento del valor de suelo en los centros patrimoniales; por la ocupación homogénea de viviendas de barrios centrales con las mejores cualidades urbanas por parte de clases medias extranjeras; por la boutiqueización de los sectores centrales con servicios de lujo fuera del poder adquisitivo de las clases locales; con el control del espacio público y por su selectividad vehiculada por el consumo que excluye del goce patrimonial, de la vivienda, de

los servicios y del uso del centro a las clases populares que hasta hace algunas décadas lo habitaban.

Este trabajo explora los casos de dos ciudades del bajo mexicano, San Miguel de Allende y Guanajuato, que más allá de sus particularidades urbano-arquitectónicas pueden ser representativas de las evoluciones que otros centros históricos de ciudades pequeñas y medias de México están experimentando (Querétaro, Morelia, Oaxaca, Zacatecas, Cuernavaca, Taxco, Puebla, entre otras); o bien de los recién inventados Pueblos Mágicos (San Cristóbal de las Casas, Cuitzeo o Álamos). Además en el contexto latinoamericano, pueden emparentar sus procesos con varios centros históricos en ciudades menores de Perú, Colombia, Chile, Ecuador, Brasil, etc. Se analizaron sus barrios centrales y fundacionales con declaratoria de Patrimonio de la Humanidad delimitados por el concepto de centro histórico. En ambos centros se documentó una gentrificación asociada al estilo de vida de migrantes extranjeros y a prácticas turísticas. Dicho proceso comenzó desde la segunda mitad del siglo xx cuando los gentrificadores pioneros estadounidenses participaron del programa gubernamental para veteranos de guerra y se instalaron en varias ciudades del centro de México. A finales del siglo xx con la explosión de turismo masivo y el reconocimiento patrimonial de los centros históricos se consolidaron como paraísos para los *baby-boomers*, ahora *papy-boomers* (retirados).

Se ha desarrollado una investigación de tipo cualitativo de dos de las manifestaciones más importantes de las formas de habitar de las clases medias extranjeras de un centro patrimonial: la migración por estilo de vida y el

turismo de lujo. Se tomarán 25 unidades de análisis, edificios protegidos con valor patrimonial principalmente del siglo xix, para observar las transformaciones de sus usos y la transformación socioeconómica a su alrededor (manzana urbana). Igualmente se analizarán ocho plaza públicas y dos ejes turísticos-comerciales para observar prácticas de consumo y de exclusión. En términos habitacionales se identificaron los barrios con presencia hegemónica de ocupantes extranjeros en viviendas también de valor patrimonial. El análisis del uso de los edificios patrimoniales más relevantes y del espacio urbano considerado de alto valor patrimonial, nos da cuenta de la apropiación y elitización de la ciudad histórica que se va ensamblando de espacios habitacionales de lujo, de hoteles *boutique* y de negocios de lujo, así como de aquellos asociados al arte y la cultura. El impacto del nuevo uso del centro histórico prioritariamente para extranjeros se hace sentir en un mercado inmobiliario al que sólo el capital extranjero puede aspirar. En el proceso se excluyen o se pretenden invisibles, las clases populares autoras de ese patrimonio y que le han dado todo su valor y su sentido.

Para demostrar nuestro argumento proponemos dos tiempos. En el primero explicaremos el surgimiento de la turistificación y la gentrificación como las desigualdades urbanas en el contexto de las mutaciones económicas, políticas y sociales que aquejan a las ciudades y al territorio desde los años 1970. En el segundo analizamos la realidad de los dos centros históricos de ciudades medias mexicanas en los que se ocupa nuestro estudio. Identificamos los mecanismos por medio de los cuales turistificación y gentrificación se combinan para reestructurar prácticas y territorios que recrudecen la desigualdad urbana de dichas

ciudades. Finalmente, concluimos discutiendo algunos puntos esenciales de la experiencia de las ciudades mexicanas patrimoniales y que pueden servir de lectura para otras latinoamericanas.

¿Qué explica la naturaleza de las desigualdades urbanas latinoamericanas en el siglo xxi?

Las condiciones económicas

“Admitamos que la economía capitalista genera una tasa de crecimiento superior a cualquier otro sistema pero la distribución de esta riqueza constituye un problema” (Antaki, 2001: 102), con esa cita de Ikram Antaki partimos hacia una explicación de las desigualdades urbanas contemporáneas en el periodo capitalista actual, el neoliberal. Esta etapa, a diferencia de las precedentes y particularmente de la fordista (*Los treinta gloriosos* de la economía mundial de 1944 a 1978, incluido el *Milagro Mexicano* de 1946 a 1970), es la de mayores desigualdades sociales, económicas y espaciales en la historia del capitalismo (PNUD, 2002). Es decir, el periodo neoliberal ha lanzado la más numerosa masa de personas a la pobreza y ha concentrado el mayor capital en el menor número de individuos (Sassen, 2015). Por ejemplo, un estudio del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo demostró que entre 1981 y 2001 la cantidad de personas que viven con un ingreso de entre 1.25 y dos dólares al día se duplicó, pasando de 600 a 1 200 millones y que entre 1960 y 2000 la contribución de países ricos en PNB internacional pasó de 70.2% a 82.7% mientras que la de los países más pobres se redujo de 2.3% a 1.4% (PNUD, 2002).

Para Víctor Delgadillo, con el neoliberalismo estamos:

En la era del desmantelamiento de las fronteras económicas para favorecer el flujo de capitales, [donde] las ciudades han emergido como lugares protagonistas del capitalismo neoliberal: son la esperanza de vida de la población en el mundo (de ahí la constante migración hacia ellas) y son los lugares donde se genera la riqueza económica de las empresas transnacionales (Delgadillo, 2016b: 87-88).

En el periodo neoliberal las ciudades, unas más que otras, reforzaron su papel en la producción de riqueza del periodo fordista, lo que llevó a Saskia Sassen (1996) a acuñar el concepto de Ciudad Global como aquella que mejor caracterizaba el territorio del periodo de globalización de la economía neoliberal. Para Peter Moskowitz (2018) una de las características esenciales de la ciudad del periodo neoliberal es que se concentra más en la creación y la expansión de las oportunidades de negocios que en el bienestar de los ciudadanos. Aquí un primer postulado: la ciudad neoliberal es por naturaleza desigual, desde su conceptualización como *Ciudad Global* (élites de los cuellos blancos cada vez más lejos de las masas de cuellos azules) y desde su postura empresarial, es la que más desigualdades urbanas ha producido, al menos en la historia del capitalismo.

La movilidad del capital es parte de la naturaleza del periodo neoliberal y de la ciudad global y en su dinámica busca reproducir la riqueza y obtener el mayor margen de ganancia, tal como lo explica Marx (1972). Neil Smith (1979) retoma ese principio a finales los años 1970 en el final del fordismo, para interpretar los procesos de desarrollo desigual y de

gentrificación urbana en varias ciudades estadounidenses. Smith explicó la creación del suburbio norteamericano y posteriormente la renovación de zonas centrales de varias metrópolis como resultado de la migración de capital hacia diferentes partes de una ciudad. El diferencial de renta (*Rent Gap*) era el determinante de ese vaivén, es decir el capital (desarrolladores, inversores y gobierno) invierten donde la adquisición de recursos, suelo o edificios subutilizados con un mayor potencial de renta, le permite el mayor margen de ganancia una vez que son renovados y reinsertados en el mercado.

Para Neil Smith (2002) el entendimiento del proceso del vaivén del capital, de la depreciación inducida de ciertas partes de la ciudad y de su posterior revalorización era clave para entender el surgimiento de la forma de desigualdad urbana y social más relevante del último medio siglo: la gentrificación. Smith retoma el concepto que Ruth Glass (1969) utilizó para caracterizar la transformación de antiguos barrios obreros en Londres, en la que dos bastiones de la desigualdad urbana conducen la gentrificación: la sustitución de clases (clases medias y medias altas que sustituyen a las clases obreras) y el desplazamiento (auto-segregación de barrios ricos y exclusión de habitantes pobres a periferias o zonas desvalorizadas). Esos postulados de origen anglosajón y entendidos primeramente para contextos metropolitanos de países desarrollados han sido recientemente utilizados con sus respectivas adaptaciones a las condiciones de capital y lucha de clases para interpretar la gentrificación y la desigualdad urbana que la acompaña en contextos latinoamericanos, sobre todo los metropolitanos (Janoshka *et al.*, 2014).

Una de las razones fundamentales por las cuales la teoría del *Rent Gap* y el concepto de

gentrificación resultan relevantes para entender las desigualdades urbanas en América Latina reside en que ésta se integró de lleno desde la década de 1980 al orden neoliberal y globalizado del periodo capitalista vigente (Castells, 2005). La adaptación del vaivén del capital que Smith identificó en la escala citadina del los países del Norte globalizado no tardó en volverse transnacional. El capital migró en forma de inversiones inmobiliarias (Inversión Extranjera Directa) primero a grandes capitales nacionales latinoamericanas, donde no encontró dificultades políticas y sí un amplio *Rent Gap* que recuperar (Delgadillo, Díaz y Salinas, 2015). Más recientemente, ciudades medias o pequeñas de América Latina están siendo recuperadas e integradas en la cadena global de reproducción de la riqueza con condiciones particulares como el reconocimiento de Sitio Patrimonio de la Humanidad (UNESCO), que les permite ser explotadas por medio del turismo cultural y de las residencias secundarias (Navarrete, 2017; Reyes, 2014; Hayes, 2018). El resultado ha sido, al igual que en las ciudades del Norte Global, la reproducción y el agravamiento de las desigualdades urbanas vinculadas con la nueva escala transnacional del vaivén del capital.

Las condiciones políticas

Una de las características que acompañan al neoliberalismo en el ámbito político es el debilitamiento institucional de un Estado benefactor que imperó durante los Treinta Gloriosos. Actualmente el papel de los gobiernos es el de facilitadores de la inversión y de la reproducción del capital, limitando regulaciones y condonando impuestos con el fin de atraer empresas privadas que prometen generar de-

sarrollo económico en su territorio (Sassen, 2015; Moskowitz, 2018). Lo anterior tiene un impacto directo en la desigualdad urbana debido a que el Estado deja en manos privadas varios servicios e infraestructuras que proveía y buscaban el desarrollo social y económico del grueso de la población o al menos de las clases medias. El Estado se ha vuelto austero y limita progresivamente sus gastos sociales (educación, salud, vivienda e infraestructura). Esto impacta en la población y en los territorios menos favorecidos históricamente por el capital en los cuales la desigualdad persiste.

Las políticas urbanas del periodo neoliberal se caracterizan por una filosofía de la gestión empresarial de las ciudades que consiste en la multiplicación de megaproyectos y consorcios público-privados o sólo privados que conciben a la ciudad como la mejor máquina de hacer dinero. Víctor Delgadillo (2016a) ha documentado cómo en varias ciudades latinoamericanas las prácticas cotidianas de apropiación de la estructura urbana de mayor calidad por parte del capital privado y de clases sociales pudientes, son validadas y legitimadas por el Estado. Particularmente la era neoliberal se manifestó en el surgimiento de un mercado inmobiliario internacionalizado que a la par de un urbanismo de proyectos (Carrión y Erazo, 2016), han marcado el orden socio-espacial desigual de varias grandes ciudades latinoamericanas (Ciudad de México, Santiago de Chile, Buenos Aires, Panamá City, Quito, Bogotá, entre otras) así como de ciertas ciudades medias vinculadas con base económica de servicios, particularmente de turismo y de migración por estilo de vida como su motor de desarrollo (San Miguel de Allende, Guanajuato, Cuenca, Cartagena, Valparaíso, Salvador de Bahía, etcétera).

En síntesis, la escala transnacional del *Rent Gap* y el debilitamiento del Estado condicionan la apropiación de las mejores estructuras urbanas por parte de las clases privilegiadas en la era de la ciudad neoliberal (Sassen, 1996 y 2015). El gran efecto detectado a nivel planetario es la acentuación de la polarización de las estructuras espaciales y de clase (Secchi, 2015; Harvey, 2015; Delgadillo, 2016b). La ciudad neoliberal no da pruebas de heterogeneidad en sus territorios privilegiados (ciudades globales o barrios Internacionales de negocios, enclaves residenciales en forma de torres y clubs de alto *standing*, barrios históricos tematizados por el turismo y el consumo cultural). No hay interacción ni integración con el conjunto de territorios y grupos sociales de la ciudad neoliberal.

Las condiciones socioculturales

No sólo las evoluciones económicas y políticas explican la naturaleza de las desigualdades urbanas latinoamericanas, también la explicación es culturalista. Ésta se relaciona con la movilidad en escala transnacional de personas y de ideas. La migración por estilo de vida y el turismo son parte de esas prácticas culturales asociadas al orden neoliberal que impactan en la desigualdad urbana. Esa migración definida por Michaela Benson (2012) como una *Life-style Migration*, obedece a motivaciones individuales relacionadas con acciones, comportamientos y emociones para alcanzar la realización personal, frecuentemente el estilo de vida buscado es hedonista, cultural, consumista, de ocio, y de un cosmopolitismo controlado. Los principales protagonistas de esta nueva migración son las generaciones del *Baby-Boom* de los países del Norte que fueron

el motor del crecimiento fordista y que llegan a la edad de retiro. Para el caso mexicano son esencialmente estadounidenses y canadienses.

A esa movilidad migratoria se le suma la movilidad turística internacional portada por los vuelos *Low-Cost* y por el automóvil. Unos 1.4 billones de turistas en 2018, según la OMT constituyen la población flotante anual mundial del turismo. México recibe alrededor de 20 millones de turistas internacionales al año. Esa mayor movilidad motiva a visitantes y a migrantes a establecerse temporalmente en ciudades latinoamericanas bien conectadas con sus países de origen y que presentan condiciones ventajosas para su nivel de ingresos sustancialmente superior a la media de la mayoría de las poblaciones pobres y de clases medias de las ciudades visitadas o adoptadas como segunda residencia. Ese proceso equivale a una recuperación del *Rent Gap* para fines de éxito social conquistado con la superior calidad de vida que se pueden permitir los extranjeros de economías desarrolladas en las ciudades del Sur. Es una suerte de urbanismo revanchista tal como lo propuso Neil Smith (2002), pero transnacional en el que el capital recupera barrios centrales patrimoniales desvalorizados del Sur para ser reapropiados no por las élites locales sino por las clases medias internacionales con ingresos superiores.

En el turismo y en esa nueva migración por estilo de vida se ha detectado que el patrimonio y la cultura son elementos clave (Hiernaux, 2012). El patrimonio construido tiene un valor simbólico y comercial muy alto en la organización de la ciudad neoliberal (Choay, 2009; Delgadillo, 2016b). Su cercanía se ha vuelto objeto de deseo para la inversión inmobiliaria debido a la alta rentabilidad de los espacios de consumo turístico-comerciales

(Montaner y Muxí, 2012). Esos procesos han conducido a una gentrificación patrimonial en varias capitales de América Latina (Delgadillo, Díaz y Salinas, 2015) y dialogan con procesos similares en los sectores centrales patrimoniales de principales capitales mundiales (Londres, París, Nueva York, San Francisco, Barcelona...) que se vuelven lugares de alto estatus para vivir y consumir (Moskowitz, 2018; Smith, 2002).

El ocio turístico y por jubilación son nuevas actividades de la era neoliberal que estructuran a varias ciudades latinoamericanas e imprimen importantes huellas de desigualdad urbana basadas en el consumo y en el poder adquisitivo. Como migrantes o turistas las clases medias transnacionales con mayor poder adquisitivo hacen prevalecer sus valores culturales, gustos estéticos, modos de consumo y uso del espacio arquitectónico y urbano que reemplazan a los habitantes originales y a los usuarios tradicionales de los barrios patrimoniales de las ciudades del Sur (Cócola-Gant, 2016).

Manifestaciones de las desigualdades urbanas contemporáneas en centros históricos mexicanos

Transformación socio-espacial de la ciudad neoliberal, los casos de Guanajuato y San Miguel de Allende

San Miguel de Allende se encuentra en un proceso de turistificación y en 2016 registró una afluencia de 1 719 000 visitantes de los cuales el 48% fueron turistas y el 52% excursionistas (Sectur, 2017a). Las principales concentraciones de servicios turísticos y comercios se encuentran alrededor del Jardín Principal y en las calles aledañas, éstas poseen 100 hoteles y 45 restaurantes (Inegi, 2015). El 46% de los turis-

tas pernoctaron en casa de particulares reservadas por medio de las plataformas de *Airbnb* (Sectur, 2017a).

San Miguel de Allende acusa también un proceso progresivo de gentrificación gracias a una política migratoria internacional promovida por el gobierno de los Estados Unidos de América para la generación del *Baby-boom* así como la existencia de actividades educativas y culturales reconocidas por el gobierno estadounidense, que dieron comienzo a la presencia de poblaciones extranjeras desde mediados del siglo xx. Esto representó una inyección de atractivo económico que sentó las bases del atractivo turístico que la ciudad ha manifestado durante las primeras del *xxi*. Igualmente la migración por estilo de vida sentó las bases para la atracción de una importante población de extranjeros retirados que debido a la existencia previa de una importante comunidad de expatriados y a la buena publicidad mediática de la ciudad¹ se convirtió en un importante destino de retirados extranjeros. Actualmente viven en el centro patrimonial unos 15 000 (Covert, 2017) extranjeros para una población total del mismo de 26 000. El origen de los extranjeros en San Miguel y en Guanajuato se puede observar en la Tabla 1. El perfil dominante es según el Instituto Nacional de Migración (INM, 2010), el estadounidense de género femenino, de la tercera edad y jubilada.

1. La ciudad fue considerada en 2017 y el 2018 la mejor ciudad del mundo para visitar y para vivir según la revista *Travel and Leisure* que tiene importante impacto y audiencia en las clases medias internacionales y particularmente la estadounidense.

Población extranjera en el estado de Guanajuato	
País o región	Porcentaje
Estados Unidos	40
Canadá	3.5
Europa	14
América Latina	18
Asia	11
Otras regiones	13.5

Fuente: Elaboración del autor con datos del INM, 2010.

Guanajuato también se turistifica y recibió 2 600 000 visitantes en 2017 de los cuales el 47% eran turistas y 53% excursionistas (Sector, 2017b). El centro histórico es la zona de mayor concentración turística de la ciudad: visitantes, servicios comerciales, infraestructuras y equipamientos. Según el DNUE (2015), el centro histórico contiene 56 unidades hoteleras, es decir el 62% de la oferta total del municipio (91 hoteles). El 50% de los turistas pernoctaron en casas de particulares reservadas por medio de las plataformas de *Airbnb* (Sector, 2017b).

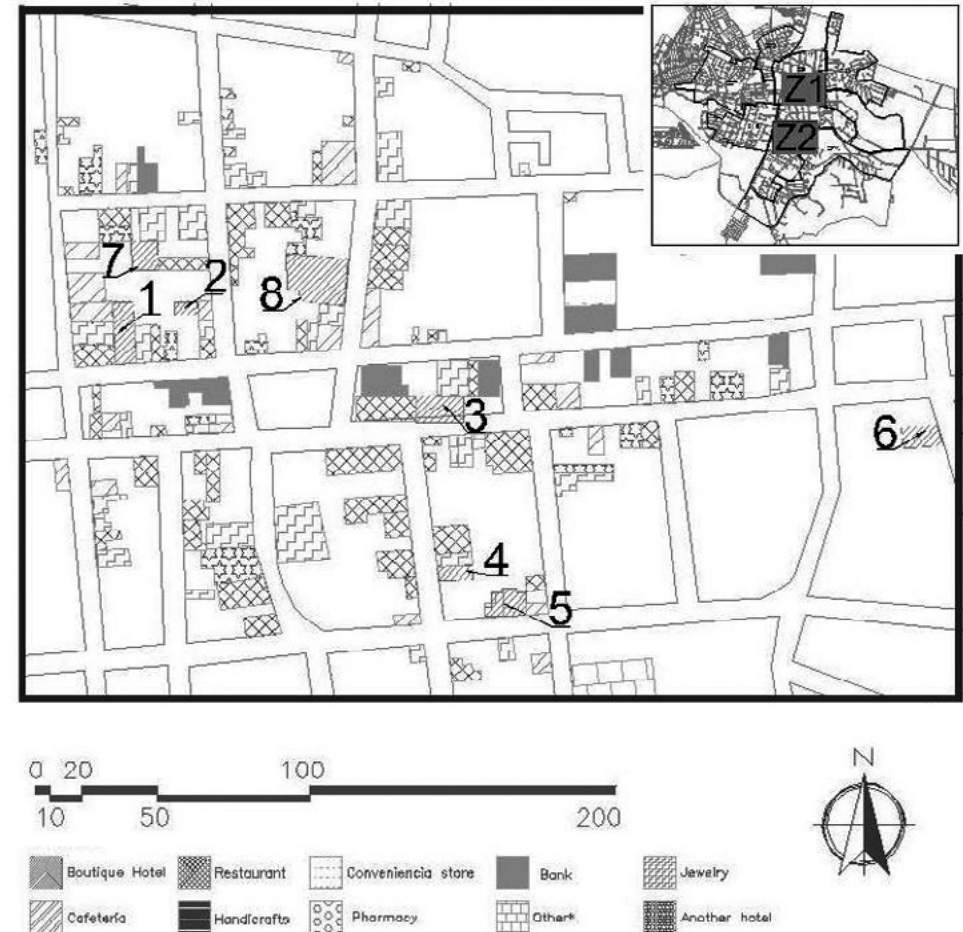
El centro de Guanajuato ha recibido menor atención por parte de los gentrificadores ex-

tranjeros. La población de residentes extranjeros es sustancialmente menor que la de San Miguel de Allende, oficialmente sólo tienen residencia permanente y son migrados extranjeros 303 individuos (Inegi, 2015). En ese sentido la gentrificación está menos extendida, se limita a ciertas calles con las respectivas cualidades patrimoniales y urbanas preferidas de las clases medias transnacionales. Aún así el proceso de apropiación sigue un curso lento pero progresivo.

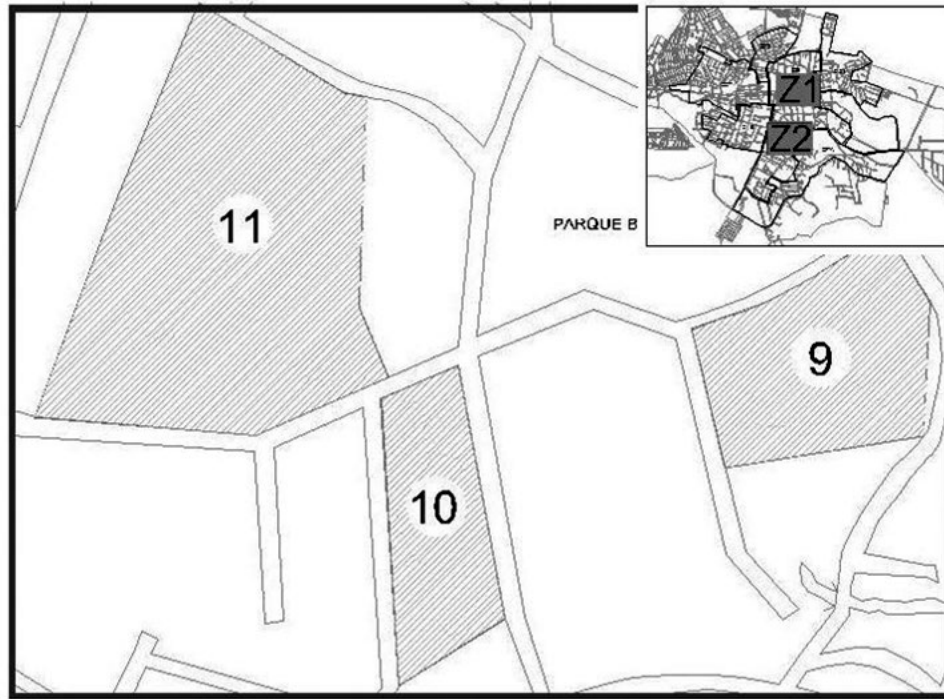
El resultado del análisis de los barrios patrimoniales en los centros históricos de San Miguel de Allende y de Guanajuato, mostró la invasión de un nuevo tejido económico compuesto de hoteles *boutique*, cafés, restaurantes, galerías de arte, tiendas de souvenirs, museos, estacionamientos, entre otros. Se observa la especialización en usos de suelo de servicios con vocación internacional y con fuerte presencia de usuarios extranjeros de los edificios patrimoniales más relevantes como palacios y casonas de Guanajuato (15 edificios protegidos convertidos en hoteles *boutique*) y de San Miguel (10 edificios). Surge así un perímetro exclusivo, marcado por el poder adquisitivo de sus usuarios y que coincide con las zonas patrimoniales de mejor calidad urbana, arquitectónica y estética (Figuras 1 y 2).

Ciudad	Superficie Centro Histórico	Núm. total edificios catalogados	Núm. total hoteles	Núm. hoteles edificios catalogados	Núm. de turistas	Núm. de extranjeros	Núm. <i>boutiques</i> o tiendas de arte
GTO	2.22 km ²	556	747	15	2 600 000	303	37
SMA	1.60 km ²	260	294	8	1 719 000	15 026	53

Tabla 2. Comparativa de recursos patrimoniales, turísticos y urbanos de los centros históricos de Guanajuato y San Miguel de Allende. Elaboración propia. Fuente: Sector 2017a, 2017b, DNUE 2015.



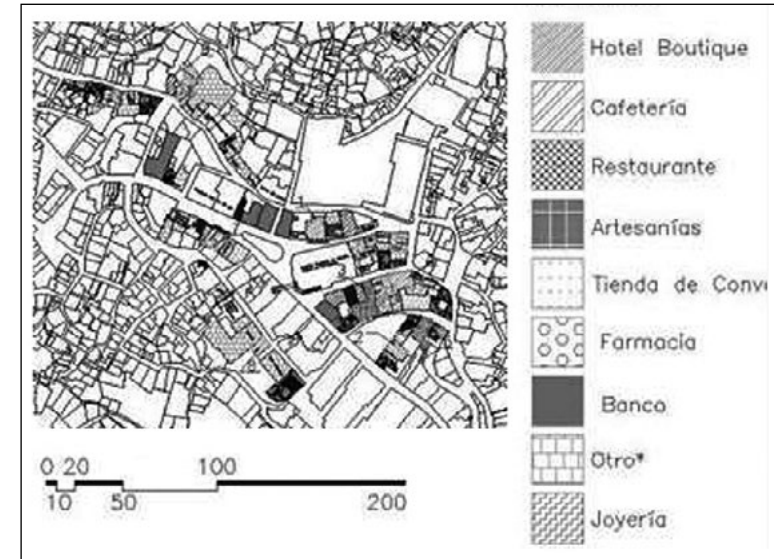
Mapa 1. Zona 1 de Usos de Suelo Turístico y de consumo de alto poder adquisitivo de poblaciones extranjeras en el centro de San Miguel de Allende. Fuente: Elaboración del autor.



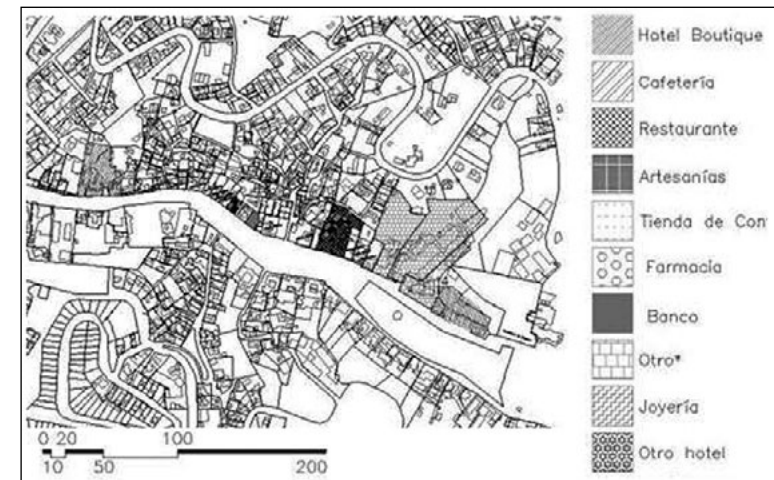
Mapa 2. Zona 2 de Usos de Suelo Turístico y de consumo de alto poder adquisitivo de poblaciones extranjeras en el centro de San Miguel de Allende. Fuente: Elaboración del autor.

El surgimiento de ese enclave de turistificación marca la desigualdad urbana de los centros históricos aquí analizados, y se explica por una fuerte inyección de capital público y privado. El periodo de inversión coincide con la entrada de

México al neoliberalismo y comenzó con algunas inversiones privadas en las décadas de 1980 y 1990, principalmente de familias acaudaladas de la ciudad y otros inversionistas nacionales que habían visto en San Miguel y Guanajuato



Mapa 3. Usos de Suelo Turístico y de consumo de alto poder adquisitivo en el centro de Guanajuato. Fuente: Elaboración del autor.



Mapa 4. Usos de Suelo Turístico y de consumo de alto poder adquisitivo en la zona de La Presa de Guanajuato. Fuente: Elaboración del autor.



Imágenes 1 y 2. Desigualdad urbana determinadas por el nivel adquisitivo y la apropiación de uso de espacio patrimonial entre diversos grupos sociales en el centro de SMA y Guanajuato. En la foto de arriba, poblaciones vulnerables (mujeres comerciantes en la vía pública) y extranjeros y turistas de clases altas consumiendo en la zona turística de San Miguel de Allende. En la foto de abajo, apropiación del espacio público para restaurante turístico en Guanajuato. Fuente: Fotografías del autor, 2018 y 2017.

cierto potencial turístico. El flujo de capital se robusteció de forma importante cuando las ciudades obtuvieron el reconocimiento de la Unesco como Sitios Patrimonio de la Humanidad. Entonces el Estado (Gobierno Federal por medio del INAH y Sectur), invirtió en la renovación urbana de los espacios públicos de sus centros históricos. El capital público y el privado y su predilección por el centro patrimonial para concentrar inversiones está detrás de la constitución de estos perímetros exclusivos y excluyentes.

El sentido utilitario de la ciudad y la migración por estilo de vida

Lo cuestionable de la renovación urbana emprendida por el capital privado y el dinero público no es la restauración del patrimonio, que es en sí positiva para la conservación de referentes históricos e identitarios de las ciudades. Lo cuestionable es el fin de esa renovación, el de la reproducción de capital por medio de la rentabilidad de servicios y el consumo. Ese consumo es una práctica socio-espacial excluyente, real y simbólica que impacta en las desigualdades urbanas seculares de esas ciudades mexicanas. Es la desigualdad por el poder adquisitivo. La ciudad se adapta a los ingresos superiores de los turistas y/o de los residentes extranjeros dolarizados. Los servicios y los productos que se ofertan en los barrios patrimoniales excluyen los intereses y los presupuestos de las clases locales y particularmente las populares. Vender una hamburguesa en ocho dólares (160 pesos) cuando el salario mínimo de los mexicanos es de cuatro dólares la jornada (80 pesos) en los restaurantes que han tomado el centro patrimonial, es una práctica real de exclusión.



Imágenes 3 y 4. Aspecto del patrimonio arquitectónico integrado al mercado inmobiliario internacional en San Miguel de Allende. Comparativa con las condiciones de barrios centrales no turísticos. Foto izquierda, Calle de Allende que concentra un porcentaje muy alto de habitantes extranjeros que han adaptado la arquitectura habitacional y que han sido beneficiados con el mayor cuidado del espacio urbano y servicios por parte del gobierno municipal. Foto derecha, callejón aledaño a la zona turística de Guanajuato en una zona popular de autoconstrucción carente de mantenimiento y obras públicas. Fuente: Fotografías del autor 2019.

La nueva vocación urbana de los centros históricos, sobre todo el de San Miguel, corresponde a la visión que las poblaciones expatriadas tienen de la ciudad como un elemento utilitario. Según los testimonios que recaban las agencias como *InterNations* (2017), las ciudades adoptivas mejor calificadas por los expatriados de los países del Norte son aquellas que ofrecen servicios de ocio, culturales, de salud, entre otros, a proximidad y a precios muy “baratos”. Así que su instalación depende de que las ciudades (y sus proyectos de desarrollo económico) les provean todos esos lujos y comodidades que no necesariamente sirven o son asequibles a los locales y menos a los más desfavorecidos económicamente (Hiernaux, 2012). Otra condición de la dualidad socio-espacial que surge en los centros patrimoniales es la visión de la sociedad local como amigable o servicial, que es la preferida por los expatriados. En las opiniones de los extranjeros se so-

brevadora el tener asistencia doméstica que no se podrían permitir en sus países desarrollados (*InterNations*, 2017; Hiernaux, 2012; Covert, 2017). Este hecho muestra una explotación laboral debido a que muchos trabajadores locales carecen de prestaciones patronales, y por otro lado muestra la explotación de la mano de obra barata de las ciudades patrimoniales por parte del mercado internacional del capital.

El mercado inmobiliario transnacional y el nuevo perfil habitacional.

Otra forma de desplazamiento y exclusión de la turistificación y de la gentrificación pasa por la ley del mercado inmobiliario, el cual se ha dolarizado y acusa fuertes procesos de especulación en los centros patrimoniales analizados. Por ejemplo en el centro histórico de San Miguel de Allende, el 60% de las transacciones en los últimos tres años se han realizado entre

personas de origen extranjero, estadounidense y canadiense principalmente (AMPI SMA, 2018). Según las cifras oficiales el precio promedio de las propiedades en San Miguel se encuentra alrededor de los 500 000 dólares americanos. Otra constatación: en el mercado inmobiliario los precios se publican en dólares y las transacciones en esa moneda y con clientes extranjeros son priorizadas. Las principales agencias inmobiliarias de San Miguel son propiedad de expatriados y varios de los desarrolladores más importantes son también estadounidenses, financiados por bancos de aquel país. Más aún, recientemente se ha detectado una tendencia en el mercado de bienes raíces: los expatriados han encontrado en San Miguel, un negocio inmobiliario por medio de *Airbnb*. Debido a su importante poder adquisitivo son frecuentes los casos en que los extranjeros compran varias propiedades, no para vivir, sino para explotar por medio de rentas a corto plazo que son buen negocio y que según los argumentos de las propias inmobiliarias les permite recuperar su inversión en un plazo muy corto (Aguado, 2018). Además la inversión es atractiva debido al monto significativamente menor de impuestos de propiedad que se pagan en México con respecto a Estados Unidos y Canadá. Se calcula la existencia ya de unas 2 500 viviendas en *Airbnb* en el centro de San Miguel en 2018 (Aguado, 2018).

Conclusiones: la nueva geografía de la desigualdad urbana transnacional impulsada por la gentrificación y la turistificación

Las condiciones económicas, políticas y culturales del periodo neoliberal han condicionado una nueva geografía de la desigualdad urbana

en las ciudades patrimoniales medias de los casos aquí descritos. La economía de Guanajuato y San Miguel de Allende se encontraba deprimida desde mediados del siglo XX debido a que no fue integrada al desarrollo industrial del fordismo, en su equivalente "milagro mexicano". En ese lapso el centro de sus ciudades perdió valor inmobiliario al mismo tiempo que su "pobreza" le permitía ir conservando su patrimonio y su valor cultural. Esa mezcla fue el caldo de cultivo para que en el siglo XXI el neoliberalismo triunfante incorporase al capital mundial lugares periféricos para ser explotados por la industria turística y por la migración transnacionales. Ambas ciudades, desde sus gobiernos municipales, adoptaron desde al menos los años 1990 el paradigma gubernamental de hacer de la ciudad un lugar de generación de riqueza y de poner todas las condiciones (fiscales, inversiones, renovaciones urbanas y cultura) para que el capital privado se instalase en sus territorios patrimoniales. Otros estudios podrán profundizar en la responsabilidad de los actores locales en los procesos de gentrificación y turistificación, particularmente la de los gobiernos municipales y las esferas empresariales, que en el caso de las dos ciudades guanajuatenses históricamente han estado muy coludidas en intereses económicos y políticos. En el análisis aquí planteado se avizora ya el gran peso de lo local para que lo global se instale con sus transformaciones socio-territoriales.

El resultado socio-espacial es la desigualdad urbana que establece nuevos principios en su estructura: una nueva relación desigual centro-periferia y un mosaico territorial fragmentado. El centro se gentrifica y/o se especializa en servicios turísticos. Éste se convierte en un lugar de consumo y de residencia para unos

cuantos, élites económicas que mantienen el costo de vida elevado y se pueden permitir vivir en burbujas de comodidad. El centro patrimonial se vuelve estratégico para el desarrollo general de la ciudad y se vuelve el punto de referencia para el prestigio del *marketing* urbano y turístico que busca insaciablemente más turistas, más residentes, más ricos. En San Miguel de Allende el centro patrimonial se ha convertido en el fetiche preferido de un desarrollo urbanístico periférico en forma de enclaves residenciales exclusivos y cerrados pensados para extranjeros afortunados. La expansión espacial de la urbanización en periferia es paradójicamente conducida por el prestigio de un centro reconocido como patrimonio mundial y como el mejor lugar para vivir a nivel mundial (*Travel & Leisure*, 2018).

De esa estructura deriva la acentuación de las desigualdades urbanas y la disgregación espacial. Es decir que la ciudad de los ricos se hace más rica y la de los pobres se hace más pobre. Ello mientras que la primera, la ciudad de los ricos, se va expandiendo y apoderando del uso y del espacio que así convengan a sus fines de reproducción de capital. Los pobres se van segregando, a veces quedan atrapados pero excluidos entre un centro turistificado, barrios residenciales ricos y enclaves cerrados periféricos.

La relación entre la ciudad rica y la pobre tiene una base política en la era neoliberal de la ciudad. En el caso de los dos centros patrimoniales aquí estudiados, la inversión del Estado han privilegiado la ciudad rica la renovación y mejora de servicios, infraestructura, equipamiento y patrimonio del centro. Mientras que a los barrios pobres peri-centrales o periféricos se les ha limitado el servicio de agua, pavimento, electricidad y transporte.

Podemos esbozar así el prototipo de las nuevas desigualdades urbanas de ciudades medias patrimoniales latinoamericanas, sometidas a fuerzas transnacionales (migración por estilo de vida, turismo, patrimonialización e inversiones inmobiliarias) que han fragmentado más su estructura y acentuado sus inequidades seculares: un centro turistificado marcado por graves desigualdades (reales y simbólicas) basadas en el poder adquisitivo; un anillo de barrios centrales con las mejores calidades urbanas y arquitectónicas e integrados al mercado inmobiliario global y dolarizado, que desplaza y expulsa residencialmente a las clases locales, particularmente a las populares; luego un mosaico de barrios o colonias precarios que sirven por medio de su mano de obra barata y servicios al esquema utilitario de la ciudad, por el cual los expatriados han pagado al establecerse como terratenientes en la ciudad; Por último, un sistema satelital de enclaves residenciales periféricos que replican el esquema de suburbio de los países del Norte y que es habitado por poblaciones expatriadas de alto ingreso.

Ese nuevo esquema evidente y existente en un número creciente de ciudades en América Latina es a todas luces insostenible e indecente socialmente, su paso es galopante y las brechas que abre entre ricos y pobres son cada vez más profundas. Esas nuevas desigualdades merecen ser atendidas y sobre todo contenidas, reclaman urgentemente su estudio y mayor entendimiento. Este trabajo abre pistas y está muy lejos de agotarlas, el llamado está hecho para aquellos que pensamos y hacemos la ciudad.

Referencias

- Aguado, J. (2018). "Tourism in San Miguel: Good or Bad?" en *Atención San Miguel de Allende* (San Miguel de Allende: Atención) 02 Feb,18.
- AMPI SMA (2018) Asociación Mexicana de Profesionales Inmobiliarios de San Miguel de Allende en <http://ampisanmigueldeallende.org/es/articulos/> acceso 12 de sept 2018.
- Antaki, I. (2001). *A la vuelta del nuevo milenio*. México, D. F.: JM Editores.
- Benson, M. (2012). "How Culturally Significant Imaginings are Translated into Lifestyle Migration". En *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 38 (10): 1681-1696.
- Carrión, F. y Erazo, J. (2016). *El derecho a la ciudad en América Latina. Visiones desde la política*. México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Castells, M. (2005). *Globalización, desarrollo y democracia: Chile en el contexto mundial*. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica.
- Choay, F. (2009). *Le patrimoine en questions*. París: Editions du Seuil.
- Cócola-Gant, A. (2018). "Tourism gentrification". En Lees L. y Phillips M. (eds.), *Handbook of Gentrification Studies*. Cheltenham and Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Covert, Lisa-Pinley (2017). *San Miguel de Allende: Mexicans, Foreigners, and the Making of a World Heritage Site*. Lincoln and London: University of Nebraska Press.
- Delgadillo, V.; Díaz, I. y Salinas L. (2015). *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*. México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Delgadillo, V. (2015). "Patrimonio urbano, turismo y gentrificación". En Delgadillo, Víctor; Díaz, Iván y Salinas, Luis (eds.), *Perspectivas del estudio de la gentrificación en México y América Latina*. México, D. F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Delgadillo, V. (2016a). "Selective modernization of Mexico City and its historic center". En *Urban Geography*, 37(8): 1-21.
- Delgadillo, V. (2016b). *Patrimonio Urbano de la Ciudad de México. La herencia disputada*. México, D. F.: Universidad Autónoma de la Ciudad de México.
- DNUE (2015) *Directorio Nacional de Unidades Económicas* <http://www.beta.inegi.org.mx/app/mapa/denue/default.aspx> (acceso 18 de Febrero de 2019).
- Glass, R. (1964). "Introduction: aspects of change". En Centre for Urban Studies (eds.) *London: Aspects of change*. London: MacGibbon and Kee.
- Harvey, D. (2015). *Ciudades Rebeldes*. Madrid: Akal.
- Hayes, M. (2018). *Gringolandia: Lifestyle Migration and the Colonial Geographies of Late Capitalism*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Hiernaux, D. (2012). "Migraciones por estilo de vida e imaginarios en México". En *Revista Homo Viator*. núm. 3. México, D. F.: Instituto Politécnico Nacional.
- Inegi (2015). Sistema para la Consulta de Información Censal 2015. En <http://gaia.inegi.org.mx/scince2/viewer.html> (acceso 15 Febrero de 2019).
- INM (2009) *Censo de extranjeros en México*. México, D. F.: Centro de Estudios Migratorios.
- INTERNATIONS (2017). *The Best & Worst Places for Expats in 2017* en <https://www.internations.org/expat-insider/2017/the-best-and-worst-places-for-expats-39182> acceso 20 Mayo, 2018.
- Janoschka, M. Sequera, J. y Salinas, L. (2014). "Gentrification in Spain and Latin America". En *International Journal Urban Regional Research*, 38: 2-44. New Jersey: Wiley-Blackwell.
- López-Morales, E. (2016). "Acerca de una gentrificación planetaria, políticamente útil". En *Revista INVI*, 31(88): 217-240. Santiago de Chile: Instituto Nacional de Vivienda.
- Marx, K. (1979). *El capital: crítica de la economía política*. México, D. F.: Siglo XXI.
- Montaner, J. M. y Muxi, Z. (2012). *Arquitectura y política*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Moskowitz, P. (2018). *How to Kill a City*. New York: Nation Books.
- Navarrete, D. (2017). "Turismo gentrificador en ciudades patrimoniales. Exclusión y transformaciones urbano-arquitectónicas del patrimonio en Guanajuato, México". En *Revista INVI*, 32(89): 61-83. Santiago de Chile: Instituto Nacional de Vivienda.
- PNUD (2002). *Informe sobre el Desarrollo Humano 2002*. Madrid: Mundiprensa.
- Reyes, R. (2014). «Migración extranjera: ¿gentrificación?». En *Revista Ciudades*, 103: 9-15. Puebla: BUAP.
- Sassen, S. (1996). *La ville globale: New York, Londres, Tokyo*. Trad. Denis-Armand Sophie. París: Descartes et Compagnie.
- Sassen, S. (2015). *Expulsiones: Brutalidad y complejidad en la economía global*. Buenos Aires: Katz.
- Secchi, B. (2013). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Catarata.
- Sectur (2017a) Perfil del Visitante a San Miguel de Allende. Disponible en: http://www.observatorioturistico.org/cenDoc/4cd34-Perfil-SMA-2015_OT.pdf (acceso 13 de julio de 2019).
- Smith, N. (1979). "Toward a Theory of Gentrification. A Back to the City Movement by Capital, not People". En *Journal of the American Planning Association*, 45(4).
- Smith, N. (2002). "New globalism, new urbanism: gentrification as a global urban strategy". en *Antipode*, 34(3).
- Travel & Leisure (2018). *This Charming Mexican City Was Voted the Best in the World for the 2nd Year in a Row*. En <https://www.travelandleisure.com/worlds-best/san-miguel-de-allende-best-city-in-the-world> (acceso 20 de marzo de 2018).

Percepción del paisaje urbano: Taxco de Alarcón, Guerrero

Sellenne Galeana Cruz
UNAM-Facultad de Arquitectura
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7622-552X>

Resumen

En este artículo se estudia la percepción del paisaje urbano a partir del espacio público producido en un contexto patrimonial e histórico, que ha sido innovado con el objetivo de satisfacer las demandas del turismo y hacerlo atractivo para sus visitantes, pero con repercusiones en la lectura que los habitantes tienen de su ciudad. En el desarrollo de la investigación se utilizó una metodología cualitativa con enfoque interpretativo y etnográfico a través de la observación participante, las entrevistas colectivas y la elaboración de mapas mentales. El lugar examinado fue Taxco de Alarcón, que forma parte de una ruta turística importante en el estado de Guerrero. Los resultados muestran que el impacto en la percepción del paisaje urbano por parte de los habitantes es producto de las transformaciones físicas, económicas y socioculturales, cuya configuración deriva en una legibilidad que fusiona tanto las imágenes colectivas que le dan sentido de pertenencia e identidad como las dinámicas de consumo dirigidas al turista, bajo una constante aceptación por el beneficio económico obtenido.

Palabras clave: percepción, paisaje urbano, patrimonio, espacio público, apropiación y uso.

Abstract

This article studies the perception of the urban landscape from the public space produced in a heritage context, which has been innovated to make it more attractive to the tourism demand. However, it has had repercussions on the interpretation that the inhabitants have of their city. During the development of the research, a qualitative methodology with an interpretative and ethnographic approach was used through participant observation, collective interviews, and the preparation of mental maps. The location examined was Taxco de Alarcón, which is part of an important tourist route in the state of Guerrero. The results show that the impact on the perception of the urban landscape by the inhabitants is the product of the physical, economic, and socio-cultural transformations. The configuration derives in readability that fuses both the collective images that give it a sense of belonging and identity and the dynamics of consumption aimed at tourists, under constant acceptance for the economic benefit obtained.

Keywords: perception, urban landscape, heritage, public space, land use and appropriation.

Fecha de recepción:

30 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

25 de julio de 2020



Resumo

No presente artigo estuda-se a percepção da paisagem urbano a partir do espaço público produzido num contexto patrimonial e histórico, que tem sido inovado com o objetivo de satisfazer as demandas do turismo e torná-lo atraente para os visitantes, mas tem tido repercussões na leitura que os habitantes têm de sua cidade. Uma abordagem qualitativa, interpretativa e etnográfica é utilizada através de entrevistas coletivas e mapas mentais. O sítio a ser examinado é o Taxco de Alarcón, que faz parte de um importante rota turística no estado de Guerrero, no México. Os resultados mostram que o impacto na percepção dos habitantes da paisagem urbana é o efeito das transformações físicas, econômicas e socioculturais, cuja configuração deriva numa legibilidade que funde tanto as imagens coletivas que lhe dão um sentido de pertencimento e identidade quanto as dinâmicas de consumo dirigidas ao turista, tudo pelo benefício econômico obtido.

Palavras-chave: percepção, paisagem urbana, patrimônio, espaço público, apropriação e uso

Introducción

El estudio de la percepción del paisaje urbano a partir del espacio público de un lugar denominado como patrimonio, permite conocer las implicaciones que ha tenido la actividad turística en el modo de habitar de los pobladores. Se entiende por paisaje urbano al ámbito configurado a partir del diálogo entre el entorno material y las condicionantes socioculturales; es decir, en su construcción se entretajan la imagen urbana, a partir de la legibilidad, junto con las prácticas y las relaciones socioculturales (costumbres, tradiciones, historia, mitos, símbolos, rutinas, hábitos, entre otros) de un sujeto receptor e incide en su apropiación y uso (Caneto, 2000). En tal perspectiva, el patrimonio se refiere al aspecto tangible (material) e intangible (inmaterial) que actúan de manera interconectada en el proceso de percepción del paisaje, que se convierte en “la mercancía principal rodeada por objetos, sujetos y servicios” (López y Valverde, 2016: 38) con fines de consumo, en un contexto y territorio específico. El caso de estudio se refiere al centro urbano de Taxco de Alarcón, Guerrero, cuya actividad turística es relevante para la economía de su población desde principios del siglo xx.¹

1. Los primeros asentamientos humanos en Taxco, en el siglo xvi, fueron producto de la actividad minera que trajo consigo la expansión de la localidad con adaptación a la topografía accidentada. Se edificaron templos con sus respectivas plazas o atrios, cuya función de núcleos barriales y distribuidores de calles sinuosas estructuran el trazo urbano. En la actualidad, según datos expuestos en la Cédula de Información Municipal (SCIM) de la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol) del 2013, del Censo de Población y Vivienda 2010 y la Encuesta Intercensal 2015, del Inegi, el municipio de Taxco de Alarcón tiene un total de 108 146 habitantes y está conformado por cinco localidades: Acamixtla, Acuitlapán, Tlamacazapa, Taxco el Viejo y Taxco de Alarcón. Este último tiene una población de 52 217 habitantes.

Varios factores socioculturales, económicos y políticos definen a Taxco de Alarcón como un sitio turístico de importancia, lo que motiva su exploración para comprender la percepción del paisaje a través de determinantes como el turismo y el patrimonio. Así, en coincidencia con Alcaraz y Salgado (2013), el cambio de actividad económica, de minera a turística, ha sido un detonante para la transformación de la ciudad, que ha originado conflictos urbanos, sociales y ambientales.

En la actualidad, la ciudad de Taxco de Alarcón destaca por su actividad turística, su transformación de localidad minera a turística comenzó con la conclusión del tramo Cuernavaca-Taxco de la ruta México-Acapulco en 1928 (Babini, 2005), configurándose el denominado Triángulo del Sol, compuesto por el binomio de Ixtapa-Zihuatanejo, al norte, Taxco al centro y Acapulco al sur. En los recorridos por esa ruta viajeros nacionales e internacionales descubrieron la riqueza arquitectónica de Taxco. Décadas más tarde, en 1990, una parte de su estructura urbana fue declarada Zona de Monumentos Históricos. Se trata de un área de 0.374 km² compuesta por 72 manzanas que incluyen 96 edificios de valor histórico y cultural construidos entre los siglos XVII al XIX, con estilos arquitectónicos del barroco y neoclásico. Su decreto de zona histórica establece: “en conjunto forma parte de las expresiones urbanas y arquitectónicas relevantes que integran el patrimonio cultural de la Nación” (DZMH, 1990: 2).²

Los criterios de valoración para su consideración patrimonial se deben a diversas variables históricas, sociales y medioambientales,

2. En adelante esta zona se mencionará únicamente como DZMH-Taxco.

destacan las siguientes: tiene antecedentes prehispánicos a 13 km, Taxco el Viejo, además, es una de las primeras zonas mineras descubiertas por Hernán Cortés, cuya actividad de explotación ha sido determinante en su desarrollo urbano; asimismo, la traza tiene una morfología característica de un lugar de minas y su arquitectura civil y religiosa proviene de diferentes periodos.

En el año 2002, Taxco de Alarcón fue designado Pueblo Mágico en el contexto de la política pública federal bajo el Programa Pueblos Mágicos 2001 (PPM-2001), que surge del Programa Nacional de Turismo 2001-2006 como una estrategia del Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006. De acuerdo a lo señalado por la Secretaría de Turismo (Sectur), se define como Pueblo Mágico a “una localidad que tiene atributos simbólicos, leyendas, historia, hechos trascendentes, cotidianidad, en fin, magia que te emanan en cada una de sus manifestaciones socio-culturales, y que significan hoy en día una gran oportunidad para el aprovechamiento turístico”. Por su parte, la Organización Mundial de Turismo (OMT) menciona que el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a los de su entorno habitual con fines de ocio, por negocio y otros motivos, por lo que el turismo no constituye una actividad económica productiva, sino una actividad de consumo. Es así como la actividad turística se ubica como detonante económico principal en correspondencia a la escala global y local, basada en la estrategia de consumo por parte de visitantes temporales con fines de ocio y recreación, cuyo actor se denomina turista.

La globalización del turismo conlleva “un mecanismo de artificialidad y espectacularización de los paisajes urbanos y naturales, en pro de un consumo masivo” (Diniz, y Moquete, 2011: 443), esto es, implica llevar a cabo transformaciones en la estructura socio-espacial, pues será necesario contar con lugares para hospedaje y rutas de visitas a áreas urbanas y naturales que son promocionadas en los medios de comunicación, con el objetivo de satisfacer las necesidades de confort y disfrute del turista. De esta manera, los atributos de un lugar se potencian como un recurso económico a través de su función turística (De la Calle, 2002), en otras palabras, se convierte en un lugar de consumo con efectos colaterales por la transformación del espacio público que es parte del paisaje urbano, cuyos atributos circunscriben las costumbres, las tradiciones, la historia, los mitos, las fantasías, los símbolos, los rituales y los hábitos.

En dicho proceso, las dinámicas nacionales e internacionales derivadas de la economía global se amalgaman con las particularidades socio culturales que otorgan sentido de pertenencia a una localidad, es decir, confluyen los rasgos materiales y expresiones de un grupo social como los modos de vida, los valores, las creencias y las tradiciones, lo anterior según la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco, 2014). Así, “lo local se conecta con lo global en una especie de lenguaje común que poco a poco ha ido interiorizándose en la mente y en las perspectivas de los practicantes” (Amescua y Topete, 2013: 14-15), es una especie de simbiosis que lleva implícito el beneficio económico y convergen tanto la lectura de los habitantes

como la de los turistas, lo cual es evidente en la significación del espacio público.³

En Taxco de Alarcón, el patrimonio que proviene de las prácticas y los componentes socioculturales se ofertan como producto de consumo, es el caso de la venta de artefactos y joyería de plata que se promociona en su carácter de ruta espectáculo, es decir, la acción de vender plata se suma a la escenificación con fines turísticos y comerciales, y no como manifestación cultural y artística de un grupo humano (Amescua y Topete, 2013) que representa el origen del lugar.⁴

En tal contexto, la afluencia de visitantes nacionales e internacionales atraídos por la promoción en los medios, muestra un turismo de fin de semana, principalmente,⁵ que se dispersa en varios lugares atractivos como: El Cristo de la Cima, Las grutas de Cacahuamilpa, el Zoofari, Ixcateopan, la Ex hacienda de San Juan Bautista, El Teleférico, Las Pozas de Agua Azul de Atzala; así mismo, el centro urbano es

3. La *lectura* refiere a la interpretación que realizan las personas del entorno derivada de la percepción, donde confluyen los diversos sentidos. De acuerdo con Briseño-Ávila (2018), en la interacción de las personas con el espacio intervienen la percepción visual, auditiva, olfativa, táctil y kinestésica; sin embargo, la percepción visual aporta el 80% de la información.

4. Babini (2005), menciona que los primeros pobladores de Taxco fueron atraídos por el inicio de la actividad minera y extracción de plata, en el siglo XVI, asentándose en las laderas del Cerro Atache. Más adelante, a partir de 1932 con la llegada de Guillermo Spratling, la artesanía relacionada con la plata se convirtió en una manifestación cultural importante.

5. A partir de la observación participante, durante un periodo de 18 meses, se deduce que, en mayor medida, el turismo en Taxco son visitas de fin de semana. Respecto al comercio de la plata como actividad económica productiva, también atrae a personas procedentes de otros estados del país los fines de semana, para realizar compra y venta de plata, el tianguis principal se instala en los alrededores de la carretera Taxco-México km 95: la afluencia de los compradores tiene efecto en la apropiación y uso del espacio público con fines comerciales más que turísticos.

muy concurrido por su arquitectura religiosa (la parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, el Santuario del Señor de la Santa Veracruz, el Ex convento de San Bernardino de Siena, la Parroquia de la Preciosa Sangre de Cristo en Chavarrieta, la Parroquia de San Miguel Arcángel, la Capilla de San Nicolás Tolentino y el Templo expiatorio de la Santísima Trinidad) y su arquitectura civil, que en la actualidad funciona como museos (Casa de Las Lágrimas o Casa Figueroa, Casa Humboldt, Casa Borda, Casa Guillermo Spratling, Museo de la Platería y la Galería de arte en Plata), la Plazuela de San Juan, la Plazuela de Bernal, el Barrio de la Guadalupe, el Ayuntamiento y el Salón Dorado.⁶

Las representaciones arquitectónicas y urbanas mencionadas líneas antes, son vestigios acumulados de manera sucesiva a través de diferentes momentos históricos, sociales, políticos y culturales, que se han convertido en referente de *identificación* comunitaria desde diferentes perspectivas compartidas entre las personas que las significan de manera intermitente (Maffesoli, 1998). Tal disertación subyace en la actual posmodernidad de la imagen que se ha vuelto imprescindible en la vida social y manifiesta el imaginario social, convirtiéndose éste en el sustento del sentimiento de comunidad y la emoción compartida (Maffesoli y Gutiérrez, 2004).

En diversas escalas del paisaje, el espacio público es escenario de los tipos de apropiación y uso como efecto de las varias expresiones colectivas, que conlleva a dinámicas de convivencia e interacción socioespacial hete-

rogéneas entre los grupos de personas (habitante y turista). En tal proceso, las personas internalizan prácticas domésticas, sociales, económicas y culturales, cuya resignificación se entremezcla con las prácticas de consumo derivadas de la actividad turística, por ello, la pregunta que motiva la presente investigación es la siguiente: ¿por qué la actividad turística impacta en la significación de la percepción del paisaje urbano de los habitantes?

El objetivo principal de este artículo es analizar las causas, que derivadas de la actividad turística, impactan en la percepción del paisaje urbano de los habitantes, así como en los diversos tipos de apropiación y uso del espacio público. La hipótesis parte de que el impacto de la actividad turística en la percepción del paisaje urbano de los habitantes es efecto de la escenificación de un lugar atractivo y con potencial de consumo, a través de transformaciones físicas y socioculturales para satisfacer las demandas del visitante o turista en sincronía con el *slogan* global; sin embargo, en cierta medida, se ha conservado el sentido de pertenencia en una especie de codependencia económica y fusión sociocultural global y local.

Se propone resolver la interrogante a través de la legibilidad del entorno y en dos dimensiones de análisis: a) la territorial que comprende los elementos arquitectónicos y urbanos y b) la sociocultural a partir de las prácticas y relaciones sociales y culturales, ambas vinculadas con los sentimientos y las emociones compartidas. Además, se recuperan las técnicas de la metodología cualitativa como la observación participante, la entrevista semi estructurada y la elaboración de mapas mentales.

6. Se revisaron varios mapas y guías diseñados para el turista y se elaboró una lista de los lugares y edificaciones considerados para su visita, que más adelante se presentan a partir de la lectura de los habitantes.

Consideraciones teóricas

En este análisis se entiende por paisaje urbano a la interpretación de todo lo que se percibe de un territorio (Briceño-Ávila, 2018), esto es, se refiere a la imagen que se tiene del espacio público derivada de la interacción entre las personas y el entorno, que comprende las características físicas y socio culturales en vínculo con los sentimientos y las emociones compartidas hacia los fragmentos con los que se relacionan (Maffesoli y Gutiérrez, 2004). Tal interpretación está “determinada por la morfología de sus elementos físicos, que son objetivos, pero en la que intervienen factores estéticos (...) y a factores emocionales” (Maderuelo, 2010: 576), así, en el aspecto objetivo destaca el medioambiente y en el subjetivo, lo social, lo cultural y las emociones; y en esta investigación se analizan a partir de la percepción del espacio público. En coincidencia con Silva (2006: 97), la percepción conlleva un “proceso de selección y reconocimiento que va construyendo ese objeto simbólico”, éste último alude al paisaje urbano, por ello, su percepción puede corresponder o no a una realidad descrita empíricamente.

El espacio público es entendido como el ámbito de uso colectivo que permite el paseo y el encuentro, otorgando sentido a la ciudad y comprende “el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural” (Borja y Muxi, 2003: 9); es escenario de representación, vivido a través de imágenes y símbolos (Lefebvre, 1974). La dimensión social y cultural, de acuerdo con Briceño-Ávila alude a “los valores, las tradiciones, las costumbres, las expresiones artísticas, la historia y la evolución humana de cada lugar” (2018: 11), cuyos aspectos están vinculados con el sentido de pertenencia e identidad, que devienen el patrimonio

de una comunidad; por ello, el espacio público “es donde se construye la memoria colectiva y se manifiestan las identidades múltiples y las fusiones en proceso” (Borja, 2014: 540); tal memoria colectiva implica la evocación de imágenes y símbolos construidos a partir de la vida cotidiana que se representan en plazas, plazuelas, atrios, calles, callejones, entre otros.

Ahora bien, la lectura del espacio público difiere según el tipo de persona, mientras que el turista vive una experiencia a través de paseos por las calles y acceso a sitios panorámicos, con descansos intermitentes en el espacio público (Díaz, Santana y Rodríguez, 2013), apuntando en mayor medida hacia el gozo y el disfrute sin que ello descarte la necesidad de uso; en cambio, el habitante asume recorridos que forman parte de su vida cotidiana hacia destinos que resuelven necesidades, la “puesta en escena” de sus representaciones de la ciudad revela la manera en que vive el territorio y la posición que tiene en él (Silva, 2006: 27), cuyo gozo y disfrute pueden darse al mismo tiempo.⁷

De acuerdo con Maffesoli y Gutiérrez (2004), en la vida cotidiana confluyen la pasión y los sentimientos compartidos y no está sujeta sólo a la razón, además, explica que la cultura del sentimiento evoca a la ética de la estética que refiere al deseo de adherirse a uno o más grupos, donde el valor, la admiración, el *hobby* o el gusto del instante se convierten en soporte del carácter colectivo que impulsa la adhesión, así “el hecho de experimentar algo de manera conjunta constituye un factor de socialización” (Maffesoli, 1998: 18), lo que conlleva al imaginario estético, es decir, el sentimiento co-

7. En esta investigación se denomina *persona* tanto al habitante como al turista.

munitario que deriva del entusiasmo y la espontaneidad a partir de mitos, costumbres, historias, fantasías, símbolos y rituales.

En este proceso simbiótico de experiencias, la legibilidad del entorno se refiere a “la cualidad que hace que un lugar sea comprensible” (Bentley, Alcock, Murrain, McGlynn y Smith, 1999: 42), permitiendo descifrar la incidencia de la actividad turística en la significación de la percepción del paisaje urbano de los habitantes, por ende, en su modo de habitar. Méndez afirma que “un espacio es habitable en la medida que es identificable, o descifrable, nítido e inconfundible, sin ambivalencias, o sea: legible” (2010: 17), esto es, un lugar habitable implica el sentido de pertenencia construido a partir de referentes socioculturales tangibles e intangibles que constituyen el patrimonio.

De acuerdo con la Unesco (2014), la noción de patrimonio implica el “capital cultural” que comprende los monumentos, los conjuntos y lugares, es decir, las obras arquitectónicas, la escultura y el paisaje, con valor universal social, cultural, histórico y artístico; refiere tanto a las expresiones, los conocimientos y las técnicas como a los espacios, objetos o artefactos que le son inherentes. Por ello, el patrimonio cultural es entendido como el conjunto de expresiones, tradiciones y hábitos que se construyen de manera inseparable con el espacio público, que es materia de representación colectiva en un proceso holístico de aspectos históricos, sociales, culturales y artísticos. En particular, el espacio público patrimonial del paisaje urbano constituye el escenario de las representaciones que se experimentan a través de imágenes y símbolos construidos en la memoria colectiva, que expresa el sentido de pertenencia de una comunidad, es decir, las manifestaciones de apropiación y uso de la vida cotidiana.

A partir de varias investigaciones sobre turismo, patrimonio, paisaje urbano e imaginarios sociales, se construye la perspectiva utilizada en el presente análisis, a continuación, se describen algunas.

Maffesoli expresa que en la actual posmodernidad ha sucedido el “deslizamiento desde la lógica de la identidad hasta la lógica de la identificación” (1998: 17), e indica que la primera es individualista y la segunda, colectiva; mientras que la identidad significa que un individuo es parte de un grupo con características específicas y concretas, la *identificación* contribuye a que una persona forme parte de uno o más grupos, que supone una combinación de valores y “la persona sólo tiene valor en relación con los otros” (1998: 20). Para esto, Maffesoli propone el reconocimiento de la idea de persona, como aquella máscara que es intercambiable y adaptable a diversas escenas, donde al mismo tiempo participan otras personas como actores en una evocación de socialidad empática. En ese sentido, en el presente trabajo se reivindica tal significación de persona, por una parte, el papel como habitante, y por otra parte, el papel como turista, ambos pertenecientes a otros grupos diversos, según corresponda. Así, al mismo tiempo que se hace referencia a la identidad, se reivindica la identificación comunitaria que alude a la significación colectiva alternativa, en cuanto a la diversificación de valores compartidos a partir de la empatía instantánea.

Briceño-Ávila (2018) analiza el paisaje urbano a través del espacio público en un sector del centro histórico de la ciudad de Mérida, Venezuela, con el objetivo de evaluar las preferencias de la comunidad y elaborar un proyecto a partir de los atributos de la percepción urbana. Propone variables físicas como: a) la

configuración físico-espacial a través de micro secuencias en plazas, plazuelas y calles; b) las actividades en relación con la vivienda, la interacción económica en la calle, las actividades de información y la presencia de locales comerciales; c) la biodiversidad, como la vegetación y las pendientes de la topografía; y d) la diversidad de vegetación en relación con la vivienda. Asimismo, variables patrimoniales como: a) la integridad física refiriéndose a la evidencia del grado de conservación natural observada en la historia de las capas temporales (patrimonio), el mantenimiento y la conservación de elementos singulares; y b) la expresión estética, referente a la cohesión entre las características tipológicas arquitectónicas. Señala que a partir de estas variables físicas y patrimoniales se puede evaluar el impacto de los proyectos en conjunto con la noción espacio-temporal del paisaje, condicionante que se reivindica en esta investigación, asimismo, la variable que aborda la configuración físico-espacial en relación con las secuencias que se agrupan en rutas del ámbito público como las plazas, las calles, los callejones, los atrios, las banquetas, y demás.

Mercado y Fernández (2018) realizan un estudio sobre la incidencia de las actividades turísticas en la percepción social urbana que tiene la población residente y los turistas en Sevilla, España, con la finalidad de identificar los posibles conflictos que produce dicha percepción en torno al mismo paisaje. En dicho estudio consideran elementos formales, funcionales y culturales; utilizan un análisis cualitativo con tres herramientas básicas: la entrevista a agentes representativos, grupos de discusión o entrevista colectiva y la sistematización de la información periodística. Para las sesiones consideran un grupo de no menos de cinco ni más

de diez personas con un tiempo de no más de noventa minutos, de acuerdo con las recomendaciones metodológicas de Krueger (1991), Gil (1992), Callejo (2001) y Suárez (2005). Las consideraciones operativas para llevar a cabo el taller en grupos de discusión y entrevista colectiva son una guía pertinente que se retoma para el presente estudio y realizar una reflexión desde el punto de vista de los habitantes; así como los elementos para comprender el paisaje urbano como la localización de conflictos socioespaciales y la valoración del paisaje urbano en relación con la habitabilidad.

La percepción urbana de un lugar turístico es abordada por Caneto (2000) en la Villa de Carlos Paz de la provincia de Córdoba, Argentina, con la finalidad de entender el comportamiento espacial a través de la imagen mental utilizando como herramienta la legibilidad. Las medidas de percepción utilizadas aluden a: la polaridad positivo-negativo, los nodos, las sendas, los hitos, los lugares preferenciales, la percepción del crecimiento, las distancias percibidas, las áreas autónomas, los errores en la localización, la distorsión y la borrosidad. La metodología comprendió la aplicación de encuestas para obtener dos tipos de información: a) sociodemográficas del sujeto y b) referente a la percepción del entorno, es decir, la imagen colectiva de los encuestados sobre la identidad, la estructura y el significado que la ciudad tiene para sus habitantes. El cuestionario se integró con ocho preguntas de opción múltiple y una respuesta abierta. Para el presente estudio se recuperan las variables como los nodos, las sendas (rutas), los hitos y los lugares preferenciales, así como la polaridad positivo-negativa, en coincidencia con Mercado y Fernández (2018), que están vinculadas con los conflictos socioespaciales.

Como se ha mostrado, las investigaciones expuestas proponen diversos aspectos de análisis en relación con la percepción del paisaje urbano y su representación en el espacio público en contextos turísticos y/o patrimoniales, a saber: el físico espacial, el psicológico, el funcional, el formal y el urbano, principalmente. De este modo, el presente estudio sobre la percepción del paisaje urbano se aborda a partir de la legibilidad del entorno, así como desde la dimensión territorial a partir de la forma física—elementos arquitectónicos y urbanos que configuran el paisaje— y la dimensión sociocultural que alude al modelo de actividad o uso—relaciones y prácticas sociales y culturales que se llevan a cabo en la vida cotidiana—, vinculados con los sentimientos y emociones compartidos de las personas que participan en la indagación.

Enfoque metodológico

En la investigación se utilizó una metodología cualitativa, con enfoque interpretativo y etnográfico (Grinnell, 1997), que consiste en obtener y analizar las perspectivas y puntos de vista de los habitantes, así como las prácticas e interacciones entre quienes participan en el espacio público en vínculo con los sentimientos y emociones. Se proponen como instrumentos de recolección la observación participante, la entrevista semiestructurada y el mapa mental.

La observación participante se utiliza para estudiar las características arquitectónicas y urbanas en su manifestación transformada o no y sus condiciones físicas, también para comprender las prácticas y las relaciones sociales que se llevan a cabo en el espacio público y su vínculo con la noción espacio-temporal. La investigación se realizó en una estancia de 18 meses en

el lugar con una dinámica de trabajo formal en la academia y rutinas de vida cotidiana como persona-habitante, de lunes a viernes y fines de semana, desde diciembre de 2016 hasta julio de 2018. De la observación participante se obtuvieron datos que se acompañan de una secuencia fotográfica en diferentes intervalos de tiempo (mañana, tarde y noche) de la vida cotidiana, así como de ceremonias y eventos específicos, cuyo análisis permitió elaborar las primeras conjeturas, organizadas por unidad o sección de análisis espacial (plaza, parque, calle, banqueta y atrio, principalmente). Esta etapa se retroalimentó con pláticas informales con vendedores ambulantes, locatarios, vecinos, amigos y hasta algunos turistas.

Después, a partir de las disertaciones que surgieron de la observación participante, se diseñó la entrevista semi estructurada con la finalidad de profundizar en temas sobre el espacio público, cuyas claves de interpretación se circunscriben en el gusto o agrado, las transformaciones, las prácticas y actividades sociales, los conflictos, las expectativas, la calidad de los servicios y la inseguridad. El cuestionario se elaboró a partir de cinco tipos de preguntas: de opinión, de expresión, de sentimientos, de conocimientos y sensitivas (Mertens, 2005). Para su aplicación se utilizó el muestreo no probabilístico o dirigido, en particular, por medio de participantes voluntarios que se incorporaron de forma casual (Hernández, Fernández y Baptista, 2006). Es pertinente mencionar que la confianza en los participantes se generó a través de una persona clave identificada durante el periodo de observación participante.⁸

8. Se refiere a la propietaria de la casa donde la investigadora residía. Dicha persona clave es originaria del lugar y su domicilio se ubica en el centro de la ciudad.

De acuerdo con Mertens (2005), la muestra final se determina cuando los casos que van adicionándose no aportan información o datos novedosos, por lo que el número de entrevistados se estableció con base en la saturación de contenido en las respuestas. El cuestionario se aplicó en noviembre de 2019 de forma colectiva, es decir, en tres grupos de cinco personas y dos grupos de cuatro personas, en total sumaron 23 personas entrevistadas, todas originarias del lugar y su edad corresponde con el tiempo de residencia en Taxco de Alarcón (18 mujeres con edades entre 20 y 50 años, además, cinco hombres con edades entre 40 y 60 años de edad).⁹ El proceso de sistematización se realizó a través de una tabla, por cada pregunta se clasificaron los tipos de respuesta a partir de ideas o disertaciones semejantes. De esta suerte, el contenido de las respuestas se expone a través de algunos argumentos representativos enunciados a lo largo del desarrollo de los resultados.

En forma paralela a las entrevistas, los participantes elaboraron mapas mentales, por lo que el número de entrevistas corresponde al mismo número de mapas mentales o cognitivos. Estos tienen el propósito de mostrar la percepción que se tiene del paisaje urbano a partir de la elaboración de imágenes y símbolos que representan el espacio público, en coincidencia con Silva: “el territorio se nombra, se muestra o se materializa en una imagen, en un juego de operaciones simbólicas en las que, por su propia naturaleza, ubica sus contenidos y marca los límites” (2006: 28), esto es, las abs-

9. Para identificar a las personas que participaron en la entrevista, se utiliza un código que se forma con el número que le corresponde como entrevistado y el año en el que se aplica el instrumento. Por ejemplo: Entrevistado 2, 2019 corresponde a ENT2-2019.

tracciones mentales revelan la manera en que se experimenta y descifra la fracción del paisaje urbano a través de los sentidos, las emociones y los sentimientos. El proceso de interpretación se realizó con una categorización de imágenes representadas por cada instrucción que se les dio a los participantes, posteriormente, se cruzó con los datos de las respuestas del cuestionario aplicado (Figuras 1 y 2).¹⁰

Discusión y resultados

En la exposición de las disertaciones se conjuntan las variables arquitectónicas y urbanas en asociación con las prácticas y las relaciones sociales y culturales, en una dinámica integral y recíproca entre las dimensiones territorial y sociocultural, en consideración de que ambas son interdependientes en su interpretación a partir del conflicto suscitado en el espacio colectivo.

Dimensión territorial y dimensión socio-cultural

El análisis de la legibilidad se realiza a través de los nodos, las rutas, los hitos y los lugares preferenciales, en conexión con los conflictos y los encuentros en el espacio público representado por plazas, calles, atrios, callejones, parques y banquetas, en el contexto de una topografía sinuosa con calles empedradas (Figura 3): 1) Atrio de la Parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, 2) Plaza del Ex convento de San

10. Las instrucciones para el mapeado se sintetizan de la manera siguiente: indique un lugar apropiado para encontrarse con otra persona que no conozca completamente la ciudad; indique las calles donde desarrolla sus desplazamientos habituales o frecuentes; indique qué edificios, monumentos, plazas y lugares son importantes para usted; indique sus lugares preferidos para estar y/o efectuar recorridos, y mencione las emociones que le causan.

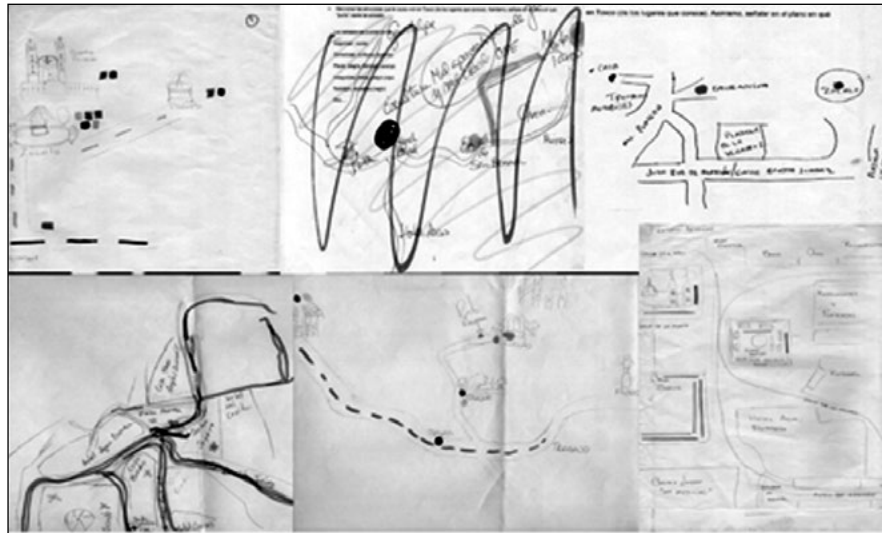


Figura 1. Algunos mapas. Fuente: participantes voluntarios, 2019.

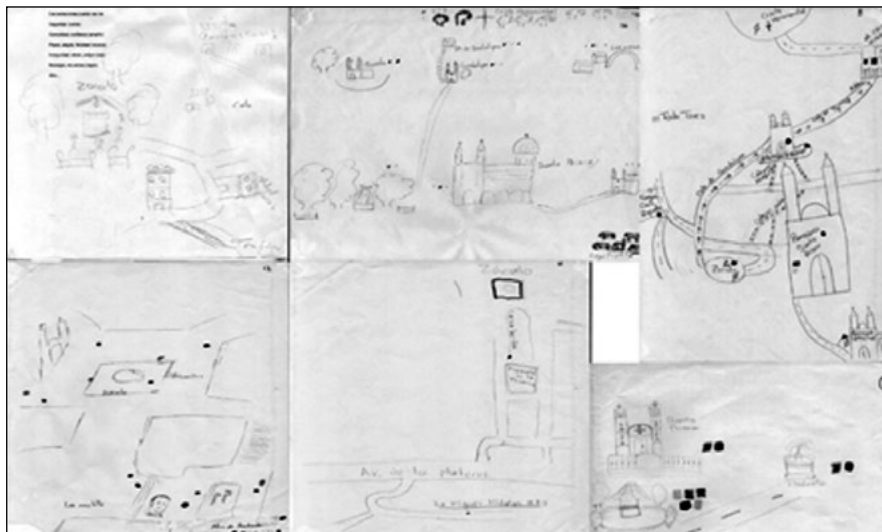


Figura 2. Algunos mapas. Fuente: participantes voluntarios, 2019.

Bernardino, 3) Plaza del Santuario de la Santa Veracruz, 4) Plaza de los Arcos, 5) Plazuela de San Juan, 6) Plazuela del Bernal, 7) Santuario de la Santa Veracruz, 8) Templo de la Santísima Trinidad, 9) Ex convento de San Bernardino de Siena, 10) Parque Vicente Guerrero, 11) Parroquia de la Guadalupe, 12) Parroquia de la Santa Prisca y San Sebastián, 13) Parroquia de San Miguel Arcángel, 14) Plaza Áurea, 15) Zócalo o Plaza Borda.¹¹

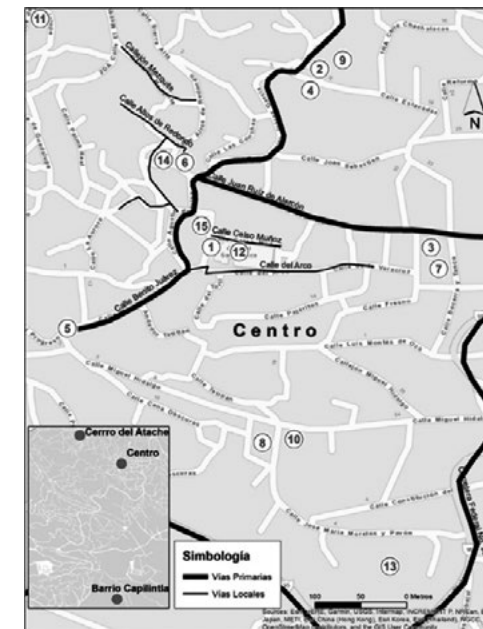


Figura 3. Los nodos, las rutas, los hitos y los lugares preferenciales. Fuente. Elaborado por Socorro Flores Gutiérrez con datos del Marco Geoestadístico Nacional (Inegi, 2018).

11. En la Figura 1 se muestra una síntesis de los lugares que los habitantes aludieron en los mapas mentales y la entrevista, que se abordan en el apartado "Discusión y resultados".

Los nodos se identifican como punto de encuentro o puntos focales de concentración con determinado uso o carácter físico de los que se parte o a los que se encamina un observador, tales como los cruces de recorridos, una esquina o una rotonda (Lynch, 1988; Bentley, Alcock, Murrain, McGlynn y Smith, 1999). En primer lugar, el Zócalo o Plaza Borda es lugar estratégico de reunión para los habitantes y es donde convergen varias sendas peatonales y vehiculares, en cuyas inmediaciones se localiza un hito arquitectónico religioso señalado en la entrevista como segunda opción de congregación: el atrio de la Parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, a continuación, la Plaza del Ex convento de San Bernardino, localizados en la trayectoria de la traza principal de la ciudad.

El Zócalo es un referente histórico en virtud del origen del asentamiento que forma parte de la memoria colectiva proveniente de las actividades sociales, culturales, económicas y políticas, igualmente, son importantes las ceremonias, rituales y costumbres, que en conjunto se han ajustado a la connotación turística. Esto es, la lectura del habitante va más allá de las necesidades utilitarias, puesto que, en tal parte del territorio, se evocan figuras, mitos, símbolos y rituales, cuya imagen proviene de representaciones a las que se adhiere el turista, situación que propicia la socialidad desindividualizante de Maffesoli (2004), amparada en el sentimiento de goce y disfrute heterogéneo, más allá del uso en cuanto a las necesidades.

Entre semana, por la mañana, las calles que rodean el Zócalo son lugares de paso tanto del automóvil como del peatón que se dirigen hacia la escuela, el mercado y los lugares de trabajo, entre otros; a la mitad del día, los estudiantes pasan a "dar la vuelta" para conversar con los amigos u observar el entorno y

las actividades de otros, asimismo, es común la venta de alimentos y bebidas por parte de vendedores locales, sumándose el comercio ambulante de artesanía que se instala en las banquetas, los pasillos y los callejones;¹² por la noche, la venta de alimentos se incrementa y la de artesanía disminuye (Figura 4). Se trata de un espacio-acción de uso cotidiano de los habitantes, debido a que “cada uno, por decisión propia o por designio de la vida y sus avatares, fija su posición” (Caneto, 2000: 25).



Figura 4. Zócalo y Santa Prisca. Fuente: fotografía de la autora (2019).

El fin de semana, debido a la visita del turista, se llevan a cabo eventos de entretenimiento que demanda el cierre de algunas calles, tal transformación tiene como efecto el incremento del tránsito vehicular en calles contiguas. El habitante, por su parte, esto lo asume como el costo o precio que debe pagar por la visita

12. El municipio ha destinado algunas banquetas, pasillos y callejones para la actividad comercial ambulante, sin embargo, otras áreas no contempladas han sido invadidas.

del turista que, finalmente, es benéfico para la economía del lugar, así lo argumentan: “...viene a gastar y aportar a la economía, y aumenta nuestros ingresos y son buenos, además podemos conocer gente de otros lugares, es bonito eso, lo que pasa es que el municipio no da solución a los problemas” (ENT10-2019).

Los eventos de entretenimiento constituyen escenificaciones temporales coadyuvantes de la percepción y las prácticas de las personas, estos eventos son desarrollados en puntos estratégicos y a lo largo de las principales rutas urbanas de la ciudad que forman parte de la zona de monumentos históricos, convirtiendo al patrimonio en objeto de consumo y “de ser expresiones de la vida cotidiana, de las tradiciones y de la creatividad local, pasan a ser un espectáculo para el visitante” (López y Valverde, 2016: 38). El patrimonio se convierte en objeto de espectáculo generador de pasiones y emociones instantáneas, acentuadas por la mercantilización de los referentes locales que otorgan sentido de pertenencia a los habitantes. Estos, incluso, consideran que el turista es un visitante grato al que se debe ofrecer el mejor servicio y comodidad, no obstante, López y Valverde (2016: 39), producto de sus experiencias en varias investigaciones al respecto, afirman que “el crecimiento económico es sólo para unos cuantos”, porque el Programa de Pueblos Mágicos surge a partir de un modelo capitalista cuyo beneficio predomina sobre el bienestar social de los habitantes.

El atrio de la Parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, contiguo al Zócalo, cuya aproximación denota una secuencia socio espacial, por un lado, en mayor medida constituye un referente religioso y social para la comunidad, pues es apropiado y usado por los habitantes en varios eventos (misas ceremoniales,

bautizos, primeras comuniones, bodas, quince años, etc.); por otro lado, su estilo arquitectónico constituye un atractivo para el turista, más que por los eventos locales mencionados, como se pudo deducir de la observación participante. Ambos, habitante y turista, en interacción simultánea estructuran un sentimiento de empatía colectiva impulsada por diversos motivos de socialidad.

La Plazuela San Juan (con carácter de nodo, indicado en los mapas mentales), está ubicada en un paraje de la calle Cuauhtémoc, y es punto de concentración para la movilidad local de los habitantes porque en su entorno se ubica un paradero de transporte público, cuyas rutas tienen destinos a las diferentes colonias de los suburbios, asimismo, en su área central se colocan puestos de comida ambulante. Este sitio es más apropiado y usado por los habitantes que por los turistas, es un punto de reunión que incentiva el encuentro y el consumo local, aunque en sus bordes se ubican diferentes restaurantes, joyerías, talleres de plata, locales de artesanías, franquicias de bebida y comida y algunas entidades financieras que, en conjunto, están considerados en las rutas diseñadas para el turista e instalados para tal causa, no excluye a los habitantes para su gozo y disfrute. Por tanto, la apropiación y uso de la plazuela y su entorno próximo se convierte en una experiencia mixta configurada de manera intencional por micro geografías, según el tipo de actor social o persona (habitante y turista) donde cada uno configura sus límites de acuerdo con los intereses prácticos, recreativos y afectivos.

Del Ex convento de San Bernardino de Siena, su atrio se ha convertido en lugar de encuentro de personas provenientes de varias colonias, barrios y comunidades cercanas que asisten a las actividades religiosas y culturales organizadas por la iglesia católica. Constituye

un intersticio urbano que está vinculado a un espacio abierto, ubicado en un quebrante de la calle principal (Benito Juárez), que conecta a la Plaza de los Arcos (Figura 5). El calificativo de “los arcos” se debe a los elementos arquitectónicos del vestíbulo de la plaza, ahí hay una entidad financiera donde se aglomeran los habitantes cuando reciben recursos provenientes de algún programa social; sin embargo, se ha convertido en un área insegura por la delincuencia que asalta a los beneficiarios. También hay varios locales comerciales de joyería, artesanía y ropa de marca nacional e internacional, así como restaurantes, bares y cafés, asimismo, la venta ambulante de alimentos y bebidas es común y los comerciantes se colocan en los arriates, las banquetas y los muretes de las jardineras.



Figura 5. Ex convento de San Bernardino de Siena. Fuente: fotografía de la autora (2019).

Los itinerarios del observador corresponden a las rutas que organizan y conectan los componentes del ambiente a través del movimiento, y están representadas por pasajes, calles, líneas de tránsito, vías, senderos, entre otros, que, con frecuencia, son los elementos preponderantes en la imagen que construyen sobre la

ciudad (Lynch, 1988; Bentley, *et al*, 1999). Por esta razón, los desplazamientos frecuentes permiten diferenciar las imágenes colectivas producto de la experiencia cotidiana relacionada con los conflictos socioespaciales tales como la movilidad, la inseguridad, la falta de espacio y la invasión de ciertos fragmentos del espacio público. En los mapas mentales, los habitantes marcaron las calles donde desarrollan los desplazamientos relacionados con sus prácticas y actividades habituales. Las rutas indicadas en primer orden son aquéllas que tienen la función de conectores y distribuidores principales, como las calles Juan Ruiz de Alarcón (oriente-poniente) y Benito Juárez (norte-sur, cuya prolongación hacia el sur se denomina "Cuauhtémoc"): representan el origen de la estructura urbana con forma sinuosa, donde se localizan los principales monumentos históricos y los servicios urbanos de tipo comercial, administrativo, educativo, de abasto, recreativo y cultural; también, plazas públicas, hoteles, tiendas de artesanías, restaurantes, bares, cafés, talleres de plata, tianguis, oficinas municipales, entidades financieras y comercio informal, entre otros, que, en mayor medida, han surgido en función del consumo turístico. Además, ambas rutas interconectan el centro urbano (el Zócalo) con la carretera Federal No. 95 (Taxco-Cuernavaca) que ha impulsado la fluidez del turismo nacional e internacional desde su construcción en la década de los años treinta (Figura 6).

Ahora bien, uno de los efectos del turismo ha sido el aumento del tráfico vehicular, sobre todo en fin de semana, con la llegada de personas en busca de actividades de ocio y recreación, lo que dificulta la afluencia y suscita la disputa por el espacio público entre el peatón y el automóvil (privado y público); las calles co-



Figura 6. Ruta de primer orden. Fuente: fotografía de la autora (2019).

nectadas al Zócalo cierran el tráfico vehicular, desplazando el problema hacia las calles contiguas y aumentando los obstáculos que impiden la libre circulación del peatón. Por cierto, el ancho de las vías mencionadas es de seis a ocho metros, aproximadamente, 2.50 m corresponden al mínimo de un automóvil y en doble sentido suman cinco metros, a lo que se agrega la superficie ocupada por los comercios tanto formal e informal que exponen sus productos a lo largo de la calle, más aún, las calles no cuentan con banquetas, por lo que el peatón (habitante y turista) queda indefenso y a expensas de la buena voluntad de los conductores. Un habitante comenta:

Aquí el problema es el carro, como ni hay banqueta, aunque nos gusta caminar, así con las calles empedradas y bonito... es un peligro, también el problema es para los turistas, sobre todo desde el viernes, cuando empiezan a llegar, ellos no tienen la culpa, sino que no atienden ese problema, usted ya sabe quiénes... (ENT5-2019).

Las rutas mencionadas, en segundo orden (Celso Muñoz, del Arco, de la Palma y de los Altos Redondo), son ramificaciones de las rutas principales, tienen configuración sinuosa con quiebres y cambios de relieve continuos; a lo largo de su trayectoria se encuentran, principalmente, plazuelas remetidas, bares, restaurantes, hoteles, tiendas de artesanía, talleres de plata y zonas de vivienda. En comparación con las rutas principales, éstas tienen menor tráfico vehicular, lo que no significa que disminuya la dificultad del peatón para caminar con libertad, sobre todo para los habitantes de los barrios contiguos cuando cierran las calles principales que circundan el Zócalo (Figura 7).



Figura 7. Rutas de primer y segundo orden. Fuente: fotografía de la autora (2019).

Como se puede observar, las rutas y sus ramificaciones contiguas forman parte de la imagen colectiva que se tiene de la ciudad, como Silva señala: "si camina y escoge unas rutas en lugar de otras, si sigue un sendero o decide abordar un punto de la ciudad a cierta hora de la mañana o la noche, habla con la ciudad"

(2006: 143), tal diálogo denota la construcción de prácticas y actividades en relación con las transformaciones parciales o totales y los usos de suelo que es uno de los factores que organiza el espacio físico y social. En el caso que se ocupa, el habitante habla con la ciudad a través de la vocación turística interiorizada en razón del gusto, disfrute y del supuesto beneficio económico para la localidad, puesto que la mayoría de los participantes que colaboraron en la elaboración de mapas mentales viven en colonias periféricas, a las cuales se aludió poco.

Los hitos constituyen un referente en la percepción del entorno, según Caneto: "deben destacarse con algún aspecto del resto del paisaje urbano y ser visibles desde distintos lugares" (2000: 93), el observador no entra a ellos y los disfruta desde el exterior (Lynch, 1988; Bentley, *et al.*, 1999), así, entre los elementos representados en los mapas mentales se tienen los siguientes: la Parroquia de la Santa Prisca y San Sebastián, la Plazuela de San Juan, la Parroquia de la Guadalupe, el Santuario de la Santa Veracruz, el Templo de la Santísima Trinidad y la Parroquia de San Miguel Arcángel, que además de ser disfrutados por el observador desde el exterior, se puede entrar a ellos. Es decir, algunos elementos de la arquitectura religiosa se posicionan de manera inmediata como referente en la percepción del entorno, debido a que se encuentran ubicados en alto relieve en relación con el contexto inmediato y son visibles desde distintas perspectivas; igualmente, los referentes forman parte de la construcción histórica, cultural y social característica de la época colonial, sin embargo, en la actualidad, se han transformado en distribuidores espaciales que otorgan legibilidad al lugar, más aún, sus atrios o plazas son ámbitos de encuentro tradicional en la vida cotidiana de los habitan-

tes, a los que se integra el turista durante el fin de semana. Es importante mencionar que estos elementos se localizan en barrios contiguos a las rutas de primer o segundo orden del centro urbano, por lo que son accesibles y de paso obligatorio para las personas.

En particular, el Cristo Mirador es visible desde distintas perspectivas (representado en los mapas mentales), aunque no es próximo al recorrido acostumbrado porque está ubicado en la parte alta de la montaña (el cerro del Atache) en cuya falda se originaron los primeros asentamientos del lugar, además, es considerado como uno de los recorridos turísticos de consumo que aporta a la economía, por lo menos eso piensan los habitantes, como se expresa a continuación:

El Cristo llama la atención, está en la montaña del Atache, yo digo porque tiene vista a todo Taxco, el paisaje que ofrece... también porque así los turistas invierten en transporte, ya sea en taxi o en la combi, yo, por ejemplo, mi esposo es taxista, y le salen buenos viajes hacia allá, más por los turistas que vienen a gastar... además se relajan allá arriba... (ENT1-2019).

El valor del paisaje "montañoso" es estratégico en la provocación emocional y el deleite escénico por la vista panorámica hacia la ciudad, que implica la contemplación tanto de elementos naturales como construidos, manifestado en los mapas mentales. Además, el supuesto valor de consumo es un indicador que refuerza su importancia como una parada obligada en las rutas diseñadas para el turismo, pero que en menor frecuencia es visitada por los habitantes de Taxco, incluso al ser considerado como de su preferencia: "desde allá se puede ver todo, la vista es muy bonita, con las bellas montañas, cuando se oculta el sol" (ENT6-2019) (Figura 8).

O sea, la valoración del paisaje es el indicador de su elección, aunque se tenga que sortear un recorrido sinuoso cuesta arriba para llegar al sitio, pues es una ruta con pendiente accidentada y curvas cerradas, además, el asfalto se encuentra deteriorado por falta de mantenimiento; se han tenido varios accidentes, sobre todo en días festivos, pues su visita forma parte de las tradiciones del Cerro del Atache, que es ícono histórico.



Figura 8. El Cristo Mirador. Fuente: fotografía de la autora (2019).

Por otra parte, destaca que la Plaza Áurea se ha convertido en otro referente inmediato, al ser un centro joyero para el consumo del turista donde se exponen piezas de marca nacional e internacional; con anterioridad, funcionaba como estacionamiento de un hotel de estilo colonial, cuya parte frontal se integra a la Plazuela del Bernal; es pertinente comentar que en las entrevistas es poco referida con su nombre tradicional, se mencionó más como 'Plaza Áurea', observando cómo el cambio del uso de suelo ha empezado a repercutir en su denominación mercantil, ante la transformación inédita por satisfacer las expectativas de consumo, como un habitante comenta: "a la altura del

mercado internacional, para que vean que estamos a la altura... lo que importa es el turista, ese lugar era de nosotros, los que pasamos por ahí para subir a la casa" (ENT7-2019) (Figura 9).



Figura 9. Plazuela del Bernal. Fuente: fotografía de la autora (2019).

El argumento antes mencionado, indica la variedad de significaciones vinculadas a la función y uso intermitente o constante desde diferentes perspectivas, según el tipo de persona (habitante o turista) a que se ha destinado y las interacciones empáticas entre ellas, que refiere a la *identificación* propuesta por Maffesoli (1998). Esto es, su significación actual está vinculada con procesos de consumo característicos de la actividad turística mercantilizada, en un tipo de simbiosis local-global: el emplazamiento abierto y contiguo es utilizado por una franquicia de bebidas y alimentos, y sólo un par de bancas de acero se encuentran colocadas para el uso de la comunidad; además, en uno de sus bordes que colinda con las calles principales (Benito Juárez y Juan Ruiz de Alarcón) se ha colocado un magno monumento del

personaje histórico (Juan Ruiz de Alarcón) con la finalidad de escenificar un hito, como un habitante indica:

Allá colocaron esa cabeza, que no luce porque era más para ponerla en un lugar alto, es ahí de donde salen las callejeadas que se han creado para el turista, pero la verdad esa cabeza es algo raro, echaron a perder la intención (ENT11-2019).

Ahora bien, la demolición y construcción de elementos nuevos debe contar con la autorización previa del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), como no fue el caso del espacio abierto comentado (encima de la piedra original se colocó una capa de concreto con un acabado de piedra aparente),¹³ de acuerdo al artículo sexto de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas se especifica:

Los propietarios de bienes inmuebles colindantes a un monumento, que pretendan realizar obras de excavación, cimentación, demolición o construcción, que puedan afectar las características de los monumentos históricos o artísticos, deberán obtener el permiso del Instituto correspondiente, que se expedirá una vez satisfechos los requisitos que se exijan en el Reglamento (1972: 2).

13. El espacio abierto en cuestión se encuentra en el área central de Taxco de Alarcón, que forma parte de la zona de monumentos históricos pronunciada en el "Decreto por el que se declara una zona de monumentos históricos en la ciudad de Taxco de Alarcón, Guerrero" (1990). Por otra parte, de acuerdo con una entrevista realizada al arqueólogo del INAH delegado en Taxco, hasta ese momento se desconocía alguna autorización previa del Instituto para llevar a cabo las modificaciones (por cuestiones de seguridad se omite el nombre del entrevistado).

Desde el punto de vista normativo se trata de una transgresión, además, converge en un simulacro, pues como Silva (2006: 99) señala: “producir imagen es parte de cualquier estrategia política”, es decir, un lugar atractivo se convierte en producto potencial de consumo.

En particular, el Parque Vicente Guerrero es un ámbito preferencial, pues se trata de un área verde más próxima al centro urbano, a unos 500 m de distancia, aproximadamente. Es una superficie de 620.00 m² con vegetación endémica, mobiliario urbano para el descanso (bancas de concreto) y grandes árboles. Está ubicado junto a un parador de transporte público y es referente de “espera” por lapsos breves; al mismo tiempo, forma parte de la experiencia de ocio y recreación de los habitantes cuyas viviendas se encuentran próximas. Este parque no forma parte de las rutas turísticas publicitadas en los diversos medios de comunicación, de ahí que su percepción se relacione con la obtención de bienestar, como lo expresa un entrevistado: “es un lugar tranquilo, sin tanta bulla donde estamos los del pueblo...” (ENT2-2019), es decir, las condiciones y los elementos del espacio público inciden en el comportamiento y generan diversas emociones de acuerdo a la experiencia tenida en éste (Briseño-Ávila, 2018) (Figura 10).

También es relevante comentar sobre la percepción de inseguridad o inseguridad real, ya que se trata de un problema social recurrente, no obstante, ante el intento de persuadir la visita del turista, los habitantes expresan sus miedos de manera prudente. Entre los puntos o rutas relacionadas con la sensación de inseguridad, por una parte, los entrevistados mencionan las calles y los callejones cuesta arriba y cuesta abajo, hacia al norte, al sur, al poniente y al oriente, o sea, en barrios o colonias ale-



Figura 10. Parque Vicente Guerrero. Fuente: fotografía de la autora (2019).

jadas del centro urbano; a saber, la *prolongación de las rutas locales (Altos Redondo, el callejón Mezquite y el barrio Capilintla)* de configuración sinuosa y continuos atajos sin salida, a lo que se suma la falta de iluminación, el deterioro por la falta de mantenimiento de las calles y la ausencia de vigilancia. Por otra parte, en los últimos años en varios puntos del centro urbano han ocurrido sucesos violentos, por ejemplo, en el Zócalo, frente a la Parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, se han cometido delitos de intensidad alta, aun con la vigilancia por parte del ejército mexicano, por ello los habitantes han reconstruido micro geografías de inseguridad real o no.

Como se ha mencionado, la falta de iluminación es un indicador del incremento de la percepción de inseguridad, los habitantes aluden a zonas recónditas o rutas secundarias como el callejón Guillermo Spratling, la calle de los Arcos y la calle Celso Muñoz que, paradójicamente, es llamada “la calle de la muerte” porque está ubicada justo frente al lugar

donde recientemente ocurrió una balacera. De acuerdo con el catálogo de delitos, las balaceras son delitos de alto impacto, tal rasgo conlleva a crear cruces fantasiosos en la construcción social de la calle, aun cuando el delito ocurra una vez, afecta la percepción (Silva, 2006: 99). Es decir, su denominación no significa que realmente sea un lugar donde ocurran delitos de alta intensidad de manera frecuente y que conlleven la muerte, sino que al ser significada de esa forma por la mayoría de la población se le ha otorgado tal denominación, tratándose de una construcción imaginaria.

Conclusiones

La política pública genera programas que incentivan la actividad turística en contextos con valor histórico y patrimonial, cuya justificación parte de crear nuevos empleos y propiciar una importante derrama económica desde los ámbitos nacional, estatal y local. Así, el impacto de la actividad turística en la percepción del paisaje urbano de los habitantes es consecuencia de las transformaciones arquitectónicas y urbanas desde el punto de vista material y sociocultural, en la búsqueda de atractivos para el consumo del turista y la solvencia de alojamiento, movilidad y comodidad, principalmente. Esto es evidente en los elementos detectados en el análisis de la legibilidad socio espacial de los habitantes, que inciden en el modo de apropiación y uso del espacio público y en alternativas como la *identificación* heterogénea, característico de la globalización, que se trata de un proceso simbiótico de prácticas y relaciones sociales que coexisten entre el habitante y el turista, en una dinámica constante de aceptación empática por el beneficio eco-

nómico y el intento de conservar el sentido de pertenencia.

En particular, de los lugares tomados en cuenta para el diseño de las rutas turísticas, sólo algunos elementos que se localizan en el centro urbano son los más representativos para los habitantes: el Zócalo, el Cristo de la Cima, la Parroquia de Santa Prisca y San Sebastián, el Santuario del Señor de la Santa Veracruz, el Ex convento de San Bernardino de Siena y la Parroquia de San Miguel Arcángel, que se observa en las imágenes que construyen la memoria colectiva de los habitantes y la escenificación creada para el turista en las guías que se les proporcionan.

En suma, el presente estudio es considerado una primera aproximación para el desarrollo de un trabajo con mayor profundidad, puesto que deja abiertos varios tópicos que demandan una mayor reflexión, tales como las características de los turistas que visitan regularmente el sitio y la imagen resultante de su experiencia; así como la lectura del turista y su contraposición con la lectura del habitante para encontrar puntos de encuentro y discrepancia en el modo de construir la imagen de la ciudad; la profundización en los modos de apropiación y uso a través de variables e indicadores de accesibilidad y escalas geográficas; y también el tema de la percepción de inseguridad y violencia queda pendiente a desarrollar, desde un enfoque metodológico arquitectónico, urbano y social.

Referencias bibliográficas

Alcaraz, O. y C. Salgado (2013). Imaginario Turístico de Taxco. En *Topofilia*, 4 (3), 1-17. Recuperado de <http://148.228.173.140/topofilia/assets/1-m5c-oam-asg.pdf>

- Amescua, H. y C. Topete (2013). *Experiencias de salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial*. México: Universidad Nacional Autónoma de México. Recuperado de http://biblioteca.clacso.edu.ar/Mexico/crim-unam/20170505034557/pdf_662.pdf
- Babini, A. (2005). *El Taxco de Alarcón. Evolución de una antigua ciudad minera. Análisis del espacio urbano y tipologías arquitectónicas*. México: Universidad Autónoma de Guerrero.
- Bentley, I., Alcock, A., P. Murrain, S. McGlynn, y G. Smith (1999). *Entornos vitales. Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borja, J. y Z. Muxí (2003). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Borja, J. (2014). "Espacio público y derecho a la ciudad". En Ramírez P. (comp.). *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa* (pp. 539-570). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Briceño-Ávila, M. (2018). "Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana". En *Revista de Arquitectura*, 20 (2), 10-233. <http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562>
- Callejo, J. (2001). *El grupo de discusión: introducción a una práctica de investigación*. Barcelona: Ariel.
- Caneto, C. (2000). *Geografía de la percepción urbana ¿Cómo vemos la ciudad?* Argentina: Lugar Editorial.
- De la Calle, M. (2002). *La ciudad histórica como destino turístico*. Barcelona: Ariel Turismo.
- Decreto por el que se declara una zona de monumentos históricos en la ciudad de Taxco de Alarcón, Guerrero (1990). México: *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 12 de 01, de http://sic.gob.mx/ficha.php?table=marco_juridico&table_id=779
- Díaz, P., A. Santana y A. J. Rodríguez (2013). "Destination image, mage at destination. Methodological aspects". En *Pasos*, 11 (3), 83-95. Recuperado de <https://www.semanticscholar.org/paper/Destination-image%2C-image-at-destination.-aspects-D%20C3%A2az-Rodr%C3%ADguez-Santana-Talavera/2a7488d6a1a549a33ddc557750fd9468436ceb57>
- Diniz, D. K. y S. Moquete (2011). "El turismo en la dinámica territorial. ¿Lógica global, desarrollo local?". En *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 20 (2), 441-461. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/1807/180717607010.pdf>
- Gil, J. (1992). "La metodología de investigación mediante grupos de discusión". En *Enseñanza y Teaching* (10-11), 199-214. Recuperado de <https://core.ac.uk/download/pdf/51383778.pdf>
- Grinell, R. M. (1997). *Social work research & evaluation: Quantitative and Qualitative approaches*. Itaca: E. E. Peacock Publishers.
- Hernández, R., C. Fernández y P. Baptista (2006). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill.
- Krueger, R. A. (1991). *El grupo de discusión: guía práctica para la investigación aplicada*. Madrid: Pirámide.
- Lefebvre, H. (1974). *La producción del espacio*. España: Capitán Swing.
- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas (1972). México: *Diario Oficial de la Federación*. Recuperado el 13 de 07, de https://www.inah.gob.mx/Transparencia/Archivos/155_ley_fed_mntos_zon_arq.pdf
- López, L. y C. Valverde (2016). "La gestión de la magia en los pueblos mágicos." En López L. y C. Valverde (comps.). *Los imaginarios del Turismo. El caso de los pueblos mágicos*. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco y Universidad Nacional Autónoma de México.
- Lynch, K. (1988). *La imagen de la ciudad*. España: Gustavo Gili.
- Maderuelo, J. (2010). "El Paisaje Urbano". En *Estudios Geográficos*, 71 (269), 575-600. <https://doi.org/10.3989/estgeogr.201019>
- Maffesoli, M., y D. Gutiérrez (2004). "Una sensibilidad primitiva". En *Estudios Sociológicos*, 22 (66), 541-556. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/40420843>
- Maffesoli, M. (1998). "Sobre el tribalismo". *Estudios Sociológicos*, 6 (46), 17-23. Recuperado de <https://www.jstor.org/stable/40420498>
- Méndez, E. (2010). "Topografía de la ciudad turística: un itinerario". *Diálogos Latinoamericanos*, (17), 5-22. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/162/16214483001.pdf>
- Mercado, I. y A. Fernández (2018). "Percepciones y valoraciones sociales del paisaje en destinos turísticos. Análisis de la ciudad de Sevilla a través de técnicas de investigación cualitativas". En *Cuadernos de Turismo*, (42), 355-383. <http://dx.doi.org/10.6018/turismo.42.16>
- Mertens, D. M. (2005). *Research and evaluation in Education and Psychology: Integrating diversity with quantitative, qualitative, and mixed methods* (2a. ed.). Thousand Oaks: Sage.
- Secretaría de Desarrollo Social (2013). Cédula de Información Municipal de la Secretaría de Desarrollo Social. Recuperado el 04 de 01, de <http://www.microrregiones.gob.mx/zap/datGenerales.aspx?entra=nacion&ent=12&mun=055>
- Secretaría de Turismo (2012). *Pueblos Mágicos*. Recuperado el 24 de 11 de <http://www.sectur.gob.mx/gobmx/pueblos-magicos/>
- Silva, A. (2006). *Imaginarios urbanos*. Editorial Nomos: Colombia.
- Suárez, M. (2005). *El grupo de discusión: una herramienta para la investigación cualitativa*. Barcelona: Laertes.
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (2014). *Indicadores Unesco de Cultura para el Desarrollo. Manual Metodológico*. Recuperado de https://es.unesco.org/creativity/sites/creativity/files/iucd_manual_metodologico_1.pdf

Vulnerabilidad socio-espacial y la Metodología de Co-Creación. Una propuesta de intervención urbana en la Colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl

Celia Elizabeth Caracheo Miguel
UNAM-Facultad de Arquitectura
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9788-6749>
Pamela Ileana Castro Suárez
UNAM-Facultad de Arquitectura
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-2685-3605>

Resumen

El presente trabajo surge de entender la influencia de la acción colaborativa de participación activa de comunidades a través de la metodología co-creativa que posibilita una acción transformadora del espacio; que a su vez estimula un proceso de aprendizaje mutuo entre diferentes actores participantes. Se aborda, por lo tanto, un espacio con un alto grado de vulnerabilidad socio-espacial y altos niveles de pobreza asociados también a un estigma social de alta incidencia delictiva. La hipótesis de trabajo plantea que acciones artísticas como grafitis, murales o adecuaciones viales pueden generar procesos de apropiación e integración armónica de espacios segregados mediante la acción participante de la comunidad que contribuye a su vez a fortalecer la cohesión social. La metodología utilizada es eminentemente cualitativa a través de un estudio de caso, el cual muestra tres grandes etapas, la elaboración de una propuesta de intervención urbana a través del diseño urbano participativo para visibilizar la importancia de la movilidad segura en contextos de vulnerabilidad, como parte de un proyecto de mayor escala de la Alcaldía de Iztapalapa: "Camino, mujeres libres y seguras". Los resultados tratan de combatir los estereotipos a través de la creatividad, se impulsa la justicia social y se promueven puntos de vista alternativos teniendo en consideración las opiniones de los diversos actores urbanos. Sin embargo, su permanencia en el espacio público es una variable que aún se sigue observando como reflejo de su significado en la comunidad.

Palabras clave: vulnerabilidad socio-espacial, Co-creación, diseño participativo

Abstract

This work becomes as part of an effort for understanding the collaborative action of active participation through co-creative methodologies which enable a transformative action of the space, which in turn stimulates a process of mutual learning between different participating actors. It is addressed a space with a high degree of socio-spatial vulnerability and high levels of poverty, also associated with a social stigma of high crime incidence. The methodology used is eminently qualitative through a case study, which shows three main stages, the elaboration of a proposal for urban intervention through participatory urban design to make visible the importance of safe mobility in vulnerable contexts, such as part of a larger-scale project of the Municipality of Iztapalapa: "Way, free and safe women." The results try to fight stereotypes through creativity, social justice and alternative points of view are promoted taking into account the opinions of the various urban actors. However, their permanence in public space is a variable that is still observed as a reflection of meaning in the community.

Keywords: socio-spatial vulnerability, Co-creation, participatory urban design.

Abstrato

O presente trabalho surge da compreensão da influência da ação colaborativa de participação ativa das comunidades a través da metodologia co-criativa que possibilita uma ação transformadora do espaço; o que, por sua vez, estimula um processo de aprendizagem mútuo

Fecha de recepción:

28 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

24 de julio de 2020



entre os diferentes atores participantes. Portanto, trata-se de um espaço com um alto grau de vulnerabilidade socioespacial e altos níveis de pobreza associados a um estigma social de alta incidência criminal. A hipótese do trabalho da planta de que ações artísticas como graffiti, murais ou arranjos urbanos podem gerar processos de apropriação e integração harmoniosa de espaços segregados por meio da ação participativa da comunidade, que por sua vez contribui para o fortalecimento da coesão social. A metodologia utilizada é eminentemente qualitativa, a través de um estudo de caso, que altera três etapas principais, a elaboração de uma proposta de intervenção urbana por meio do desenho urbano participativo para destacar a importância da mobilidade segura em contextos vulneráveis, como parte do de um grande projeto na escala do município de Iztapalapa "Camino, mulheres livres e seguras". Os resultados tentam combater os estereótipos a través da criatividade, promover a justiça social e promover pontos de vista alternativos, levando em consideração as opiniões de vários actores urbanos. No entanto, sua permanência no espaço público é uma variável que continua sendo observada como reflexo de seu significado na comunidade.

Palavras chave: vulnerabilidade socioespacial, cocriação, desenho urbano participativo.

Introducción

En los últimos años, los diferentes gobiernos a nivel nacional han diseñado diversos programas que desde el mejoramiento del entorno urbano (diseño) buscan mejorar las relaciones sociales. En el caso de la Ciudad de México, como programa pionero destaca el de Mejoramiento Barrial¹ como un ejemplo en donde se trata de revitalizar comunidades y territorios con el apoyo de sus habitantes, quienes manifiestan sus necesidades y deseos. Por su parte, el actual gobierno de la Ciudad de México, encabezado por la jefa de gobierno Dra. Claudia Sheinbaum, tiene vigente el proyecto de Sembrando Parques en aquellas zonas de la ciudad carentes de ellos, para contribuir en la mejora de la calidad de vida así como incidir en las condiciones de seguridad del espacio público (Gobierno de la Ciudad de México, 2020) Asimismo, existe el programa de Senderos Seguros: Camina libre, Camina Segura en zonas de mayor violencia hacia las mujeres registradas en las carpetas de investigación, como parte del Plan de Acciones Inmediatas de Atención a la Violencia contra las Mujeres y la mejora del entorno urbano.

Por otro lado, en el caso de la alcaldía de Iztapalapa, el programa de Ponte Guapa Iztapalapa en la escala local, busca mejorar las condiciones de la imagen urbana de la alcaldía a través de acciones de limpieza y poda así como mejoramiento de calles e iluminación. En el marco de este programa, se ubica el proyecto Camino, mujeres libres y seguras, en el que se basa el programa de Senderos Seguros del Gobierno de la Ciudad de México. Conociendo este panorama, en este trabajo resulta de interés conocer los mecanismos de ejecución para

1. Este programa surge desde el año 2007.

implementar acciones que, tienen que ser resueltas en plazos muy cortos de tiempo.

Así, una de las características principales del proyecto Camino, mujeres libres y seguras, es el mejoramiento de la imagen urbana a través de procesos artísticos como el muralismo, aspecto que dentro del concepto de Co-creación llama la atención, por lo que se busca evaluar a través de éste, en una actividad previa de intervención urbana,² la incidencia del proyecto Camino, Mujeres Libres y Seguras en las condiciones de apropiación e identidad en contextos de vulnerabilidad urbana, en este caso en la colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl, la cual a través del uso de indicadores sociales se determinó como una de las colonias con mayor rezaigo social en toda la alcaldía.³

Por otra parte, se contaba con conocimiento reciente sobre experiencias co-creativas por la colaboración internacional en el proyecto La Ciudad Cohesiva: Abordando la estigmatización en vecindarios urbanos en desventaja.⁴ Dadas las políticas de la administración de la ciudad y la alcaldía; y por otro lado, la situa-

ción académica y de investigación, se conjugó la situación con el objetivo de formar un marco para desarrollar el proyecto que se muestra a continuación.

Se mostrará, por lo tanto, que a través de procesos de co-creación, que implica acciones de diseño sencillas, es posible generar procesos de territorialidad y reforzar los procesos identitarios que permitan que la comunidad asimile y se apropie de los proyectos públicos. No obstante, es claro que existen diversas debilidades en la ejecución que se relacionan, por un lado, con la falta de participación de los habitantes, así como con el tiempo que se le dedica a la construcción de las propuestas, incluso en el diseño de los murales que deben representar las distintas demandas sociales.

Este tipo de iniciativas por lo tanto, vislumbra a la participación como una acción prometedora innovadora, centrándose en la mejora de los espacios públicos, como los espacios que contribuyan a fortalecer la identidad y las relaciones sociales, asimismo contribuye a que las comunidades locales sorteen problemas específicos de su entorno, para con ello dar respuestas a problemas críticos, por lo que se hace énfasis en que deben existir consensos entre actores para que dicha participación surta efectos y ejerza una influencia sobre los gobiernos en la toma de decisiones.

Vulnerabilidad social

El concepto de vulnerabilidad social, se puede definir a partir de la noción de la desigualdad misma que ha sido ampliamente estudiada en las ciencias sociales y tiene su explicación en la idea de la reproducción de la pobreza y la exclusión social. Según Ramos (2019) el enfoque de la vulnerabilidad permite explicar las desventajas sociales en el contexto más amplio de

las desigualdades y entender el enfoque como complementario o explicativo de la pobreza.

Si bien ambos conceptos no son lo mismo, la pobreza se convierte en un factor intrínseco de la vulnerabilidad, por lo tanto ésta, según coinciden varios autores (Pizarro, 2001 en Kaztman 2018; Busso, 2001), es un estado que se relaciona con la indefensión o la probabilidad de que un sujeto o una comunidad se vean amenazados por un riesgo y que no cuente con la capacidad para mejorar sus niveles de bienestar, por lo tanto, se observa un abandono institucional. Se destaca que la vulnerabilidad puede tener dos acepciones internas y externas, las primeras relacionadas con los activos con los que cuentan los sujetos, hogares o comunidades y la segunda con las oportunidades brindadas por las autoridades de carácter estructural.

Si bien existen múltiples definiciones sobre vulnerabilidad, en este trabajo se partirá del enfoque Activos, Vulnerabilidad y Estructura de oportunidades (AVEO) planteado por Kaztman quien es uno de los referentes más importante dentro del estudio de este tema, él propone que la vulnerabilidad social se conecta con la estructura de oportunidades a nivel de la sociedad, como "la incapacidad de una persona o de un hogar para aprovechar las oportunidades, disponibles en distintos ámbitos socioeconómicos, para mejorar su situación de bienestar o impedir su deterioro" (Kaztman, 2000: 281).

El primer componente, el de los activos o recursos, no se refiere a los ingresos sino al conjunto de recursos, materiales e inmateriales, de los cuales tienen control los individuos y los hogares y que al modificarse propicien mejorar su situación de bienestar. El segundo componente se relaciona con la estructura de

oportunidades que provienen del mercado, del Estado o la sociedad y el tercero referido al papel de las instituciones y de las relaciones sociales (Filgueira, 2002 en Ramos, 2019).

Es por eso que dada esta definición, cobra sentido entender los procesos de apropiación e identidad como el modo en que las relaciones que se tejen contribuyen a mejorar las condiciones socioterritoriales en contextos de pobreza como el caso presentado, así, la co-creación se mira como un recurso de participación social que puede ser explorado por los gobiernos y grupos sociales para reconocer la vulnerabilidad social.

La colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl (DUQ), como un espacio altamente vulnerable, como se verá más adelante, se localiza al oriente de la Ciudad de México, surge como producto de una invasión urbana, en donde fraccionadores ofertan suelo barato sin servicios. Según Navarro y Moctezuma (1989), los terrenos del área eran ya para 1972 potencialmente utilizables para la habitación popular, debido al crecimiento de la ciudad que les dio ventajas en términos de ubicación; pero estos terrenos de confusa situación jurídica pudieron ser incorporados al mercado solamente en condiciones extralegales. La conformación de calles y vías de acceso de esta colonia al igual que otras de su tipo, fue producto del trabajo colectivo de los colonos. En años recientes, la colonia permanece dentro del imaginario colectivo de los habitantes como una de las más peligrosas de la Ciudad de México.

Identidades urbanas en el espacio público

Las identidades urbanas refieren al modo en que los actores sociales se relacionan con el espacio. Es necesario aclarar que existen tanto

2. Primera Convocatoria 2019 Laboratorio de Tácticas Urbanas, Urbanismo Táctico y colaboración comunitaria: Bases de desarrollo del programa postulantes líneas de acción, a. Camino seguro b. Recreación del espacio público c. Ludicalles.

3. Pantoja (2019) refiere la importancia de la presencia de la Guardia Nacional como un medio para disminuir la incidencia delictiva, dado el ambiente de inseguridad que viven los habitantes quienes refieren ser víctimas constantes de grupos criminales. Así, por ejemplo, de 119 remisiones al Ministerio Público de 136 presuntos delincuentes detenidos en la Alcaldía Iztapalapa, entre el 18 de diciembre de 2018 y el 19 de mayo de 2019. La mayor cantidad de capturas fueron en la colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl con 26.

4. Proyecto No.734770 del programa HORIZON 2020 para la Comisión Europea en colaboración con la Universidad Oxford Brookes y Universidad de Bath de Reino Unido, la Universidad Pontificia de Río de Janeiro y tres organizaciones no gubernamentales, [https://www.co-creation-network.org/partners/, https://cordis.europa.eu/project/id/734770].

identidades colectivas como individuales, las cuales pueden ser diferentes entre sí. De esta manera, la individual puede contener elementos que son socialmente compartidos como resultado de la pertenencia a un grupo y también aquellos elementos particulares y únicos. Así, los primeros enfatizan las similitudes y los segundos las diferencias, que en un acto final se conjugan para construir precisamente la identidad única del sujeto individual. Los espacios públicos, son aquellos donde se desarrollan dichas relaciones socio-territoriales, mediante las cuales se construye la identidad urbana, a partir de la frecuencia de uso y experiencia, pues estos por sí solos no poseen identidad, independientemente de la percepción de los usuarios que se los apropiaron.

En los barrios, Giménez (2014) refiere que serán los atributos o rasgos diacríticos, cargados de contenido valorativo, los que ayudarán a sus habitantes a identificarse con ellos. Distingue entonces entre el “barrio referencial”, entendido simplemente como espacio físico habitado (“la ciudad morfológica”), y “lo barrial” como espacio valorizado (que supone la representación, la apropiación y los usos del barrio por parte de sus habitantes), aludiendo al concepto de “ciudad de la gente”.

La pertenencia, bajo esta explicación, significa tener el dominio de algo, incluso de uno mismo. Es el proceso de situarse y al mismo tiempo poseer, apropiarse de las cosas, del espacio. Es adquirir, disfrutar o gozar de algo y, por lo tanto, tener el derecho a participar, de tener competencia sobre algo, de formar parte. En tal sentido, si el reconocimiento está asociado al ser, la pertenencia está asociada al hecho de estar en un lugar, y por lo tanto es creación o apropiación del espacio, del territorio, de la jurisdicción (Tamayo y Wildner, 2005).

La identidad, finalmente, es permanente y se relaciona con el tiempo y la duración de estar en un lugar, lo que se traduce en niveles de arraigo. Existen identidades de una mayor permanencia que otras, no se debe perder de vista entonces, según Tamayo y Wildner que...

las identidades, aun cuando parezcan estables, son producto de procesos dinámicos, dialécticos y relacionales. La permanencia se manifiesta en rutinas, pero de manera simultánea, en tanto se está en un espacio y un tiempo; se produce con ella la intersubjetividad, la posibilidad de compartir la interpretación y el lugar con otros. Es entonces cuando se generan códigos comunes de comunicación, es decir se conforma una vinculación, la interacción social y simbólica, la relación intersubjetiva, la formación del nosotros, la solidaridad. Si la identidad es el proceso de reconocerse, también es el acto de reconocerse en el otro (Tamayo y Wildner, 2005: 21).

En conclusión, en las comunidades urbanas se espera que los sujetos se comporten con intereses en común; sin embargo, en el contexto actual, pareciera que cada vez es más difícil generar solidaridad y convivencia, lo que se traduce en fenómenos de desorganización social. Los conflictos al respecto se pueden mirar como una particular oportunidad para establecer lazos sociales y dar con ello solución a los problemas, pero esto no necesariamente ocurre así. Se pierde el sentido de pertenencia con el subsecuente abandono y deterioro de los entornos locales o vecindarios, donde los criminales aprovechan para generar economías delincuenciales. Es en este momento, cuando las instituciones públicas juegan un papel importante en la dotación de bienes y servicios públicos; para propiciar el acceso a las oportunidades para fortalecer los lazos sociales.

La identidad y pertenencia del lugar significan el modo en que se relacionan los actores sociales en el espacio, que aunque puedan existir diferencias individuales, existen elementos simbólicos que pueden ser compartidos. El arte urbano puede significar, por lo tanto, un medio de identidad capaz de propiciar procesos de integración social. Será en el espacio público donde se catalizan dichas relaciones socio-territoriales, a través de las cuales se construye la identidad urbana; la pertenencia al respecto significa el dominio de algo, es decir, situarse y al mismo tiempo poseer en este caso el espacio, pero más que enfocarse en el sentido de propiedad implica disfrutar y formar parte de algo.

Todo lo anterior se puede llevar al terreno de los vecindarios o barrios, en donde la falta de identidad, hará difícil que funcione de manera eficiente, así los lazos de proximidad entre vecinos resultan relevantes como un modo que permita mejorar y conservar el entorno físico sobre todo en procesos de co-creación.

La metodología de Co-Creación, arte participativo y procesos de apropiación e identidad

El término “co-creación” tiene su origen alrededor de los años noventa, iniciando su uso en el mundo de los negocios para designar la participación de los clientes y usuarios en la mejora de los productos y servicios que consumen o consumieron (Vargo y Lusch, 2004, Bovaird, 2007; Pestoff, 2012). En el ámbito de los negocios: “La co-creación, es el proceso en el cual las marcas y los consumidores trabajan juntos para crear mejores ideas, productos y servicios, es un medio feliz: las marcas todavía conducen la innovación del producto, pero

los clientes tienen un lugar en la (cabecera de la) mesa” (Milbrath, 2019). Más recientemente, se ha utilizado el término “coproducción” para hablar de la participación activa de los usuarios en la provisión de servicios que ha dejado de ofrecer y/o de financiar el Estado (Fotaki, 2015). Los términos “co-creación” y “co-producción” se usan de manera intercambiable. Ambos conceptos han sido adoptados por la literatura académica (Campbell y Vanderhoven, 2016) y son usados para describir el proceso mediante el cual académicos producen conocimiento en colaboración con comunidades directamente involucradas, ONG, creadores de políticas públicas, artistas y otros participantes no-académicos.

Horvath y Carpenter (2020) hacen el giro hacia la utilización del término “Co-Creación” con mayúsculas definiéndolo como un proceso de creación de conocimientos que emplea creatividad a través de métodos basados en el arte como una alternativa para generar espacios de escucha y entendimiento de las comunidades marginadas con el objetivo de involucrarse en las problemáticas e injusticias en las que están envueltas. Se trata de promover con el diálogo nuevas interacciones entre socios para crear nuevas ligas y proveer ambientes seguros para la producción de conocimiento compartido para desarrollar nuevas habilidades, redes y resiliencia, así como resultados tangibles.

Así, la co-creación es una metodología transformadora que aprovecha la creatividad en varias comunidades para combatir estereotipos, impulsar la justicia social y promover puntos de vista, que generalmente no son escuchados, teniendo en consideración las opiniones de los diversos actores urbanos; propone crear sociedades sustentables y cohesionadas, al mismo tiempo que busca dotar a los

participantes de nuevas habilidades que sean transferibles a otros, así como de oportunidades para su autoexpresión y para la creación de redes y capital social; finalmente, promueve nuevas sinergias, crea vínculos y produce un ambiente en el que todos los participantes operan como iguales en la coproducción de conocimiento mediante la incorporación de un amplio rango de participantes, que incluyen: las comunidades o barrios, investigadores, artistas, urbanistas y creadores de políticas públicas.

Los 10 principios de la Co-Creación según el Proyecto H2020 son:

1. Igualdad de condiciones de los participantes. Se debe buscar crear un ambiente que permita dicha igualdad.
2. Respeto de los participantes entre sí y hacia los principios de la co-creación.
3. Todos los participantes tienen voz y voto en el diseño, planeación y determinación de los objetivos de las actividades y talleres.
4. Los talleres de co-creación deben producir un resultado tangible, como una obra de arte o un cierto artefacto.
5. Los investigadores involucrados deben participar activamente en las actividades y talleres, no deben limitarse simplemente a documentar o analizar el proceso.
6. Los artistas participantes en los talleres deben estar ya trabajando en el área urbana seleccionada para la intervención o bien tener conexiones y querer colaborar con artistas ya residentes en el área.
7. Los talleres de co-creación implican un trabajo previo de mapeo de las necesidades y recursos de la comunidad, así como una serie de consultas con los involucrados, para asegurar que las especificida-

des locales y el conocimiento ya existente sean tomados en cuenta en la toma de decisiones sobre las actividades a realizar, con el fin de llegar a un consenso de lo que se va a co-crear.

8. El resultado es propiedad de todos los participantes y no puede ser explotado sin aprobación previa de todos.
9. La co-creación busca producir relaciones basadas en la confianza y en el conocimiento y la comprensión mutuos. Para lograr esto se fomenta que los participantes pasen tiempo juntos y compartan espacios y comida.
10. Los dilemas éticos que puedan surgir son tratados con cuidado. Por ejemplo, todos los participantes han de ser tratados éticamente en todo momento y, en la medida de lo posible, se dará remuneración a los artistas y a la mano de obra local.

Arte participativo en entornos vulnerables

Por otro lado, según Villalobos (2018: 136), el arte participativo “utiliza condicionamientos de los espacios en los que son creadas las obras, las consecuencias y los resultados entonces, son aleatorios y relativos a contextos socioculturales en los que se desarrollan”; por lo tanto, los resultados dependen de la relación del artista con el sujeto receptor; las obras de arte que cuentan con el poder y la fuerza logran generar cambios importantes para el bien común. “La obra de arte en sí misma, cobra valor cuando se pone en un espacio específico, para que cree historias, adquiera vida, comunique y reclame valor para sus propios procesos y los procesos vitales de los receptores” (Villalobos, 2018: 136).

Este mismo autor propone que el arte en contextos populares debe ser una representación de las necesidades de sus habitantes, trascendiendo el valor de lo individual ocupándose de la conciencia multiplicada de las personas, debe pretender beneficios comunes que propongan soluciones a los problemas inmediatos por medio de aportaciones críticas a sus propios conflictos. En el arte participativo las vivencias de los creadores se reconocen en las experiencias del público, generando expectativas sobre los hechos que trata (Villalobos, 2018).

Metodología

Este proyecto tiene tres fases y varios métodos de investigación. La primera fase es el análisis de las características socio-territoriales y de vulnerabilidad social del caso de estudio para el cual se utilizó un análisis multicriterio. Una vez obtenidos los resultados de este análisis, se presentó la oportunidad de participar en una intervención de Urbanismo Táctico a través de la publicación de una convocatoria por parte de la Alcaldía Iztapalapa, para desarrollar una propuesta en una de sus líneas de acción: camino seguro. Esto abrió la posibilidad de realizar una intervención en un espacio público dentro de la colonia *DUO* que involucró un proceso de concurso de un proyecto preliminar para una intervención, del cual resulta ganador y así comenzar un segundo proceso de desarrollo de diseño urbano participativo que culminó en la realización del proyecto.

Para la segunda fase del proyecto se empleó una metodología de diseño urbano participativo, consistente en: identificación de demandas, elaboración de la propuesta o di-

seño y realización del proyecto. Para la identificación de demandas, se realizaron talleres de participación con la comunidad para determinar el diseño, y aplicación de entrevistas para conocer la opinión sobre un espacio público en específico posible de intervención. La fase de elaboración del diseño, se realizó como una actividad de co-diseño participativo con los vecinos; y la fase de realización del proyecto, se llevó a cabo con los vecinos, autoridades locales, miembros de la organización no gubernamental de la Territorial Quetzalcóatl, y con alumnos y profesores de la Licenciatura de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la UNAM. Y por último, hubo una tercera fase, la de evaluación del proyecto, para la cual se elaboró una entrevista semiestructurada a un agente clave local de la alcaldía.

Para el análisis multicriterio⁵ se consideraron las principales características de la población de la colonia (véase Cuadro I). Se propone una serie de ponderaciones del grado de vulnerabilidad socio-espacial, según el modelo *AVEO* sólo se consideran variables relacionadas con el capital humano, a partir de dos escalas espaciales de análisis: alcaldía y colonia, donde se manifiestan grados de vulnerabilidad diferenciados (véase Figuras 1 y 2).

5. Se trata de una serie de pasos, métodos y técnicas que sirven para la resolución de problemas o la toma de decisiones, que por su grado de complejidad o número de variables e interacciones, hace difícil que un solo método o técnica sea suficiente para su entendimiento y resolución (Simon, 1957). Esta metodología incluye los siguientes pasos: el proceso analítico jerárquico, la creación de indicadores que valoren e identifiquen las interacciones de los ejes de análisis propuestos y la construcción de funciones de valor que describan territorialmente los comportamientos de cada variable analizada (Cabello, 2017).



Figura 1. Plano de análisis de variables sociales con el método multicriterio, considerando el contexto de Alcaldía, Desarrollo Urbano Quetzalcóatl. Fuente: Elaboración propia con base en las ponderaciones que integran los siete indicadores anteriores de estructura social, obtenidos con datos del Inegi, censo de población y vivienda 2010.



Figura 2. Plano de análisis de variables sociales con el método multicriterio, considerando sólo el contexto de colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl. Fuente: Elaboración propia con base en las ponderaciones que integran los siete indicadores anteriores de estructura social, obtenidos con datos del Inegi, Censo de Población y Vivienda 2010.

Ponderaciones	Estructura Social
0.10	Índice de masculinidad
0.20	Nivel educativo
0.20	Nivel socioeconómico
0.05	PEA activa-inactiva
0.10	Densidad poblacional
0.25	Índice de dependencia
0.10	Población total

Cuadro 1. Ponderaciones utilizadas para el análisis multicriterio. Fuente: Elaboración propia con base en Caracheo (2019).

Resultados del análisis multicriterio

A nivel de alcaldía, en la zona oriente existen fuertes desventajas sociales; mientras que a nivel de colonia se atomizan de manera particular en otras zonas, como las ubicadas en el sur poniente y centro oriente. A pesar de ello, si bien el cambio de escala denota otro fenómeno, se siguen conservando zonas con precariedad social importante.

En duq las oportunidades de vida están fuertemente ligadas con la herencia social, de

tal manera que las condiciones sociales de los hogares determinarán ventajas o desventajas durante la trayectoria de vida de los sujetos, es así que en los hogares pobres se suponen fuertes desventajas asociadas con privaciones que suelen estar relacionadas con niveles educativos bajos, embarazos adolescentes, empleos precarios, desempleo, bajos ingresos en la vida adulta así como la incursión en actividades ilícitas (Bayón, 2015). “Existe por lo tanto, una baja movilidad social que sugiere la existencia de diferencias duraderas en el acceso a oportunidades, donde los ciudadanos permanecen en las mismas posiciones, sean desaventajadas o privilegiadas, para luego heredarlas a sus descendientes” (El Colegio de México, 2018: 27). Zamudio (2015) ejemplifica, a través del testimonio de un joven inmerso en el consumo y venta de drogas, en su texto denominado “El Fresa de Iztapalapa” las desventajas sociales que existen en la alcaldía Iztapalapa como una de las más pobres de la ciudad en donde los jóvenes se vinculan de manera frecuente con redes de narcomenudeo.

Otro aspecto a destacar dentro de la colonia, es que a pesar de tener un ligero predominio de mujeres sobre hombres, el 5%, existen 35 166 mujeres sobre 33 403. Esto no refleja un avance en la pirámide laboral hacia empleos remunerados o mejor remunerados para ellas, ya que un alto porcentaje de las mujeres se dedican a labores del hogar, y además tienen dificultades para acceder a empleos bien remunerados, lo que las pone en desventaja ante el sexo masculino, además de soportar fuertes niveles de violencia en una posición de víctimas.

Por lo tanto, la baja movilidad social limita las posibilidades de que la población en bajos niveles socioeconómicos pueda mejorar su condición. A este respecto, es importante men-

cionar que en las familias de este nivel una creciente participación de sus miembros presenta trabajos no asalariados, en micronegocios o unidades familiares de producción (Rendón 2003, Pacheco 2004 en Colmex, 2018).

Este tipo de empleos no remunerados o por tiempo parcial han sido fundamentales para absorber la fuerza de trabajo femenina y joven, que ha incrementado su presencia ante cambios en la composición de las familias y el deterioro de los ingresos de los hogares (Rendón 2003, García y Oliveira 2006 en Colmex, 2018: 60). Al respecto, en la colonia duq se ubica un importante número de unidades económicas, se trata de comercios locales en donde se autoemplea buena parte de la población habitante, esto en actividades formales e informales.⁶

Activación y mejoramiento del espacio público en la Colonia Desarrollo Urbano Quetzalcóatl

Como una actividad previa al proyecto derivado del Programa “Camino, mujeres libres y seguras”, profesoras de la Licenciatura de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura (FA) de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) participaron en la convocatoria de Urbanismo Táctico que publicó la alcaldía proponiendo el mejoramiento de un tramo del corredor Ma-

6. De acuerdo con cifras de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo para el tercer trimestre de 2017 (ENOE 2017), 57.3% de la Población Ocupada se encontraba trabajando en el sector informal; es decir, más de la mitad de los trabajadores activos se encontraba en condiciones de vulnerabilidad laboral por la naturaleza de la unidad económica para la que trabajan. Esta vulnerabilidad se caracteriza por vínculos laborales no reconocidos por la fuente de trabajo, micronegocios no registrados, ocupados por cuenta propia, y/o trabajadores que laboran sin la protección de la seguridad social (Inegi, 2017 en Díaz, 2018).

nuel Cañas, el cruce de Cañas y 16 de septiembre. El trabajo se llevó a cabo con habitantes, autoridades de la alcaldía y con alumnos de la Licenciatura en Urbanismo de la UNAM.

Los objetivos de la intervención fueron principalmente:

- Mejorar la calidad del espacio público existente.
- Aprovechar espacios residuales con potencial de reciclamiento urbano.
- Integrar uno de los corredores económicos principales de la colonia con el espacio público existente, al mismo tiempo que se esperaba mejorar las condiciones de seguridad vial.
- Propiciar a través de un espacio público de calidad, la apropiación por parte de los habitantes de la colonia.
- Mejorar la movilidad de los habitantes a través de una intervención sencilla que delimite lo público de lo privado, ofreciendo condiciones seguras de tránsito para los peatones.

Los alcances del trabajo fueron dos: primero el diseño conceptual de la propuesta; y segundo, la ejecución de la misma. A través del taller participativo, se mostró a los vecinos asistentes, una primera propuesta que incluía la intervención de la intersección de las vialidades, con una importancia dentro de la estructura urbana ya que se cruzan vialidades importantes para la colonia, y básicamente la intervención implicaba el mantenimiento de la carpeta asfáltica, señalización vertical y horizontal, mejoramiento de banquetas, con lo que se esperaba reforzar la seguridad vial en donde es importante separar el tránsito de peatones y

vehículos automotores. Asimismo, se propuso la recuperación de un espacio residual para el desarrollo de actividades flexibles en donde participen diversos sectores de la población, principalmente niños y jóvenes, que les permita aprender y jugar al mismo tiempo.

Se esperaba visibilizar con los vecinos la importancia de mejorar la conectividad y la accesibilidad con puntos estratégicos de la colonia que se encuentran cercanos a la zona del proyecto como son comercios, servicios y equipamientos, asimismo la intención principal y como parte del programa de caminos seguros, era dar a conocer que estaba ya programada una serie de obras de mejoramiento de todo el corredor Manuel Cañas, por lo que esta actividad fue el parteaguas, como un primer paso para que los vecinos se integraran a dichas actividades.

Taller de co-diseño urbano participativo

Se llevó a cabo el taller de co-diseño urbano participativo con habitantes de la colonia con apoyo de la Territorial Quetzalcóatl y la Alcaldía de Iztapalapa. Para lo cual se hizo uso de mapas, para que localizaran el espacio que desde su punto de vista merecía ser atendido, así como identificar puntos conflictivos.

Por otra parte, se aplicaron 20 encuestas con los siguientes resultados:

- El 80% fueron mujeres y el resto hombres, el promedio de edad fue de 52 años. Situación que llama la atención pues se resalta una mayor participación por parte de las mujeres adultas, lo que dificulta considerar a otros grupos sociales como niños y jóvenes.
- Sobre la pregunta qué tan accesible es el espacio, el 40% dijo que era muy incómodo,

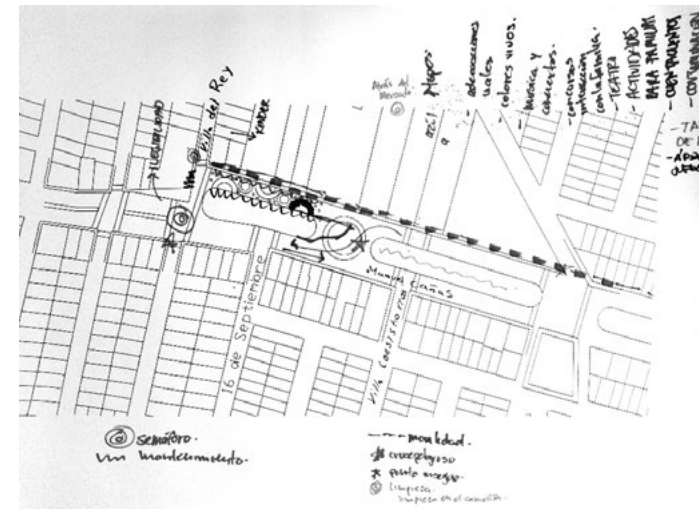


Figura 3. Mapa de diseño urbano participativo. (Izquierda) Fuente: Trabajo en el taller, julio de 2019.

Figura 4. Proceso de co-diseño con vecinos de la colonia. (Abajo). Fuente: fotografías propias, julio de 2019.



do, seguido por el 30% que dijo que era algo cómodo.

- Con relación al nivel de seguridad, el 70% dijo que era un espacio muy inseguro, de tal manera que el 40% considera que el espacio es desagradable.
- Sobre la probabilidad de uso del espacio en diferentes horarios el 35% dijo que sería muy probable, mientras que el 30% dijo que sería nada probable.
- Finalmente el 85% de las personas encuestadas dijo que era un espacio muy im-

portante para su comunidad, por lo que estos resultados dan pista sobre la relevancia de mantener el espacio en buenas condiciones.

De las principales ideas vertidas en el taller, se destaca de manera generalizada el sentimiento de inseguridad en el uso de los espacios públicos. Es decir, que el corredor Manuel Cañas no cuenta con la iluminación suficiente y que es común escuchar entre los vecinos, que prevalecen hechos ilícitos como robo a transeú-

te y en el transporte público, así como acoso hacia las mujeres. Coincidiendo también en que el tránsito por esta vía es complicado al no existir la señalización que permita el paso seguro de peatones, niños, adultos, así como de personas con alguna discapacidad móvil.

Si bien los participantes esperaban medidas de tipo permanente como semáforos o banquetas más amplias, fue posible acordar con ellos, que se trataba de una actividad de co-diseño participativo que se limitaba al balizamiento de los cruces que ellos consideraban más conflictivos y que más adelante se llevarían a cabo obras de mayor tamaño, a lo largo de la vía. A continuación se presenta el diseño definitivo, que incluía la intervención en tres cruces con el uso de colores primarios que eligieron los habitantes, así como la propuesta de un *Parklet* y algunas imágenes del proceso de ejecución de la propuesta.

El día de la intervención

El día 17 de agosto de 2019 tuvo lugar la actividad con apoyo de alumnos y profesores de la Licenciatura en Urbanismo, así como con vecinos y personal de la Alcaldía Iztapalapa. Se recibió atención técnica y de seguridad por parte de la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (Semovi) y la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) de la Ciudad de México, quienes en todo momento vigilaron que la actividad se llevara a cabo en correcto orden.

Se debe resaltar que esa fecha, fue de especial importancia pues se celebraba el día mundial del peatón. Algunos medios de difusión como el periódico *Reforma* hicieron énfasis en la intervención de los cinco cruces propuestos, asimismo se instaló un *Parklet* y se llevaron a cabo talleres y cursos de información sobre los

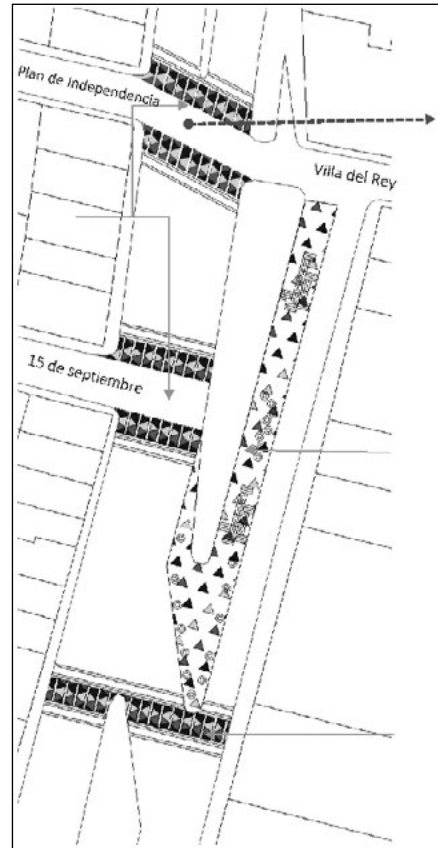


Figura 5. Propuesta de diseño de cruces. Fuente: Elaboración propia con base en las aportaciones de los habitantes participantes en el taller.

derechos de los transeúntes en donde participaron alumnos de la Licenciatura y vecinos.⁷

7. Ver notas periodísticas: (López, 2019) (Morales, 2019) (Redacción, 2019)



Figura 6. Imágenes de la actividad. Fuente: Fotografías propias, 17 de agosto de 2019.

El programa Camino, mujeres libres y seguras de la Alcaldía Iztapalapa

El programa "Camino, mujeres libres y seguras" tiene como objetivo visualizar a la calle como la unidad principal de transformación, como el primer contacto que tienen las mujeres con el espacio público. Por lo que el interés estriba en desarrollar y empoderar a las mujeres, en su calidad de peatón, para que transiten sin obstáculos físicos y visuales, así como contribuir en la apropiación y ampliar su confianza, es decir, mejorar las condiciones de la relación seguridad y espacio público que a su vez incluye a otros grupos, ya que se entiende que si el espacio es seguro para mujeres y niñas, será seguro para todos. Este programa está enfocado a hacer seguras las avenidas más transitadas de la alcaldía, la cual está dividida en 13 direcciones territoriales, en donde ya se tienen detectadas las principales avenidas con mayor afluencia y con problemas en lo urbano arquitectónico (oscuras, menos luminarias, con alta incidencia delictiva) (Cervantes, 2020).

La metodología para la implementación del programa, implica el análisis físico por parte de la dirección territorial y la subdirección de proyecto de la alcaldía, a través de recorri-

dos para analizar la viabilidad, posteriormente se tiene un primer contacto con la gente, que se caracteriza en la mayoría de los casos por la oposición de los habitantes, quienes se ven afectados por las obras de manera directa pues interfieren con sus actividades cotidianas, principalmente en términos económicos. Vale la pena mencionar que, no existe una sensibilidad por parte del personal encargado de la obra, ante este tipo de problemas, lo que demanda generar asambleas con los grupos para socializar con los habitantes la ejecución de las obras. Así, pareciera que hay una separación entre obra y acción social.

Cuatro pasos son los que se siguen en la implementación del proyecto:

1. Formulación: recorridos para determinar qué espacios se van a intervenir que incluye la realización de aforos en calles de mayor impacto.
2. Diseño: la elaboración de un diagnóstico físico, para la proyección arquitectónica.
3. Implementación y ejecución:, que se centra en los siguientes puntos: iluminación como elemento clave para la seguridad, banquetas y arroyo vehicular, vegetación, conteo de árboles y poda (algo necesario

para ampliar la visibilidad), remanentes (arreglos) y murales o arreglo de fachadas, esto último en caso de que el vecino no esté de acuerdo con el mural.

4. Evaluación: aplicación de cuestionario, escala de likert, para medir cómo se siente después de la obra y así medir el impacto.

Por otro lado, en el caso de los murales, el área de cultura de la alcaldía tiene un coordinador para dirigir este proceso de pintura de los murales, según el número que se haya definido, esto requiere un equipo grande que se encarga exclusivamente de este tema y existe un recurso para pagar a los artistas.

Para la colonia Duq, el corredor Manuel Cañas forma parte de la Dirección Territorial Santa Cruz - Quetzalcóatl, y se eligió a partir de sus propios diagnósticos en donde ya se tenían previamente detectadas las calles con mayor afluencia en la colonia y en las cuales era preciso erradicar problemas en la medida de lo posible, así Manuel Cañas es un centro medular dentro de esa colonia, donde se ubican los principales equipamientos y transitan buen número de rutas de transporte.

Sobre los efectos del arte y la cultura en las comunidades, Cervantes (2020) advierte que:

[...] cada comunidad es diferente, hay algunas que los aceptan de mejor manera, en otras no tanto, los murales por ejemplo están a cargo de la dirección ejecutiva de cultura de la Alcaldía, quien tiene un programa particular para involucrar a la gente y plasmar temáticas de interés para los habitantes y se vea materializado en los murales, en este caso el tema de las mujeres es el eje rector de este programa, sin embargo, ha sido un tema complejo de difícil abordaje, pero con un buen resultado (Fragmento de entrevista a Emma Cervantes, 3 de abril de 2020).



Figura 7. Afiche promocional del programa, Camino Mujeres Libres y Seguras. Fuente: Alcaldía de Iztapalapa, comunicación social.

La intervención Camino Seguro Manuel Cañas y su relevancia en contextos vulnerables

El 6 de febrero tuvo lugar la inauguración del Camino Mujeres Libres y Seguras en el corredor Manuel Cañas de Av. Insurgentes a calle Villa Franqueza que implicó la colocación de 832 luminarias, 2 000 arbustos, flores y árboles plantados, 49 murales y 2 431 m² de fachadas así como la colocación de 3 500 m² de pasto en camellón (Alcaldía Iztapalapa, 2020). Pero más allá de los números se trata de un proyecto que dados los tiempos de la administración, apenas tres años, dificulta dar continuidad al mismo. Además que, más allá del acto político, la población no ve la trascendencia de estos programas que en la práctica pueden tener muy buenas intenciones, y que seguramente el

efecto perdure según las relaciones y procesos de apropiación que se generen por parte de la comunidad.

Emma Cervantes comenta sobre los efectos de estas acciones...

[...] la sensación de seguridad se incrementa por los cambios en la imagen y los murales dan otra perspectiva del espacio, si mejora la movilidad de las personas, sin embargo, el temor de siempre es que cuando ocurra el cambio de administración no se dé continuidad a los proyectos. A veces existen ciertas inconformidades por parte de los usuarios del espacio como vendedores ambulantes. No obstante, no considero que se fortalezcan los procesos de apropiación, por los tiempos tan cortos, no hay sensibilización y concientización, no se les invita para generar un tiempo para interiorizar los proyectos, por lo que no se podría hablar de un cuidado posterior.

El seguimiento se mira como una debilidad, si no hay continuidad en las administraciones, estos proyectos quedan en el olvido, se requiere por lo tanto, de trabajo multidisciplinario, que permita una acción coordinada con otras áreas y un mejor modo de acercarse a los habitantes, es difícil que se puedan tener resultados importantes y que estos cuajen en tres años socialmente; se requiere de diagnósticos adecuados y que se involucre a la gente, es claro que la apatía por parte de los habitantes, por ejemplo los jóvenes, es característica en este tipo de territorios y hasta el momento no se ha logrado que se involucren.

Los compromisos que se adquieren por parte de la administración son sumamente ambiciosos, si hablamos de que el promedio de distancia de los corredores a intervenir es de un kilómetro de distancia, esto implica involucrar a un sinnúmero de actores, el tiempo en lo social

dificulta lograr el objetivo del programa, no hay coordinación de la obra con lo social, dicha obra se tiene que resolver en tres o cuatro meses y el contacto con los habitantes se da después de iniciada la obra. No empata lo social con las obras. Por otro lado, en el caso de los murales se debe desarrollar una relación de artistas con propietarios para que surja este deseo de conservación y mantenimiento en el largo plazo (Fragmento de entrevista a Emma Cervantes, 3 de abril de 2020).

A pesar de las dificultades que encierra el desarrollo de este tipo de proyectos, de alguna manera también visibilizan las enormes necesidades de las colonias en condiciones de vulnerabilidad social; y el diseño y mejoramiento de los espacios relevantes y significativos de la comunidad, significa generar las condiciones para que la gente se involucre y por lo menos en el corto plazo, además de llevar dignidad al espacio que habitan y muestra los valores sociales a través de diversas expresiones que enmarcan a su comunidad.

Algunos habitantes de la colonia opinaron sobre el proyecto:

[...] Llevo 25 años en esta colonia solicitando servicios, proyectos etc., etc. Claro ahora es muy diferente, se ve el trabajo por parte de la alcaldía y la territorial, por mi parte compartiré a los vecinos, motivar también para mantener los espacios seguros (fragmento de entrevista a Señora Rosalía, 9 de febrero de 2020).

[...] Ojalá que nos dure por mucho tiempo, en Manuel Cañas siempre tienen su cochinerito de basura, es una tristeza que la gente no cuide y mejore el lugar en donde vive (fragmento de entrevista a Señora Rosa, 6 de febrero de 2010).



Figura 8. Murales en el corredor Manuel Cañas. Fuente: fotografías propias (febrero de 2020).

[...] Está chido que arreglen la avenida, la verdad se va viendo muy bien, pero es lamentable y enoja mucho que solamente lo hagan cuando va a venir la alcaldesa o la jefa de gobierno. Uno quiere creer que les interesa pero pues no es así (fragmento de entrevista a joven Josué, 6 de febrero de 2010).

Con estas declaraciones, se observa que cambia la percepción del habitante sobre el lugar intervenido; sin embargo, como se comentaba con anterioridad, la continuidad en términos del cuidado resulta complicada para ellos, al mismo tiempo que existe una fuerte desconfianza sobre el actuar de los gobernantes, pues piensan que sólo se utilizan estas actividades con fines políticos.

Análisis y discusión de resultados

A partir de los resultados obtenidos sobre el tema de la inseguridad y la relación con la identidad y pertenencia, se puede destacar que para el caso de la colonia DUQ existe una muy alta percepción de inseguridad, por lo tanto, ésta es subjetiva y se construye a partir de otras

condiciones que refieren a las características culturales de los habitantes, además otro factor que surge al respecto y valdría la pena analizar en otro trabajo, es el imaginario que se construye a partir de los medios noticiosos que difunden el tema de la seguridad pública como uno de los principales problemas que afectan a la sociedad y que genera procesos de estigma social como ocurre en esta colonia, asimismo no se puede dejar de lado que las condiciones socio-espaciales de cada territorio también influyen sobre la imagen que el habitante tiene del lugar, el ser humano a este respecto crea dichas imágenes a partir de los sentidos y al cruzarlo con su carga cultural forma esta percepción positiva o negativa y que sin duda se manifiesta en los procesos de apropiación del territorio.

Por lo tanto, tiende a romperse esta identidad local como resultado de la insatisfacción con el entorno habitado, erosionando las bases de la reciprocidad, la solidaridad y de su "capacidad ingeniosa de adaptación". Las expectativas de movilidad social centradas en el empleo comienzan a debilitarse, desalentando

aspiraciones educativas y de mejoras en otros aspectos (Bayón, 2015). La seguridad, por tanto, se convierte en un reclamo generalizado, al mismo tiempo que las demandas cotidianas como la falta de equipamientos de salud, educación y de esparcimiento, así como la falta de empleos, de agua y una infraestructura básica (alumbrado público y pavimentación) deficiente, se combinan como un malestar común que resienten los habitantes y que se asocia con el aumento de una percepción negativa del lugar. La realidad cotidiana de la colonia obliga a los habitantes a enfrentarse a estos problemas, en función de sus posibilidades económicas, lo que en muchos casos se traduce en recursos limitados que no mejoran su entorno inmediato.

Por otro lado, en DUQ, las mujeres son las que manifiestan un mayor interés en los procesos de participación, relacionados con generar mejoras en los espacios que forman parte de su cotidianidad, son ellas quienes desde su rol como cuidadoras se apropian de manera diferente del espacio, es decir, que mantienen una fuerte interacción con el espacio público; los niños, jóvenes, adultos mayores y personas con alguna discapacidad motriz, por su parte, no cuentan con espacios para la convivencia que les permitan desarrollarse de manera plena.

Para los gobiernos, sigue siendo un reto diseñar espacios de concertación para todos los grupos sociales en contextos de vulnerabilidad, en donde su voz realmente sea escuchada, por lo tanto, una fuerte crítica que se genera en torno a este tipo de intervenciones es la permanencia de los proyectos, al ser de acción inmediata difícilmente se puede evaluar su impacto en el largo plazo, pues se trata de acciones sencillas que buscan comunicar o visibilizar un problema. No obstante, pueden re-

sultar en proyectos de largo plazo que pueden incluir a todos los grupos sociales, los procesos co-creativos si bien con ciertas limitantes, pueden ser altamente propositivos e incluyentes, así, el arte como un canal de comunicación desde sus diversas manifestaciones puede dar cuenta de la diversidad y complejidad de los procesos sociales que se viven en contextos de vulnerabilidad, siempre y cuando exista una participación activa por parte de diversos actores.

Sobre los programas gubernamentales, se puede concluir que presentan fuertes debilidades relacionadas con los tiempos de ejecución que dificultan la participación de los diferentes grupos sociales, de tal suerte que se reducen las posibilidades de apropiación; por otro lado, en el caso del programa mujeres libres y seguras, si bien a través de las representaciones artísticas de muralismo urbano se trata de visibilizar la importancia del rol de las mujeres en el espacio público, esto no necesariamente influye en su percepción de seguridad o que efectivamente se encuentren libres de toda violencia, es decir que en mientras no se mejoren o ataquen cuestiones estructurales relacionadas con la pobreza y la desigualdad de estos contextos, difícilmente se modificará la experiencia cotidiana de los residentes de este tipo de colonias. Estos programas, de la mano con estrategias de acceso a las oportunidades, pueden contribuir a superar estas desventajas sociales.

Conclusiones finales

No puede afirmarse que exista un modelo universal de participación y diseño de los espacios, que manifieste que este tipo de programas disminuyan por sí sólo las tasas de

delitos o incluyan a todos los grupos sociales. No obstante cada vez más, existen grupos organizados de la sociedad civil y todo apunta hacia una agenda general común en donde los gobiernos las están considerando para la construcción de políticas.

Es un hecho que dentro de las demandas de la población prevalecen las relacionadas con la seguridad como mayor iluminación, mejoras en las calles, poda de árboles y arreglo de fachadas. A pesar del aumento e interés por parte de los gobiernos y la sociedad civil, todavía hay mucho trabajo por hacer, pues se detecta que una vez alcanzados ciertos objetivos, frecuentemente la población no le da seguimiento a los mismos, lo que se traduce en falta de mantenimiento y el abandono de nueva cuenta de los mismos.

El principal obstáculo contra la eficacia de la participación en este tipo de proyectos, es la incongruencia de la política con respecto a la resolución de problemas estructurales. Los gobiernos, si bien generan redes de participación, no garantizan que dichos grupos puedan tomar parte activa y congruente en las actividades orientadas al cumplimiento de metas.

El trabajo de consulta, el diseño de metodologías de intervención, la operación de proyectos y la evaluación de las acciones, son elementos que pueden asegurar el éxito de diversas iniciativas, que pueden legitimar a los gobiernos y pueden colocarse en el umbral de la sustentabilidad. De tal manera que la ciudadanía se vea reflejada en los proyectos y las obras, y finalmente las conserve. El proceso de identidad y apropiación de los habitantes con el espacio es largo y sólo se logra si ellos se involucran desde el principio y forman parte del resultado.

La co-creación o el diseño participativo con las comunidades vulnerables a través de diagnósticos sociales puede incidir en la definición de acciones y proyectos sociales representativos, resulta en procesos que pretenden entablar un diálogo con las comunidades, estas propuestas por lo tanto, consisten en hacer un análisis o valoración de un problema o tema a través de la auto percepción de las y los actores involucrados sin los cuales los proyectos no tienen sentido.

Para el caso de estudio, la participación de la comunidad fue relevante desde la elección de los puntos a intervenir, así como la manifestación de sus necesidades particulares, que gracias a la coordinación del equipo consultor, fue posible conciliar y consensuar intereses comunes en las acciones de diseño. Finalmente, en la última etapa del análisis el trabajo de los artistas y el gobierno local permitió materializar acciones artísticas en donde se diera reconocimiento a las mujeres como actores relevantes en contextos vulnerables. Así, fue posible generar acuerdos con los propietarios de inmuebles para quienes era importante formar parte de este proyecto como un medio para modificar su entorno inmediato.

Bibliografía

- Bayón, M. C. (2015). *La integración excluyente. Experiencias, discursos y representaciones de la pobreza urbana en México*. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.
- Bovaird, T. (2007). Beyond Engagement and Participation: "User and Community Co-production of Public Services". En *Public Administration Review*, 846-860.
- Busso, G. (2001). "Vulnerabilidad social: nociones e implicancias de políticas para Lati-

noamérica a inicios del siglo XXI. Seminario Internacional Las diferentes expresiones de la vulnerabilidad social en América Latina y el Caribe. Santiago de Chile, CEPAL y CELADE División de Población. Recuperado de http://microseguros.net/seminario/Biblioteca/vulnerabilidad/vulnerabilidad-Cepal-Onu/ORGINO11_OnuCepal.pdf

- Cabello, H. A. (2017). *Métodos de decisión multicriterio y sus aplicaciones*. La Rioja: Tesis de grado en Administración y Dirección de Empresas, Universidad de La Rioja.
- Campbell, H. y Vanderhoven, D. (2016). "Knowledge That Matters: Realising the Potential of Co-Production". En *Report. N8 Research Partnership*.
- Caracheo, C. (2019). *La forma espacial y el proceso social como factores explicativos del fenómeno de la delincuencia urbana*. México: (tesis de doctorado) UNAM.
- Cervantes, E. (3 de abril de 2020). Entrevista de opinión del Programa Mujeres, Libres y Seguras. (C. E. Caracheo, Entrevistador).
- Colmex (mayo de 2018). *Red de estudios sobre desigualdades del Colegio de México*. Recuperado de <https://desigualdades.colmex.mx/informe2018>
- Díaz, A. (7 de agosto de 2018). "¿Formal o informal? Determinantes del mercado laboral en México". *Nexos*.
- Fotaki, M. (2015). "Co-Production Under the Financial Crisis and Austerity: A Means of Democratizing Public Services or a Race to the Bottom?". En *Journal of Management Inquiry*.
- Giménez, G. (2014). "Identidades urbanas y actores sociales. Una introducción a las tres ciudades de la ciudad". En P. Ramírez, *Las disputas por la ciudad: espacio social y espacio público en contextos urbanos de*

Latinoamérica y Europa (pp. 317- 337). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.

- Horvath, C. y Carpenter, J. (eds.) (2020). "Introduction: Conceptualising Co-Creation as a methodology". En *Co-Creation in Theory and Practice, Exploring Creativity in the Global North and South*, Bristol University Press (en prensa), Bristol.
- Kaztman, R. (2000). Notas sobre la medición de la vulnerabilidad social. CEPAL. Recuperado de <http://www.cepal.org/deype/mecovi/docs/taller5/24.pdf>
- Kaztman, R. (2018). Capacitación en Enfoque sobre Activos, Vulnerabilidad y Estructura de Oportunidades AVEO. La Habana: FLACSO Cuba, Universidad de La Habana, Fundación Friedrich Ebert.
- López, J. (18 de agosto de 2019). "Intervienen espacios públicos para conmemorar el día del peatón". En *Excelsior*. Recuperado de: <https://www.excelsior.com.mx/comunidad/intervienen-espacios-publicos-para-conmemorar-el-dia-del-peaton/1330992#imagen-3>.
- Milbrath, S. (25 de junio de 2019). *Visioncritical*. Recuperado de Co-Creation: 5 Examples of Brands Driving Customer-Centric Innovation: <https://www.visioncritical.com/blog/5-examples-how-brands-are-using-co-creation>
- Morales, A. (18 de agosto de 2019). "Celebran a los viandantes en Iztapalapa". En *Reforma*, Recuperado de <https://www.reforma.com/celebran-a-los-viandantes-en-iztapalapa/gr/ar1748253?md5=f77cab083eb30833ba27fa683b1c12e9&ta=0dfdbac11765226904c16cb9ad1b2efe>.
- Navarro, B. y Moctezuma, P. (1989). *La urbanización popular en la Ciudad de México*.

- México: Instituto de Investigaciones Económicas, Editorial Nuestro tiempo.
- Pantoja, S. (5 de julio de 2019). "La colonia Quetzalcóatl de Iztapalapa espera que la Guardia Nacional ponga fin a su pesadilla". (R. *Proceso*, Ed.) Ciudad de México, México. Recuperado de <https://www.proceso.com.mx/591285/la-colonia-quetzalcoatl-de-iztapalapa-espera-que-la-guardia-nacional-ponga-fin-a-su-pesadilla>
- Redacción. (17 de agosto de 2019). Conmemoran el Día del Peatón en la CDMX. 30 de junio de 2020, de *El Big Data* Sitio web: <https://elbigdata.mx/bignews/imagenes-conmemoran-el-dia-del-peaton-en-la-cdmx/93796>
- Simon, H. (1957). *Models of man, social and rational: Mathematical essays on rational human behavior*. New York: Wiley.
- Tamayo, S. y Wildner, K. (2005). *Espacio e identidades urbanas*. México: Colección cultural universitaria 85 serie Ensayo UAM.
- Vargo, S. y Lusch, R. (2004). "Evolving to a New Dominant Logic. The service-dominant logic of marketing". En *Dialog, debate, and directions* (68), 1-17.
- Villalobos, Á. (2018). "Arte participativo en sectores populares del entorno urbano. Dos casos en Colombia y México". En *El Ornitorrinco Tachado. Revista de Artes Visuales* (Número 8). Disponible en: <https://ornitorrincotachado.uaemex.mx/article/view/11026>
- Zamudio, C. (2010). "El fresa de Iztapalapa". En *Nexos*. Recuperado en: <https://www.nexos.com.mx/?p=13949>

Movilidad urbana y seguridad vial en la Zona Metropolitana del Valle de México. Otra perspectiva en torno al peatón y ciclista

Jorge Alberto Juárez Flores

Centro EURE S.C.; Especialista en Planeación
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8867-0831>

Kevin Alfonso Hernández Ortiz

TDG+Ciudades, Departamento de Planning
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2254-7966>

Resumen

El abordaje teórico de la movilidad urbana desde la disponibilidad de medios de transporte motorizados resulta en un enfoque cuantitativo que sólo evalúa la cobertura y prioridad de la movilidad privada sobre los medios no motorizados. La capacidad de la infraestructura vial para dirigir los vehículos hacia su destino, es un complemento recurrente en investigaciones. Abordar la movilidad urbana desde los movimientos de personas y no de vehículos, permite adoptar una tendencia cualitativa que busca otros elementos a su paso, con parámetros más complejos, pero más humanos. El cometido que tiene el presente artículo es, de manera obligada, repensar la movilidad desde la persona, sea conductor, pasajero, peatón o ciclista, en conjunto con la seguridad vial y el entorno urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). La adopción de tal enfoque, pretende contribuir con una nueva visión para el análisis de la movilidad urbana en México, en una de las aglomeraciones urbanas más complejas del país. Hacerlo es precisar la disminución de muertos y heridos con lesiones permanentes a causa de siniestros viales en las metrópolis del país.

Palabras clave: movilidad urbana, seguridad vial, peatón, ciclista.

Abstract

The theoretical approach to urban mobility from the availability of motorized means of transport results in a quantitative approach that only evaluates the coverage and priority of private mobility over non-motorized means. The ability of road infrastructure to direct vehicles to their destination is a recurring complement in research. Addressing urban mobility from the movements of people and not vehicles, allows us to adopt a qualitative trend that looks for other elements in its path, with more complex parameters, but more humane. The purpose of this article is to rethink mobility from the person, be it driver, passenger, pedestrian or cyclist, in conjunction with road safety and the urban environment of the Metropolitan Area of the Valley of Mexico (ZMVM). The adoption of such an approach aims to contribute a new vision for the analysis of urban mobility in Mexico, in one of the most complex urban agglomerations in the country. To do so is to specify the decrease in deaths and injured people with permanent injuries caused by road accidents in the country's metropolises.

Keywords: urban mobility, road safety, pedestrian, cyclist.

Fecha de recepción:

28 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

10 de agosto de 2020



Introducción: el proceso metropolitano en México

El fenómeno metropolitano en México es evidencia de un proceso dinámico, creciente e irreversible; pues de acuerdo con datos del Sistema Urbano Nacional 2018 (Sedatu y Conapo, 2018), son reconocidas en México 74 zonas metropolitanas, 15 metrópolis más con respecto al año 2010. Las personas que habitaron zonas metropolitanas pasaron en un lapso de ocho años, de 63.8 millones a 75.1 millones, lo que representó el 56.8% y 62.8% de la población nacional para 2010 y 2018. Esto implica, una intensa integración funcional entre metrópolis, conurbaciones y centros urbanos a partir de un proceso de expansión física y la conformación de un perfil eminentemente urbano (Sedatu y Conapo, 2018).

En el presente artículo serán mencionadas, a manera de comparativo, tres metrópolis mexicanas –en la introducción y en los apartados 3 y 4.1–, mismas que albergaron en 2020 al 25.4% de la población nacional y el 33.1% de los siniestros viales en 2018: ZM del Valle de México, ZM de Guadalajara y ZM de Monterrey, con tasas de crecimiento a la baja, como se muestra en el cuadro de la página siguiente.

En las últimas dos décadas, la Zona Metropolitana del Valle de México (en adelante ZMVM) ha experimentado un fuerte crecimiento poblacional, asociado a un proceso de urbanización intenso y descontrolado (Figura 1). La principal causa de tal crecimiento ha sido que la urbanización se ha dado de forma espontánea y sin planeación, lo que genera altos costos económicos, sociales y ambientales (Semarnat, 2014). La forma de ocupación de esta gran urbe, está relacionada con el proceso desigual de localización de asentamientos

Resumo

O enquadramento teórico da mobilidade urbana a partir da disponibilidade de meios de transporte motorizados tem como consequência uma abordagem quantitativa que avalia apenas a cobertura e a prioridade da mobilidade privada em relação aos meios não motorizados. A capacidade da infraestrutura rodoviária de direcionar veículos para o seu destino é um complemento recorrente na pesquisa. Abordar a mobilidade urbana a partir dos movimentos de pessoas e não de veículos, nos permite adotar uma tendência qualitativa que busca outros elementos em seu caminho, com parâmetros mais complexos, porém mais humanos. O objetivo deste artigo é repensar a mobilidade do sujeito, seja ele motorista, passageiro, pedestre ou ciclista, em conjunto com a segurança rodoviária e o ambiente urbano da Área Metropolitana do Vale do México (ZMVM). A adoção desta abordagem visa contribuir com uma nova visão para a análise da mobilidade urbana no México, em uma das aglomerações urbanas mais complexas do país. Fazer isso é especificar a diminuição de mortes e feridos com lesões permanentes causadas por acidentes de trânsito nas metrópoles do país.

Palavras-chave: mobilidade urbana, segurança viária, pedestre, ciclista.

	Población total				TCMA		
	2000	2010	2020	2030	2000-2010	2010-2020	2020-2030
Nacional	97,483,412	112,336,538	127,792,286	137,193,751	1.43	1.30	0.71
ZM del Valle de México	18,396,677	20,116,842	22,086,500	23,247,122	0.97	0.94	0.51
ZM de Guadalajara	3,772,833	4,521,755	5,243,178	5,647,031	1.77	1.49	0.74
ZM de Monterrey	3,426,352	4,226,031	5,133,917	5,752,554	2.05	1.97	1.14

Cuadro I. Población nacional y Zonas Metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey, 2000-2030. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2000). XII Censo General de Población y Vivienda; Inegi (2010). Censo de Población y Vivienda; Inegi (2015). Encuesta Intercensal; Conapo (2018). Proyecciones de la Población de México y de las Entidades Federativas, 2016-2050 y Sedatu y Conapo (2018). Sistema Urbano Nacional.

humanos, empleos y servicios públicos, generando con ello un patrón caótico de circulación de personas, vehículos y mercancías. Este patrón presenta graves problemas para los usuarios más vulnerables, como son peatones y ciclistas, y para la mayoría de la población que necesita de medios de transporte (Banco de Desarrollo de América Latina, 2011).

El uso creciente del automóvil en la ZMVM colabora en gran medida, con la intensiva utilización de un sistema vial limitado que además, necesita servir adecuadamente a vehículos del transporte público. Este modelo de movilidad genera graves externalidades negativas: largos tiempos de traslado, polución del aire, siniestralidad y congestión vial, que resultan en costos ambientales y económicos para las ciudades (Banco de Desarrollo de América Latina, 2011). El modelo de movilidad urbana que ha imperado en los últimos años, explica Lizárraga (2006), es resultado de las modificaciones en la localización de vivienda y actividades productivas, donde los viajes diarios se realizan sacrificando tiempo de descanso, de consumo y

de trabajo remunerado. Esta relación entre crecimiento poblacional, localización de vivienda y actividades productivas, hace más complejo el tema de movilidad urbana, insuficiente con solo analizar el tipo y la disponibilidad de vehículos motorizados.

El fuerte crecimiento poblacional de la ZMVM en los últimos veinte años, ha derivado en la conformación de la aglomeración urbana más poblada de México, con 22 millones de habitantes para 2020, equivalente al 17.3% de la población nacional, con una densidad bruta poblacional cercana a los 7 185 hab/km², similar a la de países como Singapur (7 720 hab/km²) y Hong Kong (6 646 hab/km²). La ZMVM aporta cerca del 25% de la actividad económica nacional, concentrando en su mayoría, a personas en un rango de 25 a 59 años de edad. La tasa de crecimiento media anual (TCMA) poblacional 2010-2020 se sitúa en 0.94 mientras que en el periodo 2020-2030 disminuirá su ritmo a 0.51, por debajo de la TCMA nacional, tendencia reflejada desde el año 2000 (Cuadro I). El área urbana de la metrópoli para el año

2019 reportó 2 305 km² (Figura 1) y a partir de estimaciones propias, para el año 2030 crecerá hasta 2 392 km². En suelo de conservación, áreas con alto valor ambiental y áreas no aptas para el desarrollo urbano (Semarnat, 2014). Sin duda, el crecimiento poblacional de la ZMVM será menor que el crecimiento de la superficie total, generando mayor desequilibrio espacial entre infraestructura, equipamiento, reconfigurando los desplazamientos y agravando las distancias entre vivienda y empleo.

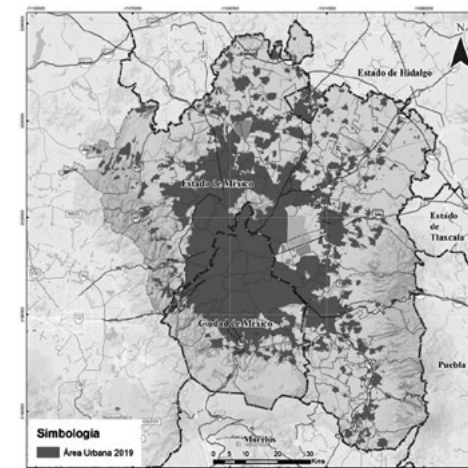


Figura 1. Área urbana de la ZMVM, 2019. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2019). Marco Geoestadístico Nacional.

En este artículo buscamos desarrollar y nutrir la concepción de la movilidad urbana desde la persona, no desde los vehículos motorizados. No descartamos el análisis de la movilidad a partir de los vehículos, pero ésta nos alejaría de los objetivos que propiciaron la integración del

presente artículo. La perspectiva de la movilidad desde la persona, se complementará con cifras oficiales y con la variable seguridad vial, la cual permite conformar un análisis en torno al peatón y ciclista. Consideramos que esta visión que se propone tiene un enfoque humanista, al procurar vidas y evaluar la movilidad urbana desde lo social, económico y ambiental. A grandes rasgos, en la Zona Metropolitana del Valle de México, la movilidad urbana y seguridad vial se expresan de la siguiente manera; tales indicadores se analizarán de manera puntual en los apartados siguientes.

Movilidad urbana	Indicadores
	53.2% de los hogares disponen de vehículos motorizados y no motorizados
	4 de cada 10 hogares disponen de bicicleta
	60.5% de los automóviles circula diario
	90.5% de los automóviles son ocupados por máximo dos personas
	56 millones de viajes totales por semana
	1 de cada 3 viajes por semana se realiza en medios no motorizados
	4 de cada 10 estudiantes utilizan medios no motorizados
	cada persona gasta 20 200 pesos anuales en transporte para llegar a su destino (EUA \$ 840)
	30 mil millones de pesos se pierden al año por deficiencias de traslado (EUA \$ 1 250 000 000)

Seguridad vial	26 mil siniestros viales al año que involucran a 47 mil vehículos y 4 629 víctimas
	33.1% de las víctimas son peatones y ciclistas
	los siniestros viales equivalen al 1.7% del PIB
	sólo 13% de la población tiene cobertura de operativo para detección de alcoholemia

Cuadro II. Indicadores estratégicos de movilidad urbana y seguridad vial, ZMM. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México; Inegi (2018). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS); BID (2017). Estrategia de seguridad vial. Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe: Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020; IMCO (2019). Índice de Movilidad Urbana; ONU-Hábitat (2016). Índice de las Ciudades Prósperas en la República Mexicana.

1. Qué es la movilidad urbana y por qué adoptar una nueva perspectiva en torno al peatón y ciclista

Actualmente existe una amplia formulación de planteamientos teóricos y metodológicos en torno al transporte público y la movilidad urbana, tanto en México como en América Latina. Así, por ejemplo, los términos asociados a la movilidad urbana y el transporte se utilizan con excesiva imprecisión o confusión, desvirtuando los objetos para los cuales se formulan estos términos. Por lo anterior, el presente apartado pretende realizar un primer acercamiento a la movilidad urbana, separándola del término transporte, o al menos, ejerciendo un esfuerzo por aclarar y ordenar las ideas, mismas que propiciaron la integración del presente artículo.

El actual modelo de movilidad urbana según Delgado (2013), ha conformado en torno a sí mismo una visión centrada en los sistemas de transporte y la cantidad de personas que hacen uso de él; además de priorizar el automóvil insostenible ambiental, social y económicamente. El modelo de movilidad urbana que prevalece en ciudades mexicanas, es desconectado entre orígenes y destinos, con grandes recorridos en tiempo y distancia, contaminante y con una percepción de inseguridad constante (Suárez y Delgado, 2015); además de presentar cambios en los motivos de desplazamiento y modificaciones en la localización de las actividades productivas (Lizárraga, 2006). Debido a ello, al comparar los propósitos de viaje de la Encuesta Origen Destino 2007 (Inegi, 2007) y la Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (Inegi, 2017), se logra identificar un incremento de viajes para el motivo de “compras”, quedando entre los tres motivos de viaje, confinando al cuarto sitio al motivo de “ir a estudiar” (Cuadro III).

En palabras de Islas (2000), la movilidad urbana es el fenómeno que consiste en los deseos de viajar de una zona a otra dentro de la ciudad, y es resultante de la interacción entre las diferentes zonas de la ciudad, dadas las diferentes actividades complementarias que se realizan en ellas. Es evidente, que detrás de esta idea se encuentra el supuesto de que la ciudad ha sido zonificada, por tanto, cada espacio al interior, responde a características económicas y demográficas pronosticables; quedando definida la movilidad, por la forma en que se distribuyen las actividades de la ciudad en las diferentes zonas (Islas, 2000).

La movilidad urbana refiere al conjunto de desplazamientos cotidianos a razón de múlti-

ples motivos, efectuados por diversas personas –no por vehículos–, que modifican y transforman el territorio mediante cuestiones materiales, sociales e imaginarios (Ramírez, 2009). En palabras de Juárez y Torres (2017), enfocar el estudio de la movilidad urbana en el usuario y su entorno (visión humana), y no únicamente en su desplazamiento por un medio motorizado (visión técnica). Estos desplazamientos cotidianos o habituales se derivan en su mayoría, en cambios de ciudad en un mismo día por motivos laborales, de estudio u ocio (Ramírez, 2009) (Juárez y Torres, 2017).

Entender la movilidad desde la persona, argumenta Ramírez, es reconocer una dimensión simbólica en donde el usuario produce y reproduce al territorio por donde se desplaza a partir de una resignificación de sus dimensiones y sus alcances dependiendo de la experiencia particular que sigue en el movimiento (Ramírez, 2009) (Ramírez y Martínez, 2013). Analizar la movilidad urbana implica establecer un cambio de área, de tiempo y de actividad (Acuña y Graizbord, 1999), por aquellas personas que cambian lugar de actividad pero no residencia habitual, conformando movimientos pendulares o *commuting*. Este último término refiere a flujos de población en un momento determinado, a un desplazamiento mensurable en días. La movilidad urbana es, por tanto, una condición que se le atribuye a un bien, a una mercancía, a una o varias personas, que ocupan y cambian constantemente de sitio, no es un atributo que se asigna a un lugar o tipo de transporte y su soporte material (Ramírez, 2009) (Ramírez y Martínez, 2013).

Por su parte, Moctezuma (2003) refiere a la movilidad urbana como un concepto más amplio que el término de transporte, el cual se limita a una relación de oferta y demanda

expresada esquemáticamente, por un lado en cantidad de infraestructura y medios de transporte y, por el otro, en el número de desplazamientos por persona por día, según motivo, modo, itinerario y tiempo. Como efecto, Moctezuma menciona que el crecimiento centrífugo de las ciudades, la crisis permanente que aqueja al transporte, el aumento en la inversión tiempo-dinero para los desplazamientos, son los factores que más dificultan la movilidad urbana, afectando sobre todo a pobres, mujeres y niños (Moctezuma, 2003). Por tanto, el elemento que permite vincular el territorio con los medios de transporte es sin duda el de la movilidad urbana, tríada perfectible según sea el objeto de análisis.

Investigadores como Hernández y Abadía, priorizan la construcción de un entorno público para la movilidad segura de los ciudadanos y por tanto, para disminuir el riesgo de peatones, es decir, que los desplazamientos a pie o en bicicleta tengan prioridad frente a otras alternativas de movilidad, faciliten la comunicación social y un uso más humano de la vía pública (Hernández y Abadía, 2008). Por ello, el presente artículo pretende abordar la movilidad desde el peatón y ciclista –movilidad no motorizada– en entornos seguros; de esta manera se hace distinción en el desplazamiento entre personas, vehículos y mercancías. En la primera, como lo determina Ramírez (2009), existe una dimensión simbólica en donde la persona produce y reproduce al territorio, situación que no sucede con el desplazamiento de vehículos y mercancías que no adquieren en sí mismas la dimensión simbólica en su paso por el territorio.

Además de que la visión de la movilidad desde la persona, permite adoptar tendencias, direcciones y significados diversos; donde el

peatón o ciclista orientan su desplazamiento acorde a su reproducción social como fuerza de trabajo y hacia elementos indispensables en su cotidiano difícilmente medibles (Ramírez y Martínez, 2013) (Juárez y Torres, 2017). Por su parte, Margarita Jan, menciona que la movilidad urbana es un concepto relacionado con la mejora de la calidad de vida de las personas, el cual supera al enfoque tradicional de transporte y tránsito que son atributos estrictamente técnicos. Así mientras el concepto tradicional de transporte, se centra en el análisis y provisión de infraestructura para el transporte, el de movilidad urbana tiene una visión de las diferentes formas en las que las personas pueden transportarse de un sitio a otro, este último enfoque resulta más humanista (Jans, 2009).

En México, –en particular en aquellos lugares que han adoptado la movilidad no motorizada como estrategia territorial–, la construcción de una movilidad no motorizada se reduce al desplazamiento peatonal y en bicicleta, bajo la premisa de recorridos seguros y eficientes en tiempo y distancia, donde la principal fuerza motriz utilizada es la generada por el propio cuerpo (Implan de Torreón, 2015). El desplazamiento no motorizado incluye además, en palabras de Gutiérrez (2017), las formas de movilidad donde no se requiere un motor. La polisemia del constructo “movilidad no motorizada” genera un horizonte tan amplio que logra atender a personas en patines, patinetas, personas en silla de ruedas, en triciclo, monociclo y otros vehículos donde el pedal es el mecanismo de tracción, pero que en diversas ocasiones se omiten al responder a actividades recreativas, de esparcimiento y compra (Gutiérrez, 2017).

Hablamos entonces de reconocer como parte de la movilidad urbana, a una “peatona-

lidad” como medio de transporte que sustituye a los vehículos automotores, y que permite una relación directa e intensa entre la ciudad y los habitantes (Valenzuela y Talavera, 2015). Un entorno urbano seguro desempeña un papel fundamental en la movilidad peatonal, ya que la presencia o no de determinados elementos a lo largo de las calles, así como las características físicas que les son propias, pueden potenciar los desplazamientos peatonales, o disuadirlos. De esta manera, la identificación de factores relacionados con los viajes peatonales es una necesidad para llevar a cabo una integración efectiva de la estructura urbana y de los patrones de viaje en el marco de la planificación y gestión de la movilidad (Valenzuela y Talavera, 2015).

La movilidad no motorizada expresa una ruptura social y cultural, coligada a un crecimiento urbano basado casi exclusivamente en torno a la forma en que los coches se desplazan; relegando a otros modos de transporte. Ruptura inducida por el uso excesivo de vehículos automotores, largos tiempos de desplazamiento y diversas velocidades de desplazamiento. Aunque también dicho quiebre es determinado por un cambio de paradigma urbano, entre ciudades dispersas y fragmentadas, y ciudades consolidadas. Investigadores como Connolly (2009), reconocían entonces una pérdida en la movilidad; donde el número de viajes por persona presentaba un decrecimiento, esto sólo para la Ciudad de México, pues mostraba desde entonces una gran consolidación urbana; mientras que los municipios metropolitanos mostraban un crecimiento en el número de viajes por persona, producto de una alta subordinación y dependencia con la Ciudad de México.

Lo anterior es resultado de una mayor cuantía de viajes a pie –comparativo Encuestas Origen Destino 2007 y 2017–, a una “nueva estructura barrial de distancias cortas” y de la compacidad cada vez mayor del desarrollo urbano, donde los trayectos de recorrido se reducen y el promedio de viajes por persona disminuyen al contar con una variada disponibilidad de servicios cercanos –usos mixtos–. De acuerdo con Pino (2018), la movilidad no motorizada reincorpora una movilidad donde la persona logra prescindir de los vehículos automotores, permitiendo reconocer una movilidad activa y autónoma; aunque también una movilidad más provechosa. Queda evidente, con lo anteriormente expuesto, la adopción de una nueva perspectiva de análisis para la movilidad urbana, que recae en el hecho de hacer visible a la persona, la cual por décadas, ha sido relegada de su posición en la pirámide de movilidad. Jerarquía que sólo ha quedado plasmada en documentos oficiales y que en la práctica, ha dado prioridad al transporte motorizado y la asignación de fondos para la construcción de más vías urbanas (apartado 3). Con esta adopción, la movilidad urbana se limita a los desplazamientos de personas y no de vehículos.

2. Movilidad urbana motorizada y no motorizada en la Zona Metropolitana del Valle de México

La Encuesta Origen Destino 2007 (Inegi, 2007) y Encuesta en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (Inegi, 2017), manifiestan un aumento en los traslados diarios, al pasar de 21.9 millones a 55.8 millones de viajes, con una transición de viajes por persona de 1.1 a 1.5 –en todos los tipos y medios de transporte–, y de 1.8 viajes por persona exclusiva-

mente caminando (Inegi, 2017). En ausencia de la aplicación por igual de una metodología para los años 2007 y 2017, el comparativo de viajes por propósito, por tipo y modo de transporte entre Ciudad de México y municipios metropolitanos, queda ausente en este análisis (Cuadros III y IV, página siguiente).

Según cifras de la Encuesta en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (Inegi, 2017), el 53.2% de los hogares de la ZMVM disponían de vehículos, con la siguiente distribución: siete de cada diez hogares disponían de automóvil, cuatro de cada diez contaba con bicicleta y uno de cada diez contó con motocicleta; la distribución anterior permite identificar hogares que disponían de dos o más tipos de vehículos. El 60.5% de los automóviles disponibles en los hogares de la metrópoli, contaban con holograma 0 y 00, lo que les permitía circular diariamente. El 90.5% de los automóviles disponibles en los hogares de la ZMVM eran ocupados por máximo dos personas, conductor y copiloto. Lo que conllevaba a una rápida saturación vial y mayor contaminación generada.

El costo económico *per cápita* de la movilidad urbana en la ZMVM, de acuerdo con el Índice de Movilidad Urbana (IMCO, 2019), equivale a un gasto anual de 20200 pesos en transporte público para llegar al destino (EUA \$840). Datos de ONU-Hábitat advierten que en la ZMVM se pierden aproximadamente 30 mil millones de pesos al año por deficiencias en el traslado de trabajadores (EUA \$1 250 000 000). (ONU-Hábitat, 2016: 73). Por su parte, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2017) estima que en América Latina y el Caribe, el costo del congestionamiento vial representa de 2% a 4% del Producto Interno Bruto (PIB) por pérdida de tiempo y productividad.

El siguiente cuadro evidencia lo que se avizoraba en el apartado anterior: un incremento de viajes para el motivo de “compras”, quedando éstas entre los tres propósitos de viaje, confinando al cuarto sitio al propósito de “ir a estudiar”.

En la ZMVM, a la semana se realizaron un promedio de 55.8 millones de viajes intra metropolitanos, 9.3 millones en promedio al día (Inegi, 2017): 44.9% de ellos en transporte público, 23.5% en transporte privado, 29.9% caminando, 2.2% en bicicleta y el porcentaje restante en otro medio. Dicho de otra manera, 68% de los viajes intra metropolitanos se realizaron en

medios motorizados y 32% en medios no motorizados. A pesar de tal reconocimiento, la asignación de montos no es equiparable con el enunciado anterior, pues en promedio, el 48% de las asignaciones del Fondo Metropolitano se ejecutaron para proyectos de infraestructura y equipamiento, 45% en proyectos de movilidad motorizada y sólo 7% para proyectos de movilidad no motorizada (apartado 3).

El siguiente cuadro muestra la distribución de los viajes realizados por medios motorizados y no motorizados; sobresale el colectivo, sólo caminar y el automóvil, en ese orden. Además, evidencia nuevos modos de transporte

	ZMVM		Ciudad de México		Municipios metropolitanos	
	2007	2017	2007	2017	2007	2017
Viajes totales	21 954 157	55 896 814	11 085 896	-	10 868 261	-
Regresar al hogar	9 849 659	26 173 721	4 902 186	-	4 947 473	-
Ir al trabajo	5 588 292	11 456 055	2 795 716	-	2 792 576	-
Compras (bienes y servicios)	1 075 114	5 302 211	528 855	-	546 259	-
Ir a estudiar	1 941 692	4 454 922	966 120	-	975 572	-
Social, diversión	612 856	4 352 478	300 801	-	312 055	-
Llevar o recoger a alguien	1 198 867	2 624 847	676 584	-	522 283	-
Otro propósito	901 281	1 133 157	469 123	-	432 158	-
Hacer un trámite	385 004	379 042	187 193	-	197 811	-
Relacionado con el trabajo	269 434	-	174 727	-	94 707	-
Ir a comer	131 958	-	84 591	-	47 367	-

Cuadro III. Propósitos de viaje ZMVM, 2007 y 2017. Nota: la suma de cada propósito no puede coincidir con el total, decidimos considerar los datos tal cual los presenta Inegi a pesar de tal error. Los datos presentados están ordenados de mayor a menor con respecto a la columna “ZMVM 2017”. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2007). Encuesta Origen Destino; Inegi (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México.

	ZMVM		Ciudad de México		Municipios metropolitanos	
	2007	2017	2007	2017	2007	2017
TOTAL	21 954 157	55 896 814	-	28 334 021	-	27 248 135
TRANSPORTE PÚBLICO	14 811 970	25 075 546	-	13 784 756	-	11 164 869
Colectivo	5 243 743	18 278 991	-	9 158 883	-	9 032 510
Taxi solicitado con Aplicación	-	308 773	-	214 947	-	92 094
Taxi de sitio, calle u otro	1 330 284	2 759 896	-	1 599 009	-	1 145 152
Metro	664 855	7 150 337	-	5 223 699	-	1 892 793
Autobús RTP o M1	185 525	655 514	-	556 637	-	97 108
Autobús	589 694	1 494 436	-	728 185	-	721 046
Trolebús	71 224	226 666	-	206 513	-	19 145
Metrobús o Mexibús	42 633	1 726 816	--	1 160 830	-	561 483
Tren ligero	3 787	172 911	-	159 061	-	12 885
Tren suburbano	-	285 685	-	118 268	-	166 316
Mexicable	-	12 952	-	2 692	-	10 260
Bicitaxi	-	152 014	-	59 011	-	92 271
Mototaxi	-	444 621	-	150 323	-	293 062
TRANSPORTE PRIVADO	13 154 186	13 154 186	-	7 237 038	-	5 771 983
Automóvil	6 278 824	12 208 197	-	6 843 007	-	5 227 633
Motocicleta	91 962	610 539	-	243 144	-	362 783
Transporte escolar	-	288 358	-	137 627	-	149 018
Transporte de personal	-	53 363	-	16 473	-	35 607
SÓLO CAMINAR	-	16 685 712	-	7 052 202	-	9 591 856
BICICLETA	433 981	1 210 774	-	409 256	-	797 105
OTRO	273 464	73 731	-	38 352	-	33 615

Cuadro IV. Viajes realizados por tipo y modo de transporte ZMVM, 2007 y 2017. Nota: la suma de cada tipo y modo de transporte no puede coincidir con el total, decidimos considerar los datos tal cual los presenta Inegi a pesar de tal error. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2007). Encuesta Origen Destino; Inegi (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México.

para la metrópoli, no contemplados en 2007, producto del avance tecnológico y la adopción de nuevos modos de transporte que generan

en conjunto, una amplia intermodalidad metropolitana.

En la metrópoli, para el año 2017 (Inegi, 2017), se identificaron 16.6 millones de viajes realizados por peatones (solo caminar) y 1.2 millones de viajes realizados en bicicleta; en ambos viajes se reportó una mayor cuantía en municipios metropolitanos que en alcaldías de la Ciudad de México, de acuerdo al cuadro anterior. Asimismo, tres propósitos de viaje representaron el 75.6% de los 16.6 millones de viajes realizados por peatones: regresar al hogar, compras e ir a estudiar; ir al trabajo ocupó el cuarto lugar en los desplazamientos a pie. En el tema de género, la movilidad peatonal metropolitana, es efectuada en mayor medida por mujeres que por hombres, de acuerdo al siguiente cuadro.

	ZMVM	Mujeres	Hombres
TOTAL	16 685 712	10 800 030	5 885 682
Regresar al hogar	7 971 720	5 145 515	2 826 205
Compras (bienes y servicios)	2 852 414	2 237 368	615 046
Ir a estudiar	1 791 350	863 524	927 826
Ir al trabajo	1 557 717	683 685	874 032
Llevar o recoger a alguien	1 336 682	1 203 233	133 449
Social, diversión	880 934	471 692	409 242
Otro propósito	235 952	158 933	77 019
Hacer un trámite	54 679	33 788	20 891

Cuadro V. Propósitos de viaje realizados exclusivamente caminando zmmv, 2017. Nota: la suma de cada propósito no puede coincidir con el total, decidimos considerar los datos tal cual los presenta Inegi a pesar de tal error. Los datos presentados están ordenados de mayor a menor con respecto a la columna "zmmv". Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México.

3. Fondo Metropolitano para la movilidad motorizada y no motorizada

El Fondo Metropolitano se rige a partir de cuatro objetivos prioritarios: i. Mejorar la infraestructura para la competitividad económica y capacidades productivas; ii. La viabilidad y disminución de la vulnerabilidad o riesgos por fenómenos naturales, ambientales y los propiciados por la dinámica demográfica y económica; iii. La consolidación urbana; y iv. El aprovechamiento óptimo de las ventajas competitivas de funcionamiento regional, urbano y económico del espacio territorial de las zonas metropolitanas (SHCP, 2020). Si bien estos objetivos son relevantes a nivel conceptual, su interpretación es muy diversa y ambigua, por lo que casi cualquier acción o proyecto puede ser justificado (Iracheta e Iracheta, 2014).

El monto asignado al Fondo Metropolitano muestra una reducción progresiva de 2014 a 2019; implicando un menor número de proyectos y con ello, un descenso en obras para la movilidad no motorizada (Cuadros VI y VII). El monto asignado al fondo en los años 2017 a 2019, equivale a la cifra asignada en 2007, momento en el que únicamente se consideraba la zmmv como parte del Fondo Metropolitano, de acuerdo con cifras de Iracheta e Iracheta (2014). El presente artículo, recomienda, para el Fondo Metropolitano y sus Reglas de Operación, establecer objetivos claros, ámbitos claros y alcances acorde a las circunstancias sociales, ambientales y económicas de cada Zona Metropolitana, propiciando un mayor monto para la ejecución de proyectos de movilidad no motorizada y seguridad vial.

A partir de la revisión de cada proyecto para las tres Zonas Metropolitanas (298 proyectos de 2014 a 2019), se clasificó la información en

tres ámbitos: Infraestructura y equipamiento; Movilidad motorizada; y Movilidad no motorizada. Cabe resaltar que para la zmm de Monterrey, la movilidad no motorizada empieza a tomar fuerza hasta el año 2019, antes de esa fecha, los montos asignados y proyectos estaban encaminados a la movilidad motorizada. En la zmm de Guadalajara, de 2014 a 2016, los proyectos de movilidad no motorizada han sido cuantiosos y significativos, pero no en mayor cantidad y monto que las obras de movilidad motorizada y proyectos de infraestructura y equipamiento. En el periodo 2017 a 2019, a pesar de la reducción en los montos asignados, los proyectos de movilidad no motorizada se ejecutaron como prioridad metropolitana.

La zmmv muestra en el periodo 2014 a 2016, una tendencia a la alza en el número de proyectos de movilidad no motorizada, superior a las obras de movilidad motorizada, aunque no así, de los montos asignados. En el periodo 2017 a 2019 el registro de proyectos de movilidad no motorizada permanece en cero, dando mayor prioridad a obras concernientes a la movilidad motorizada. En efecto, los montos asignados al Fondo Metropolitano no están siendo ejercidos correctamente para mejorar la movilidad y la infraestructura peatonal y ciclista, con el fin de propiciar un desplazamiento seguro en la zmmv.

	2014		2015		2016	
	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS
Fondo Metropolitano	9 943 468 315	391	10 381 546 235	331	10 400 284 715	303
ZM del Valle de México	4 049 502 283	49	4 187 185 359	35	4 187 185 360	48
Infraestructura y equipamiento	1 676 245 170	12	2 768 432 095	19	2 636 472 720	13
Movilidad motorizada	2 001 431 106	31	740 503 081	6	959 472 505	14
Movilidad no motorizada	371 826 007	6	678 250 185	10	591 240 135	21
ZM de Guadalajara	1 075 436 065	25	1 112 000 891	26	1 112 000 891	37
Infraestructura y equipamiento	250 124 517	8	147 240 446	5	350 140 530	6
Movilidad motorizada	537 047 158	12	800 760 445	14	494 122 133	18
Movilidad no motorizada	288 264 390	5	164 000 000	7	267 738 228	13
ZM de Monterrey	876 679 612	13	906 486 719	2	906, 486 719	2
Infraestructura y equipamiento	405 032 373	3	906 486 719	2	0	0

	2014		2015		2016	
	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS
Movilidad motorizada	436607258	9	0	0	906486719	2
Movilidad no motorizada	35039981	1	0	0	0	0

Cuadro VI. Asignaciones al Fondo Metropolitano (pesos), 2014-2016 (parte 1). Nota: las asignaciones corresponden al monto aprobado. De 2014 a 2016, el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación señalaba 47 Zonas Metropolitanas atendidas. Fuente: Elaboración propia a partir de SHCP (2020). Transparencia presupuestaria.

	2017		2018		2019	
	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS	MONTO	PROYECTOS
Fondo Metropolitano	3 240 170 830	159	3 268 695 777	50	3 300 000 000	84
ZM del Valle de México	1 304 502 350	14	1 000 000 000	1	1 75 887 298	2
Infraestructura y equipamiento	1 152 933 610	5	0	0	48 000 000	1
Movilidad motorizada	151 568 741	9	100 000 000	1	127 887 298	1
Movilidad no motorizada	0	0	0	0	0	0
ZM de Guadalajara	346 439 828	17	170 400 000	4	750 000 000	1
Infraestructura y equipamiento	107 203 137	5	0	0	0	0
Movilidad motorizada	65 000 000	4	79 500 000	2	0	0
Movilidad no motorizada	174 236 691	8	90 900 000	2	750 000 000	1
ZM de Monterrey	282 412 636	7	583 105 053	8	459 850 325	7
Infraestructura y equipamiento	232 412 636	4	217 414 303	1	327 770 429	2
Movilidad motorizada	10 000 000	2	296 988 057	5	0	0
Movilidad no motorizada	40 000 000	1	68 702 693	2	132 079 896	5

Cuadro VII. Asignaciones al Fondo Metropolitano (pesos), 2017-2019 (parte 2). Nota: las asignaciones corresponden al monto aprobado. Para 2017, el Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación señalaba 47 Zonas Metropolitanas atendidas, para los años 2018 y 2019 no se especifica la cantidad de ZM. Fuente: Elaboración propia a partir de SHCP (2020). Transparencia presupuestaria.

4. Seguridad vial en el mundo y América Latina

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015), la seguridad vial refiere las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito. Es brindar una movilidad segura mediante la suma de acciones y estrategias para reducir las muertes por siniestros de tránsito de ocupantes de vehículos, peatones, ciclistas y motociclistas. La OMS confiere a los países a mejorar la legislación en seguridad vial, creando un ambiente más seguro, accesible y sostenible para ocupantes de vehículos y usuarios más vulnerables de las vías: los peatones, ciclistas y motociclistas.

Conforme al Banco Interamericano de Desarrollo (BID, 2017), un accidente vial es un hecho fortuito que ocurre por casualidad, de manera inesperada por lo que no se puede prevenir. El accidente enfoca la atención en las consecuencias o resultados de un hecho. Un siniestro vial es un hecho causal que ocurre por la interacción entre diferentes factores, es predecible y prevenible, enfoca la atención en la identificación de los factores que intervienen para que ocurra un hecho de tránsito y aquellos que contribuyen a disminuir la gravedad de las consecuencias. La manera en la que se identifican estos hechos puede hacer la diferencia en cómo se abordan. Por tal motivo, en el presente artículo se hace uso del concepto de siniestro vial en lugar de accidente vial.

La Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018), advierte que cada año mueren en el mundo 1.35 millones de personas a causa de fatalidades por siniestros viales, los costos mundiales de las lesiones causadas ascienden a 518 000 millones de dólares; no obstante,

50% de las muertes en el mundo corresponde a peatones, ciclistas y motociclistas. El 90% de las muertes por siniestros viales se concentran en países de ingresos bajos y medios, incluyendo México. Un 62% de las muertes en el mundo ocurren en 10 países: India, China, Estados Unidos, Rusia, Brasil, Irán, México, Indonesia, Sudáfrica y Egipto; en ese orden. La región de América Latina y el Caribe contribuye con 155 000 de las muertes en el mundo (Cuadro VIII), en México se concentran 16 725 de esas muertes.

	Siniestros viales	
	Muertes	%
MUNDO	1 354 842	100.0
Región Asia Sudoriental	402 920	29.7
Región Pacífico Occidental	319 194	23.6
Región África	271 737	20.1
Región Américas	155 000	11.4
Región Mediterráneo Oriental	120 362	8.9
Región Europa	85 629	6.3

Cuadro VIII. Muertes por siniestros viales por región, 2018. Nota: las regiones son las propuestas por la OMS. Fuente: Elaboración propia a partir de OMS (2018). *Global status report on road safety*.

Las lesiones ocasionadas por el tránsito, son la octava causa de muerte en el mundo, en personas del grupo etario jóvenes es la principal causa de muerte (15 a 29 años de edad). Lo anterior conlleva que hoy en día, más gente muere como resultado de traumatismos causados por siniestros viales que por VIH/SIDA, tuberculosis o enfermedades diarreicas (OMS,

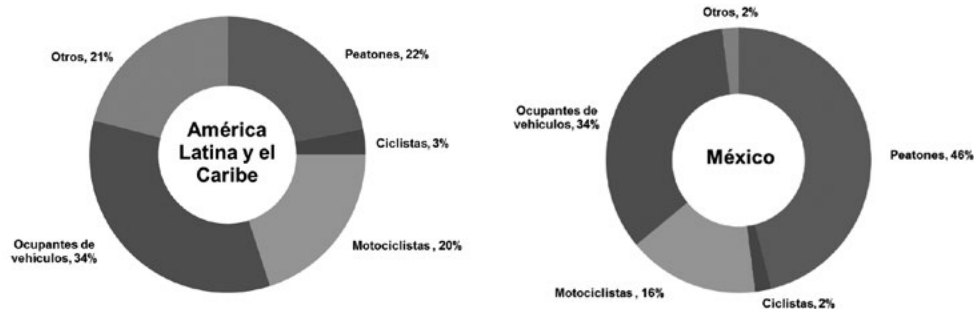


Gráfico I. Muertes por siniestros viales en función del tipo de usuario, 2015. Fuente: Elaboración propia a partir de oms (2015). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial.

2018). En América Latina y el Caribe, el 60% de las muertes por siniestros se da en personas de 15 a 44 años de edad. A nivel global, cinco de cada 10 muertes por siniestros viales son peatones, ciclistas y motociclistas; en la región cuatro de cada 10 y en México seis de cada 10 muertes (Gráfico I). Estos tres tipos de usuarios constituyen el grupo más vulnerable para la región y para México (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2018).

Diez países de la región concentraron el 64.5% de las muertes por siniestros de tránsito: Brasil (41 007), México (16 725), Venezuela (10 640), Colombia (8 987), Argentina (6 119), Perú (4 286), República Dominicana (3 684), Ecuador (3 490), Guatemala (2 758) y Chile (2 245) (OMS, 2018). Los siniestros de tránsito no sólo causan un enorme e incuantificable dolor y desafío para las víctimas, sus familiares y amigos. Las muertes por siniestros de tránsito en América Latina y el Caribe presentan un impacto económico de 1% a 5% del PIB (BID, 2017). En México, los siniestros viales equivalen al 1.7% del PIB. Según estimaciones de la OMS (2015),

un peatón tiene menos del 20% de probabilidades de morir si es atropellado por un automóvil que circula a 50 km/hora pero un 60% de probabilidad si es arrollado a 80 km/hora. Usar cinturón reduce el riesgo de muerte en un 50% para conductor y copiloto, y un 25% para pasajeros de asientos traseros. Lo anterior conlleva a generar estrategias y normas para regular la velocidad en vías primarias y secundarias, así como hacer obligatorio el uso de cinturón de seguridad.

En mejores prácticas, Chile en 2005 hizo obligatorio el uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros y traseros, y estipuló como falta grave el uso del teléfono móvil mientras se conducía. En 2006 reglamentó las especificaciones de los sistemas de retención infantil en asientos traseros. En 2012 hizo obligatorio el uso de cinturón de seguridad en autobuses interurbanos y promulgó la Ley Tolerancia Cero de alcohol en conducción y la Ley Emilia, que sanciona con cárcel de al menos un año a conductores en estado de ebriedad que generen lesiones o la muerte. En el año 2012, incorporó

la educación vial en los programas de estudios de la enseñanza básica, eliminando las pláticas de sensibilización en niños y niñas, como grupo vulnerable. Estrategias que México y la ZMVM no han logrado incorporar en sus planes.

El BID (2018) advierte que cerca del 80% de los países del mundo no cumplen con normas de seguridad en vehículos (seguridad pasiva y activa), lo que incrementa el riesgo para conductores, copilotos, peatones, ciclistas y motociclistas. De acuerdo con el informe del BID (2017), sólo 62 países del mundo son miembros del WP.29, foro permanente para la armonización de la reglamentación sobre vehículos, ningún país miembro pertenece a la región de América Latina y el Caribe.

4.1 Seguridad vial en México Zona Metropolitana del Valle de México.

México ocupa el séptimo lugar a nivel mundial en muertes por siniestros de tránsito y segundo lugar en América Latina y el Caribe. En México, los siniestros viales siguen encontrándose

entre las diez principales causas de muerte en población general (Secretaría de Salud, 2020; Inegi, 2020). En la ZMVM, es la segunda causa de muerte en edad escolar (de 5 a 14 años), décima causa en edad productiva (15 a 64 años) y séptima causa en población general (Gráfico II) (Inegi, 2020). Según el informe realizado por el BID (2017), México y Brasil acumulan el 50% de los niños fallecidos en la región a causa de siniestros de tránsito.

La tasa de mortalidad reportada en la ZMVM se estableció en 8.1 muertes por cada 100 mil habitantes, en la ZM de Guadalajara de 16.7 muertes y en la ZM de Monterrey de 11.6 muertes por cada 100 mil habitantes (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2018). La tasa de mortalidad de América Latina y el Caribe reportó 19.2 muertos mientras que México se situó en 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes (BID, 2017). No obstante, la ZMVM ha presentado una disminución en la tasa de mortalidad de 9.6, 9.0 y 8.1 muertos por cada 100 mil habitantes en 2014, 2015 y 2016 respectivamente; por debajo de la tasa latinoamericana y nacional.

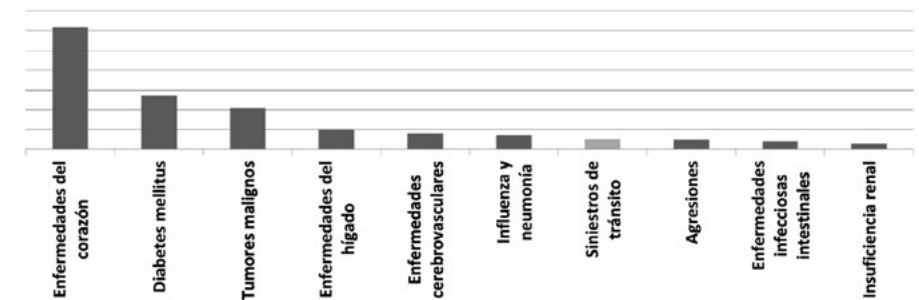


Gráfico II. Diez principales causas de muerte en población general, ZMVM 2020. Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría de Salud (2020). Sistema de Información de la Secretaría de Salud e Inegi (2020).

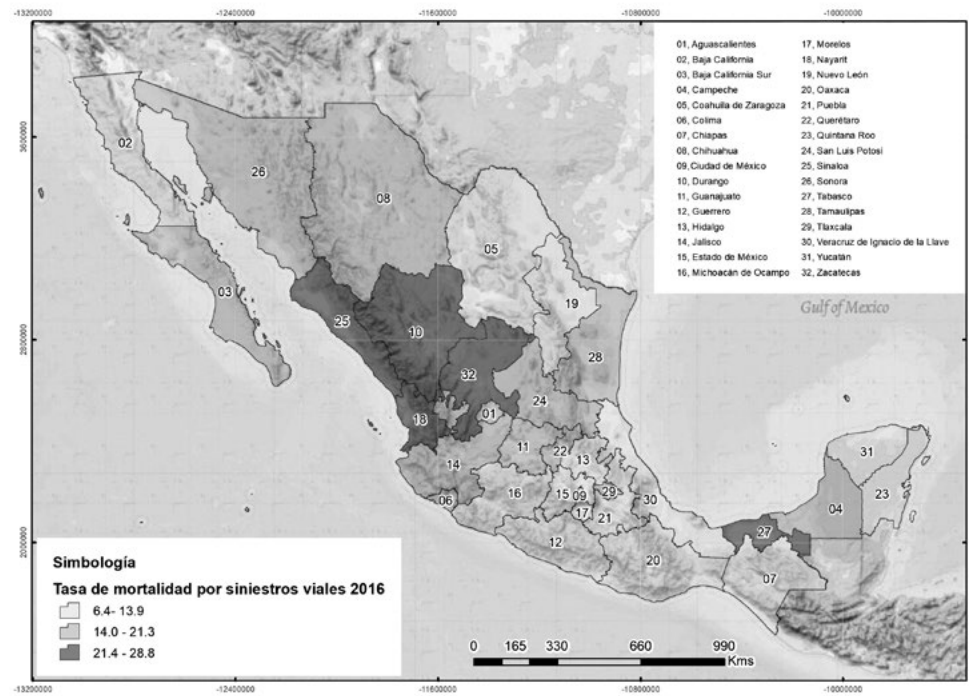


Figura 2. Tasa de mortalidad por siniestros viales, México 2016. Fuente: Elaboración propia a partir de Secretaría de Salud/STCONAPRA (2018) e Inegi (2019). Marco Geoestadístico Nacional.

Sin embargo, los estados de Durango, Zacatecas, Sinaloa, Tabasco y Nayarit presentan la mayor tasa de mortalidad del país, de 21 a 28 muertos por cada 100 mil habitantes (Figura 2); por arriba de la tasa latinoamericana y nacional. En estos estados la focalización de intervenciones urbanas y normativas dirigidas a la protección de peatones, ciclistas y motociclistas es insuficiente.

La ZMVM, ZM de Guadalajara y ZM de Monterrey sumaron en conjunto para 2018, un total

de 120 877 siniestros viales, que equivalieron al 33.1% del registro a nivel nacional (Cuadro IX). Además de reunir 15 145 víctimas de un total de 93 447 a nivel nacional y acumular 237 524 vehículos involucrados, representando este último dato, el 34.0% del compendio nacional. Destaca para la ZM de Guadalajara que, del total de víctimas registradas, el 11.0% fueron peatones y ciclistas; en cambio, la ZMVM registró el 32.5% y la ZM de Monterrey un valor de 39.8% de víctimas de clase peatón y ciclista.

	Siniestros viales	Víctimas			Vehículos involucrados		
		Total	Peatones	Ciclistas	Total	Motorizados	No motorizados
Nacional	365 281	93 447	14 670	3 216	698 277	681 208	17 069
ZM del Valle de México	25 716	4 936	1 477	129	47 394	46 820	574
ZM de Guadalajara	18 029	4 265	397	72	45 410	45 190	220
ZM de Monterrey	77 132	5 944	2 088	275	144 720	142 885	1 835

Cuadro IX. Seguridad vial a nivel nacional y zonas metropolitanas del Valle de México, Guadalajara y Monterrey, 2018. Nota: el total de víctimas incluye muertos y heridos con lesiones permanentes, de clase: conductor, pasajero, peatón y ciclista. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2018). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

El 7.0% de los siniestros viales y el 5.3% de las víctimas por siniestros en México, ocurren en la ZMVM (Inegi, 2018). En 2018 se contabilizaron cerca de 26 000 siniestros viales en la ZMVM que involucraron a 47 000 vehículos y produjeron 4 936 víctimas. En promedio, un siniestro vial por cada 800 habitantes y una víctima por cada 6 000 habitantes de la metrópoli. Las causas que originaron estos siniestros viales son: por error del conductor (84.6%), por imprudencia de peatón o pasajero (1.0%), falla del vehículo (0.2%), mala condición del camino (5.7%) y otras causas (8.4%). La falta de actualización constante de datos y el establecimiento de una metodología general con alineación a instrumentos internacionales, imposibilita el identificar categorías y patrones actuales para un siniestro vial, como el uso de celular al conducir, distracción del conductor, falla en equipos de retención infantil, circunstancia climatológica, etcétera.

En el 85.4% de los siniestros viales se reportaron solo daños en el vehículo, en el porcentaje restante, fatalidades y daños permanentes en víctimas. De los 47 000 vehícu-

los involucrados, el 74.2% fueron automóviles, 13.2% colectivos, 6.7% transporte de carga, 4.7% motocicletas y 1.1% bicicletas (Gráfico III). Caso contrario sucede al revisar las víctimas metropolitanas, debido a que el 32.5% de ellas fueron peatones y ciclistas, en un volumen de 1,606 personas; el porcentaje restante fueron conductores y pasajeros (67.5%) (Cuadro IX). Esta tendencia refiere dos aspectos, primero, las víctimas de siniestros viales no son únicamente conductores o pasajeros de medios motorizados, sino también, peatones y ciclistas que sufrieron de daño colateral por la ausencia de rigidez en las leyes, una cultura de prevención y falta de elementos en el entorno urbano para incrementar la seguridad vial en la ZMVM. Segundo aspecto, los montos asignados por el Fondo Metropolitano no están siendo ejercidos correctamente para mejorar la movilidad y la infraestructura peatonal y ciclista, con el fin de propiciar un desplazamiento seguro (Cuadro VI y VII).

Del total de siniestros viales reportados en la ZMVM, el 63.8% de las víctimas no llevaba puesto el cinturón de seguridad, en el 35.6%

de los siniestros las víctimas presentaban aliento alcohólico. La evolución anual de siniestros viales es constante (Gráfico IV), aunque los heridos con lesiones permanentes y muertos presentan una reducción en un periodo de 17 años; esto como mejoría al sistema de salud y una propagación masiva de campañas para prescindir del alcohol y cansancio cuando se maneja.

Datos del Índice de Movilidad Urbana (IMCO, 2019), advierten que sólo el 13% de la población de la ZMVM, tiene cobertura de operativos para detección de alcoholemia. A nivel nacional, solo 175 municipios aplican controles de alcoholimetría, de un total de 2465 (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2018). Por ello, la conformación de una política pública a nivel nacional y metropolitano, con estrategias enfocadas en el uso obligatorio de cinturón de seguridad, cas-

co obligatorio para ciclistas y motociclistas, nulo consumo de alcohol al conducir y programas de alcoholimetría en puntos estratégicos, produci-

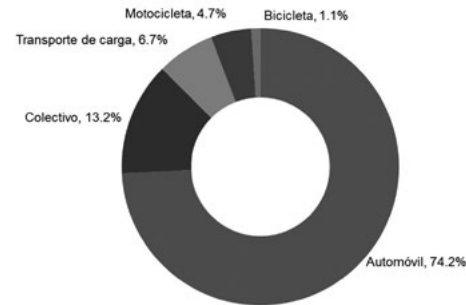


Gráfico III. Distribución porcentual vehículos involucrados en siniestros viales, ZMVM, 2018. Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2018). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

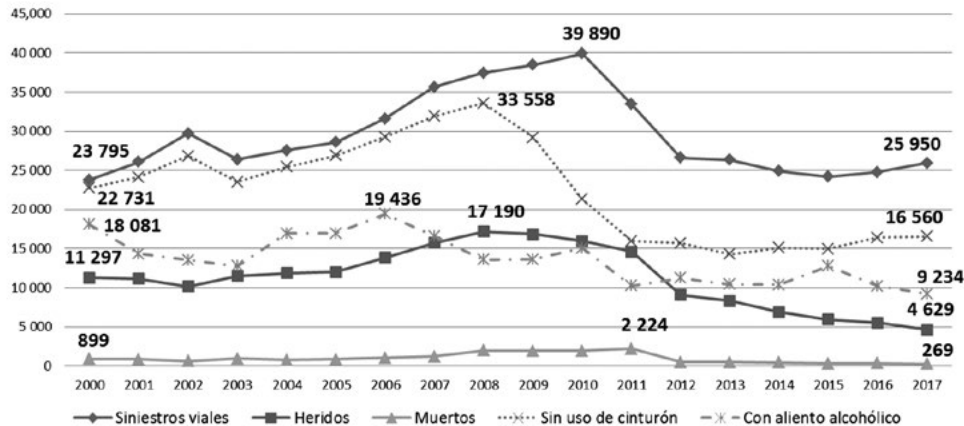


Gráfico IV. Evolución anual del número de siniestros viales, heridos, muertos, víctimas sin uso de cinturón y con aliento alcohólico, ZMVM. Nota: el registro de personas sin uso de cinturón y con aliento alcohólico, corresponde a víctimas (heridos y muertos). Fuente: Elaboración propia a partir de Inegi (2018). Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

rá un mayor efecto positivo en los indicadores señalados en el Gráfico IV.

De acuerdo con el VII Informe Iberoamericano de Seguridad vial, en México y por lo tanto en la ZMVM, no existe un organismo o institución dedicado a vigilar, proponer y actuar en materia de seguridad vial (OISEVI, 2016). A pesar de la instauración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020; los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen dentro de sus prioridades y metas el reducir en un 50% las muertes por lesiones de tránsito (meta seis del ODS 3). La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece en su artículo 115, que los municipios tendrán a su cargo la regulación del tránsito municipal. Esto abre la posibilidad para que las autoridades locales y metropolitanas logren avanzar en materia de legislación para garantizar la seguridad vial y prevenir los daños a la salud y a la economía de sus habitantes. El artículo 4 constitucional complementa tal cuestión, al establecer el derecho a la salud de la población, esto mediante el aseguramiento de su desplazamiento en entornos seguros.

Conclusiones

Si algún organismo internacional hiciera público que en el año 2021 se va a desencadenar una pandemia que cobrará la vida de al menos 1.35 millones de personas en el mundo, y cerca de 155 000 muertes se darán en América Latina y el Caribe, esto generaría pánico y miedo entre la población; inclusive algunos países comenzarían a tomar medidas precautorias como el cierre de fronteras o la compra de insumos básicos. Esa pandemia ya existe y se le tipifica como muertes por traumatismos

mos a causa de siniestros viales. Por ello, la insistencia de encaminar recursos hacia la movilidad no motorizada, generar restricciones, datos y normatividad acorde a una movilidad urbana enfocada en las personas y en proveer mecanismos para incrementar la seguridad vial de grupos vulnerables, y de todas aquellas personas que decidan ejercer su derecho al libre tránsito.

La discusión teórica en torno a una movilidad urbana con enfoque en las personas y su seguridad, aún sigue en construcción, esto amplía la posibilidad de generar instrumentos de planeación, instrumentos normativos y financieros que se pronuncien a favor de priorizar a peatones, ciclistas y motociclistas como grupos vulnerables. Los avances identificados en la ZMVM con respecto a la movilidad urbana y seguridad vial son enormes proezas, que deben ser fortalecidas mediante ámbitos que aún no son considerados, y que en su caso, fueron evidenciados en el presente artículo: urbano territorial, institucionales, normativos, financieros, económicos y de corte social como las campañas y pláticas educativas.

La óptima ejecución de la legislación sobre seguridad vial en México y la ZMVM, contribuirá a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías y permitirá de manera progresiva, reducir los traumatismos y muertes derivados por siniestros en vías primarias y secundarias. En especial, las leyes relativas a los cinco factores de mayor riesgo que afectan a la seguridad vial: 1) la velocidad, 2) la conducción bajo los efectos del alcohol, 3) el uso del casco cuando se circula en bicicleta y motocicleta, 4) el uso del cinturón de seguridad, y 5) el uso de sistemas de retención infantil. Sobre este último, es preciso emitir leyes y normas que promuevan

la seguridad infantil, en conjunto con campañas sobre la vulnerabilidad de los niños al interior de un automóvil en movimiento.

El nuevo desafío para las ciudades latinoamericanas, es reducir el número de muertes por siniestros viales mediante elementos estratégicos de la dimensión urbana y territorial, relacionando aspectos del entorno urbano para una movilidad segura: consolidación de centros urbanos con perfil para medios no motorizados; control de la densidad poblacional y habitacional; equipamiento de salud para "nuevas estructuras barriales de distancias cortas", capaces de brindar pronta atención de calidad a heridos. Así como insumos del orden público para hacer cumplir y respetar la normativa vigente e instituciones constituidas para salvaguardar la vida de conductores, peatones, ciclistas y motociclistas. Tales acciones permitirán una reducción considerable en aquellos impactos económicos, sociales y ambientales generados por una movilidad deficiente y la producción de siniestros viales.

Finalmente, el uso de sistemas de información geográfica (SIG), ayudará a visualizar de forma espacial cualquier tipo de datos que se presente en el lugar de interés, en el caso de la movilidad, el conocer las zonas con mayor riesgo de siniestro vial. Con esto se pretende generar un monitoreo en tiempo real que registre cada uno de estos eventos, y así tener un panorama de los sitios con mayor peatonalidad y mayor riesgo de siniestralidad. Una vez que se detecten las zonas con mayor riesgo, se procede a plantear desde el urbanismo táctico, una estrategia integral que actúa en primera instancia para el peatón y ciclista.

Referencias bibliográficas

- Acuña, B. y Graizbord, B (1999). "Movilidad cotidiana de trabajadores en el ámbito megalopolitano de la Ciudad de México". En Delgado, J. y Ramírez, B. (comps.) *Territorio y cultura en la Ciudad de México*, Tomo 1, Transiciones. México: Universidad Autónoma Metropolitana y Plaza y Valdéz.
- Banco de Desarrollo de América Latina, CAF (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*, Caracas, Venezuela: Dirección de Análisis y Programación Sectorial de la Vicepresidencia de Infraestructura de CAF.
- Banco Interamericano de Desarrollo (2018). *Auditorías e inspecciones de seguridad vial en América Latina*. Washington, D.C.: BID.
- Banco Interamericano de Desarrollo (2017). *Estrategia de seguridad vial. Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe: Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020*, Washington, D.C.: BID.
- Conapo (2018). Proyecciones de la Población de México y de las Entidades Federativas, 2016-2050, México. Recuperado de <https://www.gob.mx/conapo/documentos/proyecciones-de-la-poblacion-de-los-municipios-de-mexico-2015-2030>
- Connolly, P. (2009). "La pérdida de la movilidad". En *Ciudades*, núm. 82. México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Delgado, J. (2013). *El Mexibús Ciudad Azteca – Tecámac y su repercusión en la movilidad cotidiana*, tesis para optar por el grado de Maestra en Estudios Urbanos, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales. México: El Colegio de México.

- Gutiérrez, I. (2017). *Movilidad urbana no motorizada como medio de acceso a unidades económicas urbanas*. Universidad Autónoma del Estado de México, Repositorio Institucional.
- Hernández, E. y Abadía, X. (2008). *Criterios de movilidad, las zonas peatonales*. Barcelona: Fundación RACC, Barcelona, España.
- IMCO (2019). Índice de Movilidad Urbana. Ciudad de México.
- Implan de Torreón (2015). Cinco Claves para entender la Movilidad No Motorizada, México. Recuperado de <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/cinco-claves-para-entender-la-movilidad-no-motorizada.html>
- Inegi (2020). Principales causas de mortalidad por residencia habitual, grupos de edad y sexo del fallecido, México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/registros/vitales/mortalidad/tabulados/pc.asp?t=14&c=11817>
- Inegi (2019). Marco Geoestadístico Nacional, México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/default.html#Descargas>
- Inegi (2018). *Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS)*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/>
- Inegi (2017). *Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/default.html#Tabulados>
- Inegi (2015). Encuesta Intercensal, México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015/>
- Inegi (2010). Censo de Población y Vivienda, México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>

- Inegi (2007). Encuesta Origen Destino 2007, México. Recuperado de <https://es.slideshare.net/borisdahl/encuesta-origen-destino-zmvm-2007>
- Inegi (2000). XII Censo General de Población y Vivienda, México. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/>
- Iracheta, A. e Iracheta, J. (2014). Evaluación de los Fondos Metropolitano y Regional del Gobierno Federal Mexicano. México: CIDE-Centro CLEAR para América Latina, SHCP, BID, Colegio Mexiquense, Centro EURE.
- Islas, V. (2000). *Llegando tarde al compromiso: La crisis del transporte en la Ciudad de México*. México. El Colegio de México.
- Jans, M. (2009). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados, *Revista AUS*, núm. 6. Chile: Universidad Austral de Chile, pp. 6-11. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281723479002>
- Juárez, J. y Torres, T. (2017). "Calidad del servicio en sistemas de transporte BRT. Propuesta metodológica para evaluar al Sistema de corredores Mexibús, Estado de México". En *Anuario de Espacios Urbanos 2017*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Lizárraga, C. (2006). "Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI". En *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. VI, núm. 22, septiembre-diciembre. Toluca, México: El Colegio Mexiquense, A.C.
- Moctezuma, R. (2003). "Ciudad y transporte. La movilidad urbana". En Marcello, R. y Simioni, D. (comps.) *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: CEPAL, ONU, pp. 175-192.
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial OISEVI (2016). VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial. Recuperado de

- <https://www.oisevi.org/a/images/files/informes/info-7.pdf>
- ONU-Hábitat (2016). Índice de las Ciudades Prosperas en la República Mexicana. Reporte Nacional de tendencias de la prosperidad urbana en México, México. Recuperado de <https://infonavit.janium.net/janium/Documentos/58793.pdf>
- Organización Mundial de la Salud OMS (2018). Global status report on road safety. Recuperado de <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018>
- Organización Mundial de la Salud OMS (2015). Informe sobre la situación mundial de seguridad vial. Recuperado de https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GS-RRS2015_SPA.pdf?ua=1
- Pino, R. (2018). "Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos". En *Ciudades*, núm. 119. México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Ramírez, B. y Martínez, J. (2013). "Movilidad y calidad de vida en el neoliberalismo: una cultura de la movilidad enajenada". Red Latinoamericana de Investigadores sobre Teoría Urbana, *Seminario Internacional A Cidade Neoliberal na América Latina: desafios teóricos e políticos*, Rio de Janeiro, Brasil.
- Ramírez, B. (2009). "Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos". En *Ciudades*, núm. 82. México: Red Nacional de Investigación Urbana.
- Sedatu y Conapo (2018). Sistema Urbano Nacional, México. Recuperado de <https://www.gob.mx/conapo/documentos/sistema-urbano-nacional-2018>
- SHCP (2020). Transparencia presupuestaria, México. Recuperado de <https://www.transparenciapresupuestaria.gob.mx/>
- Secretaría de Salud (2020). Sistema de Información de la Secretaría de Salud, México. Recuperado de [http://sinaiscap.salud.gob.mx:8080/DGIS/Secretaria de Salud/STCONAPRA](http://sinaiscap.salud.gob.mx:8080/DGIS/Secretaria%20de%20Salud/STCONAPRA) (2018). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México. Ciudad de México, México. Recuperado de https://mapasin.org/wp-content/uploads/2018/10/Informe_SV_2017.pdf
- Semarnat (2014). Lineamientos hacia la sustentabilidad urbana, México. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/31912/sustentabilidad_urbana.pdf
- Suárez, M. y Delgado, G. (2015). *Entre mi casa y mi destino: movilidad y transporte en México*. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Valenzuela, L. y Talavera, R. (2015). "Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes". En *EURE*, vol. 41, núm. 123, pp. 5-27, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.

El crecimiento urbano y sus consecuencias en la movilidad. Caso de estudio: Zona Conurbada de Querétaro

Daniela Oropeza Sandoval

Universidad Autónoma de Querétaro

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4347-0507>

Verónica Leyva Picazo

Facultad de Ingeniería / Universidad Autónoma de Querétaro

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0355-2279>

Resumen

Las ciudades son sistemas complejos en los que se relacionan diversos elementos comprendidos en ellas. Por esta razón, el análisis de la ciudad debe ser pensado como una relación de espacios, actores y situaciones que coexisten dentro de la misma. Uno de estos elementos es la movilidad, la cual es afectada por el crecimiento urbano y diferentes situaciones que suceden dentro de una ciudad.

El presente trabajo propone indagar la relación que tiene la manera en la que el crecimiento urbano de la Zona Conurbada de Querétaro (zcq) se ha dado y diseñado, con el modo de transporte por el que optan sus habitantes, teniendo en cuenta las distancias y los lugares desde donde requieren trasladarse para poder llegar a los lugares donde satisfacen sus necesidades.

La importancia de lo descrito radica en dos cuestiones importantes: la primera es que la Zona Conurbada de Querétaro es una aglomeración urbana que comprende cuatro municipios, por lo que las relaciones en la ciudad van más allá de los límites administrativos y geográficos, ocasionando, a su vez, que los habitantes necesiten desplazarse continuamente de un municipio a otro.

La segunda cuestión importante es reconocer que no se puede separar el modo de habitar y la manera de hacer ciudad y, por ende, la estructura física que comprende la ciudad puede limitar o permitir que los ciudadanos opten o deseen un modo de transporte sobre otro.

Palabras clave: crecimiento urbano, movilidad, Zona Conurbada de Querétaro.

Summary

The cities are complex systems in which various elements interact and relate among each other. Because of this, the analysis of the city must be addressed as a relationship between spaces, actors and situations that coexist within it. One of these elements is the mobility, which is affected by the urban growth and other situations that occur inside a city.

This paper proposes to explore the relationship between the way in which the urban sprawl of the Urban Zone of Queretaro (zcq, from its initials in Spanish) is been held and designed and the transport mode chosen by its citizens, considering the distance and places from which they need to move to arrive to other locations where they can be able to fulfil their needs.

The importance of the foregoing, lies in two important matters: the first one is that Urban Zone of Querétaro is an urban conurbation that includes four municipalities, therefore the social and economic relationships take place beyond the administrative limits that comprise it, causing that the citizens need to move from one municipality to another constantly.

Finally, the second contribution is to recognize that it cannot be detached the way of living in of the way of constructing the city and, therefore, the physical structure of the city can limit or allow that their citizens choose or desire more one transport mode to another.

Keywords: urban sprawl, mobility, Metropolitan Region of Querétaro.

Fecha de recepción:

30 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

24 de julio de 2020



Resumo

As cidades são sistemas complexos nos quais se relacionam vários elementos existentes. Por esta razão, a análise da cidade deve ser pensada como uma relação de espaços, atores e situações em coexistência. Um destes elementos é a mobilidade, a qual é afetada pelo crescimento urbano e diferentes situações que acontecem dentro duma cidade.

Este artigo propõe estudar a relação existente entre o crescimento urbano na Zona Urbana de Querétaro (ZCQ pelas siglas em espanhol) com o modo de transporte escolhido pelos habitantes locais, considerando as distâncias e os pontos de origem e destino dos trajetos feitos pela população para atender suas necessidades.

A importância deste artigo, reside em duas questões: primeiro, a Zona Urbana de Querétaro é uma aglomeração urbana de quatro municípios diferentes, ocasionando que as relações existentes estejam fora dos limites administrativos e geográficos, em consequência, os habitantes locais precisam dirigir-se de um município a outro constantemente.

A segunda, é reconhecer que não é possível separar a forma de viver e a forma de fazer a cidade, daqui que a estrutura física da cidade pode restringir ou facilitar a seleção de um modo transporte.

Palavras chave: crescimento urbano, mobilidade, Zona Urbana de Querétaro

Introducción

Las ciudades están conformadas por diferentes elementos que se interrelacionan entre sí de manera que, si existe un cambio en alguno de ellos, puede afectar a los demás. Uno de estos elementos es la movilidad, la cual, a su vez, involucra diferentes espacios, actores y situaciones como el crecimiento urbano; por lo tanto, se entiende que la forma en la que están conformadas las ciudades y la manera en la que van creciendo afecta no sólo el contexto inmediato, sino también a la forma en la que las personas deciden moverse de un lugar a otro.

El objetivo de este texto es analizar la relación que existe entre la manera en la que se ha realizado y diseñado el crecimiento urbano de la Zona Conurbada de Querétaro con la manera en la que sus habitantes deciden transitar por la ciudad. La complejidad en el estudio de una ciudad es la gran cantidad de elementos que se encuentran interrelacionados, por lo que resulta necesario exponer cuáles fueron los considerados en el presente artículo:

- a) Expansión urbana
- b) Crecimiento poblacional
- c) Localización de principales fuentes de trabajo (industrias y PYMES)
- d) Localización de zonas habitacionales y densidad poblacional
- e) Índices socioeconómicos
- f) Índice de modo de transporte utilizado

A continuación, se exponen las principales definiciones que permiten estructurar un marco de referencia, asimismo se seleccionan las va-

riables más significativas para la aplicación en el caso de estudio.

Para iniciar, es importante mencionar que la movilidad es una actividad necesaria para los habitantes de una ciudad, ya que, al desplazarse, las personas pueden acceder a los lugares donde pueden satisfacer sus necesidades, por ejemplo, a sus trabajos, escuelas, lugares de esparcimiento, entre muchas otras. Por esta razón, se puede decir que su objetivo es permitir a las personas ir de un lugar a otro, conectándolos a través de los espacios y que, a su vez, representa la interacción con los demás individuos de la comunidad (Flores, López, y Leyva, 2018).

Sin embargo, la manera en que las personas deciden trasladarse también tiene una relación intrínseca con el crecimiento urbano, por lo que existe la “movilidad urbana”, la cual es la suma de diferentes actores y factores que existen en la ciudad y que determinan las decisiones de desplazamiento de sus habitantes; de acuerdo con Pino (2018), se entiende de la siguiente manera:

conjunto de los desplazamientos físicos que los habitantes de una ciudad realizan de manera cotidiana en un momento dado [...] impuesto por las condiciones físicas, económicas y sociales de la urbe por la distribución “desorganizada” de las actividades económicas, servicio, infraestructura, equipamiento y vivienda (Pino, 2018: 3).

Es importante resaltar que, según la Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, (2016) el crecimiento se refiere a la acción tendente a ordenar y regular las zonas para la expansión física de los centros de población, además, define como área urbanizada al territorio ocupado por los

asentamientos humanos con redes de infraestructura, equipamientos y servicios (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2016).

Además, diversos investigadores del *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation* (Suchira, Ramachandra, Jagadish, 2003) se refieren a un fenómeno global que es principalmente afectado por el crecimiento poblacional y migratorio que existe en el mundo, sin embargo, esta expansión en busca de un espacio para habitar ha llegado a afectar negativamente diversas fuentes de recursos naturales importantes a lo largo del mundo (Rubio, 1997).

De esta manera, por crecimiento urbano se entiende el cambio de uso de suelo para fines de equipamiento, servicios o zonas habitacionales que sean brindados a una población en cuestión, la cual tiene como resultado una mancha urbana, es decir, un área urbanizada destinada a infraestructura, equipamiento y vida social. En este artículo se hará énfasis en la manera en la que esta transformación se va dando, sin embargo, se reconoce que también se va expandiendo y modificando la cultura y riqueza social que existe dentro de la ciudad; empero ese tema se propone como una posible línea de investigación futura.

A partir del siglo xx, con la incorporación del automóvil particular, éste ha tenido una jerarquía importante en el diseño de las ciudades, provocando modificaciones en los soportes físicos de la movilidad, las calles que conforman las ciudades, determinando espacios y tiempos en los que transitan los habitantes y condicionando las relaciones que ocurren dentro de la ciudad. A esto Christlieb (1991, citado por Pino 2018: 4) lo definió como “automóvil-regla”.

Lo anterior ha ocasionado que la movilidad no motorizada se vea aislada de la complejidad de la ciudad y, por otro lado, la movilidad motorizada, especialmente el automóvil privado, se vea beneficiada, dando lugar a que el hecho de utilizar este modo de transporte sea el más cómodo y seguro para utilizar en los traslados diarios de los habitantes.

El problema raíz de la jerarquización prioritaria del vehículo, de acuerdo con Pérez (2017), es que la planeación urbana ha priorizado al transporte privado, debido a que los urbanistas han adoptado intereses políticos y económicos, lo cual ha hecho que se enfoquen en crear redes que promuevan el tránsito de automóviles para potencializar la producción en la ciudad; sin embargo, es necesario cambiar esta manera en la que se diseñan las ciudades, ya que, como se mencionó anteriormente, transitar de un lado a otro no es el único objetivo de la movilidad.

Sin embargo, existe la pirámide de movilidad o jerarquía de movilidad, que es un criterio de priorización de los diferentes modos de transporte en el uso de las vialidades de las ciudades y depende de la vulnerabilidad que tenga cada uno de ellos; en esta pirámide de movilidad se exponen los siguientes modos de transporte en orden de importancia (SEDATU, 2018):

1. Peatones
2. Ciclistas
3. Usuarios y operadores de transporte público y vehículos de emergencia
4. Usuarios y operadores de transporte de carga
5. Usuarios de vehículos particulares motorizados

En México el modelo de movilidad ha sido acompañado del crecimiento de las zonas urbanas, el cual se ha dado de manera dispersa, inconexa y expansiva, lo que ha fragmentado el espacio urbano y aumentado las distancias y tiempos de traslado, es decir, en 30 años las zonas urbanas se han expandido 7.6 veces, mientras que la población sólo se ha incrementado 1.9 veces (ITDP, 2018).

En el contexto nacional, existen diferentes manuales de recomendaciones que promueven esta jerarquización en las calles de las ciudades. La normatividad de cada estado también retoma estos conceptos, como lo es el caso de la Zona Conurbada de Querétaro en donde también está señalado el orden de la jerarquía en el Reglamento de la Ley de Tránsito para el Estado de Querétaro, lo que indica que este criterio debería tomarse en cuenta para el diseño y las prácticas sociales en la ciudad.

Estrategia metodológica

El enfoque es cuantitativo, regido por un marco urbanístico ya que busca interpretar las características de la Zona Conurbada de Querétaro a partir de la observación y el análisis de los datos obtenidos que permiten comparar la relación que tiene el crecimiento de la zona urbana de una ciudad, con las decisiones tomadas por los habitantes para poder trasladarse de un lugar a otro.

Tres preguntas dirigen la indagación: ¿cuánto y cómo ha crecido la Zona Conurbada de Querétaro? (superficie y población), ¿dónde se localizan los principales puntos de origen y destino? (industria, PYMES y vivienda) y ¿cómo se mueven los habitantes de la Zona Conurbada de Querétaro? Elementos influyentes en la decisión; características en vías; nivel socioeconómico

mico; infraestructura existente; porcentaje de uso; tiempo de traslado; percepción). De esta manera, se busca exponer y describir las relaciones que existen entre la manera en la que ha crecido la Zona Conurbada de Querétaro y las decisiones del modo de transporte que ocurren dentro de la ciudad.

Con base en lo anterior, se realiza un análisis comparativo en donde se pueden destacar las siguientes etapas:

Descripción: en esta etapa se detallan los datos obtenidos de cada capa de información (de extensión de mancha urbana, poblacional, entre otros) de acuerdo con la delimitación de la investigación; resulta importante mantener los datos claros y separados en cada capa para evitar confusiones.

Interpretación: se emplean los datos recabados para contextualizar, relacionándolos por orden cronológico y físico. Esto se utiliza para cada una de las capas, aunque el orden de aparición no es el orden de importancia.

Comparación: se recopilan las interpretaciones anteriores tanto de manera individual como por capas y, se realiza una síntesis de ellos para poder obtener conclusiones y las relaciones encontradas.

Los datos analizados se obtienen de diversas fuentes como el Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Querétaro (IMPLAN) y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi); no obstante, también se recaban datos obtenidos en análisis anteriores como en el Plan Q500, el cual es un plan estratégico realizado para Querétaro en el 2018 con visión para el 2031.

Crecimiento poblacional vs Crecimiento territorial en la Zona Conurbada de Querétaro

La ciudad de Santiago de Querétaro está comprendida por la conglomeración de cuatro municipios: Querétaro, Corregidora, El Marqués y Huimilpan, a lo que se le conoce como la Zona Conurbada de Querétaro (zco); las cuatro cabeceras municipales han sido conectadas a través de distintas vías (Figura 1).

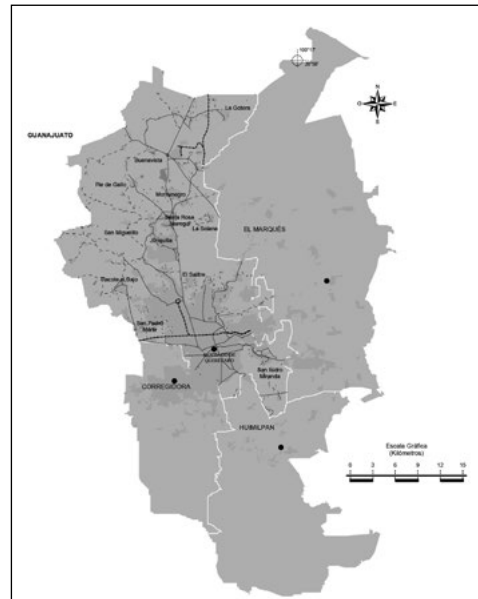


Figura 1. Zona Conurbada de Querétaro. Fuente: Marco Geoestadístico Inegi (2018). Elaboración de Soto (2019).

De acuerdo con el análisis realizado en el Plan Q500, con base en el Índice de las Ciudades Prósperas (CPI), se identifica la aglomeración urbana de Querétaro hasta el año 2015 y el suelo

que se ha modificado por las actividades humanas reconociendo que

la realidad urbana mexicana presenta una complejidad particular, derivada del crecimiento discontinuo y disperso de las ciudades, en las que frecuentemente la urbanización rebasa los límites político-administrativos de los municipios y demarcaciones (ONU Habitat, 2018, pág. 72).

De esta manera, se reconoce que la realidad de Querétaro se ha transformado a partir de la agrupación y conurbación de los diferentes municipios, así como sus relaciones, ya que van más allá de sus límites meramente administrativos, llegando así a lo que se le ha llamado Zona Conurbada de Querétaro.

Estas conexiones intermunicipales han sido generadas por el crecimiento desmedido y disperso que ha tenido la ciudad, al que lo acompaña el crecimiento poblacional, con una disminución en la densidad poblacional que la habita, ya que la ciudad en 1970 contaba con tan sólo 3911 hectáreas, una población de 221 852 habitantes, mientras que, para el año 2015, tenía una superficie de 20 248 hectáreas y una población de 1 216 890 habitantes (Instituto Municipal de Planeación, 2018).

Lo anterior indica que en 45 años la mancha urbana aumentó 5.17 veces, mientras que la población creció 5.48 veces, sin embargo, la densidad poblacional ha disminuido lo que indica que la población se ha dispersado a lo largo de la Zona Conurbada de Querétaro, como se puede ver en la Figura 2.

Sin embargo, este crecimiento se hizo más evidente a partir de 1995 cuando, comparado con 1980, creció de 3 911 hectáreas a 9 957 ha, es decir, creció 2.5 veces más en superficie, mientras que el crecimiento poblacional pasó

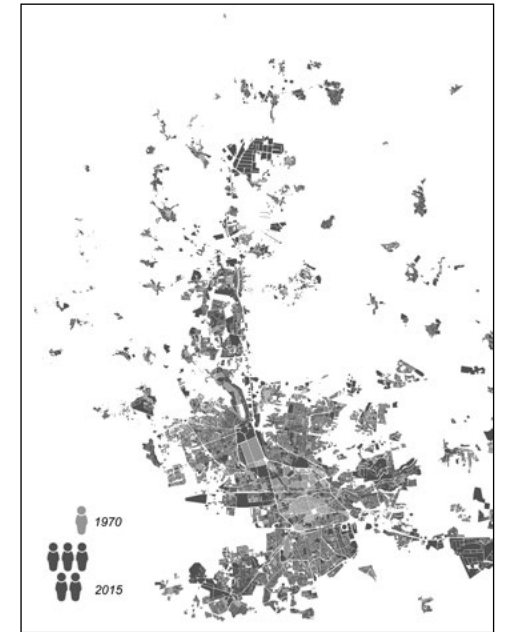


Figura 2. Comparación de mancha urbana 1970-2015. Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Municipal de Planeación (2018).

de 221 852 habitantes a 456 458 habitantes, creciendo aproximadamente dos veces su cifra únicamente (Instituto Municipal de Planeación, 2018).

Las cifras anteriores parecen ser relativamente equitativas; sin embargo, esta tendencia continuó, ocasionando que en los siguientes 15 años ocurriera algo similar, ya que para el año 2010, en la mancha urbana existían 950 828 habitantes y 19 248 hectáreas urbanizadas, es decir, el crecimiento poblacional fue, de nuevo, de 2 veces aproximadamente y, a su vez, la mancha urbana creció 1.9 veces (Instituto Municipal de Planeación, 2018).

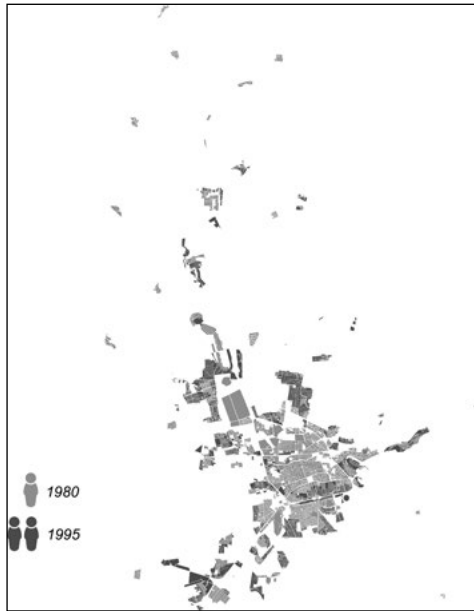


Figura 3. Comparación de mancha urbana y población 1980-1995. Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Municipal de Planeación (2018).

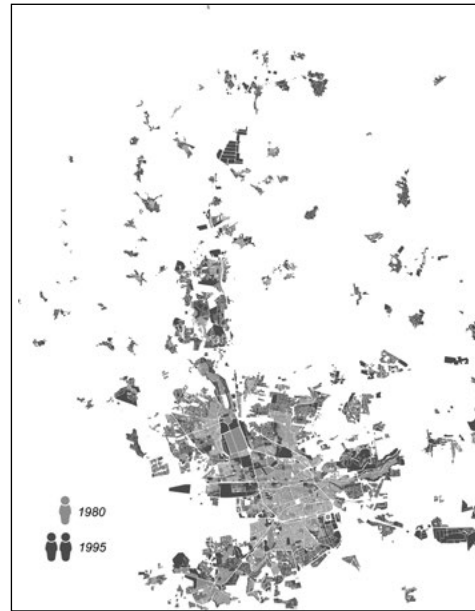


Figura 4. Comparación de mancha urbana y población 1995-2010. Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Municipal de Planeación (2018).

Adicional a lo anterior, de acuerdo con la Encuesta Intercensal del 2015 del Inegi, la mancha urbana de Querétaro ha crecido 128.7% (Soto, 2019), es decir, el crecimiento urbano ha sido mayor con respecto al crecimiento poblacional. Como consecuencia de este crecimiento disperso que se ha reflejado, la densidad poblacional ha decrecido considerablemente de manera que, de acuerdo con el diagnóstico realizado para el Plan estratégico de Movilidad del Municipio de Querétaro (Steer Davies Gleave, 2016), en 1980 existía una densidad en la ciudad de 444 hab/ha, bajando este dato considerablemente para el año 2016 a 85 hab/ha.

	Superficie (ha)	Población (hab)	Densidad (hab/ha)
1980	3 911	224 852	444
1995	9 957	456 458	88
2010	19 428	950 828	87
2015	45 645	221 852	85

Tabla I. Comparación de datos del crecimiento urbano y poblacional. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Instituto Municipal del Planeación (2018).

Así, el crecimiento de la mancha urbana de Querétaro, aunque parece ser de manera lineal, en los mapas se puede observar que dicho crecimiento se ha dado de manera dispersa y sobre todo desarticulada y desconectada. En la actualidad, esta situación ha impactado en diversos aspectos como el aumento de la construcción de vivienda, sobre todo en las periferias de la ciudad, así como el aumento de vías conectoras en la ciudad, lo que ha ocasionado que las personas deban trasladarse distancias más largas para poder llegar a los lugares donde pueden satisfacer sus necesidades básicas.

Lo anterior no sólo se encuentra fundamentado por el análisis realizado en el presente artículo, sino también en el realizado para el Plan Q500, donde los autores afirman que:

El patrón de crecimiento disperso, distante y discontinuo, así como la deficiente estructura de la red de movilidad, provocan largos tramos de viaje para acceder a la vivienda, servicios, trabajo, mercados y conduce a la intensificación del uso del vehículo como medio de transporte, coadyuvando a la agudización de problemas como: contaminación atmosférica, aumento en el tiempo de traslado de las personas y estrés, así como la saturación de las vías terrestres de comunicación, con mayor intensidad en las principales avenidas de la ciudad y el acceso a las zonas industriales (onu Habitat, 2018, pág. 144).

Este crecimiento urbano de la Zona Conurbada de Querétaro está acompañado del uso que se le da al suelo, es decir, las actividades destinadas a cada una de las zonas de la ciudad. Esto resulta relevante en la investigación debido a que, uno de los factores que influyen en la decisión del modo de transporte en la población es conocer dónde se encuentran los lugares en los cuales pueden satisfacer sus necesidades.

¿Qué existe en la mancha urbana de Querétaro y cómo está distribuida?

De acuerdo con el diagnóstico realizado por la empresa Steer Davies Gleave (2016), la mayor cantidad de viajes realizados en la Zona Conurbada de Querétaro son destinados para llegar a su lugar de trabajo (39%), por lo que se decidió analizar dos parámetros importantes de este punto. El primero corresponde al giro industrial que la entidad ha adquirido y el segundo corresponde a la cantidad de empleados por unidades económicas localizadas en la ciudad. Esto para ser contrastado con los lugares de origen, es decir, la localización de dónde residen las personas que deben desplazarse.

La ciudad de Santiago de Querétaro se encuentra dentro del llamado “Corazón del Diamante”, el cual es la superficie con mayor número de habitantes dentro del “Diamante del Bajío”, con un atractivo económico para el país por su posibilidad de mano de obra dentro de las industrias (Fundación Metrópoli, 2012). Adicional a lo anterior, esta área cuenta con conexión a los principales puertos del país que están integrados a los corredores multimodales, así como la concentración de los corredores del Tratado de Libre Comercio (TLC) fomentando un mejor intercambio de mercancías (Fundación Metrópoli, 2012).

Querétaro se encuentra dentro del Corredor Industrial Central, iniciativa del gobierno de Querétaro, en la que se busca conectar a 16 municipios del Bajío pertenecientes a los estados de Guanajuato, Hidalgo, Estado de México y Querétaro, formando un polígono en donde se centre gran cantidad de la actividad industrial del Bajío (Rosas, 2015). En Querétaro se ha promovido la actividad industrial por lo que se puede notar que, a partir del año 2009, aumenta la cantidad total de industrias instaladas.

La mayoría de las industrias instaladas se encuentran distribuidas entre los 24 parques industriales que se ubican en la ciudad. Dichos parques están localizados en seis municipios del estado (Rosas, 2014), cuatro de ellos son los que comprenden la Zona Conurbada de Querétaro.

A continuación, en la Figura 6, se muestra la ubicación de estos parques industriales en la mancha urbana de la Zona Conurbada de Querétaro; se puede apreciar que, a pesar

de existir parques industriales inmersos en la mancha urbana, también existen en la periferia de la ciudad. Aunado a lo anterior, debido a la manera en que la aglomeración urbana ha crecido, se puede entender que estas zonas industriales se planearon para estar ubicadas en las zonas periféricas de la ciudad; sin embargo, el crecimiento urbano las fue sumergiendo entre la misma traza urbana, que cada vez es más "centralizada".

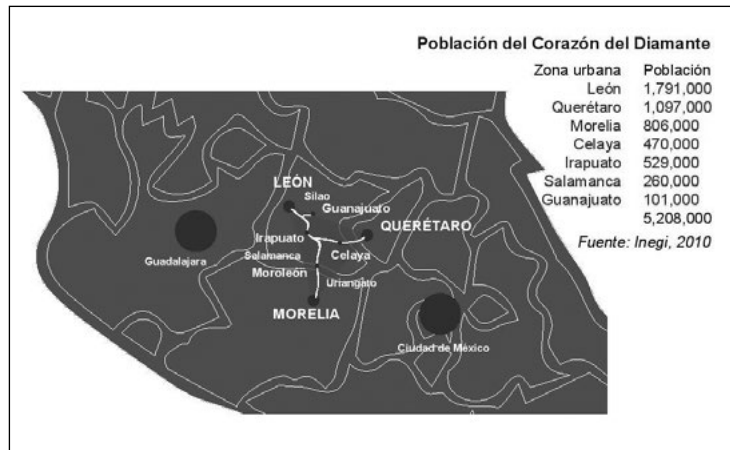
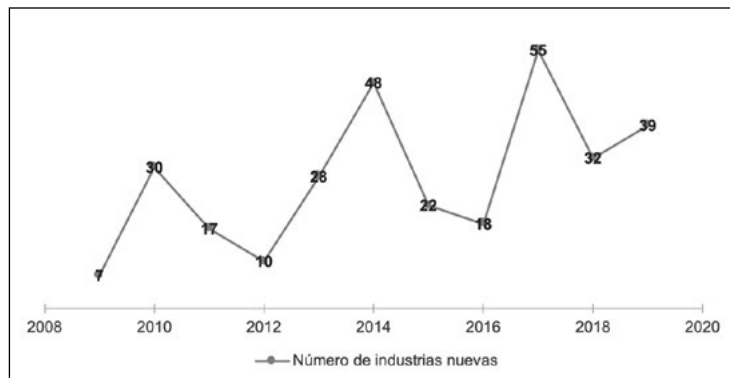


Figura 5. Corazón del Diamante. Fuente: Elaboración Propia con base en Fundación Metrópoli (2012).



Gráfica I. Número de industrias nuevas por año. Fuente: Somos industria, 2019. Elaboración propia.

Municipio	Parques industriales
El Marqués	Parque Industrial Bernardo Quintana, Parque Industrial La Noria, Parque Industrial Finsa, Parque Industrial Finsa II, Parque Industrial O'Donnell, Parque Industrial El Marqués, Parque Industrial La Cruz, Parque Tecnológico, Parque Industrial La Bomba.
Querétaro	Parque Industrial Benito Juárez, Parque Industrial Querétaro, Zona Industrial San Pedrito, Parque Industrial La Montaña, Parque Industrial Santa Rosa, Parque Industrial Santiago.
San Juan del Río	Zona Industrial San Juan del Río, Parque Industrial Nuevo San Juan, Zona Industrial Valle de Oro.
Corregidora	Parque Industrial El Pueblito, Parque Industrial Balvanera.
Colón	Parque Aeroespacial, Agropark.
Huimilpan	Parque para PYMES.

Tabla II. Parques industriales en Querétaro. Fuente: Elaboración propia con base en Periódico El financiero (2014).

Es importante reconocer que, aunque la presencia de la industria en Querétaro es de suma importancia, ésta no es la única fuente de ingresos entre los habitantes. Debido a la importancia y las características urbanas de la ciudad, se consideró como uno de los puntos de comparación, más importante, para poder entender lo que ha pasado con la ciudad de Santiago de Querétaro y cómo es que el crecimiento disperso de la ciudad ha tenido que ver con las decisiones del traslado de los habitantes.

A continuación, se presentan las unidades económicas por número de empleados para brindar un panorama más amplio de los puntos a los cuales se desplazan las personas dentro de la zcq. Para ello, esta capa de análisis se dividió en tres partes: a) empresas con hasta 30 empleados, b) de entre 31 y 100 empleados y c) con más de 101 empleados. Esto con la intención de localizar las pequeñas, medianas y grandes empresas, así como el número de personas que deben desplazarse hasta ese punto, incluyendo las zonas industriales, con el fin de corroborar la cantidad de personas que necesitan trasladarse diariamente hacia estos puntos.

Figura 6. Industrias en zcq. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).



Para una mejor visualización, se exponen de la siguiente manera:

- Zona A: se divide físicamente de Avenida Universidad hacia el sur, dicha avenida es una de las que cruzan la ciudad de manera este-oeste. En esta zona también se representa la zona industrial localizada en el sur poniente de la ciudad, la cual se ha visto inmersa en la mancha urbana con el crecimiento expuesto anteriormente.
- Zona B: se divide físicamente de Avenida Universidad hacia el norte incluyendo la zona industrial en el norponiente de la ciudad, la cual también se ha sumergido en la continuidad urbana por el crecimiento urbano.
- Zona C: esta zona incluye y enfatiza la zona industrial localizada en la parte más alejada de la mancha urbana en el norte.

- Zona D: esta zona incluye y enfatiza la zona industrial localizada en el sureste de la ciudad, siendo de las más alejadas de la mancha urbana.

la ciudad deben desplazarse a esta zona para poder acceder a sus trabajos, los cuales son pequeñas y medianas empresas. Por otro lado, las empresas más grandes son las industrias, ya que es en estas áreas donde trabajan la mayor cantidad de personas, siendo en la Zona C y la Zona D las que representan una concentración mayor de empresas que tienen más de 101 empleados, indicando que estas áreas son un destino recurrente entre los habitantes de la ciudad.

Como se puede observar en las figuras mostradas anteriormente, existe una gran concentración de establecimientos de hasta 30 empleados en la zona centro de la ciudad, seguido de las de 31 a 100 empleados, lo que representa que muchos de los habitantes de

Figura 7. Zona A. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).

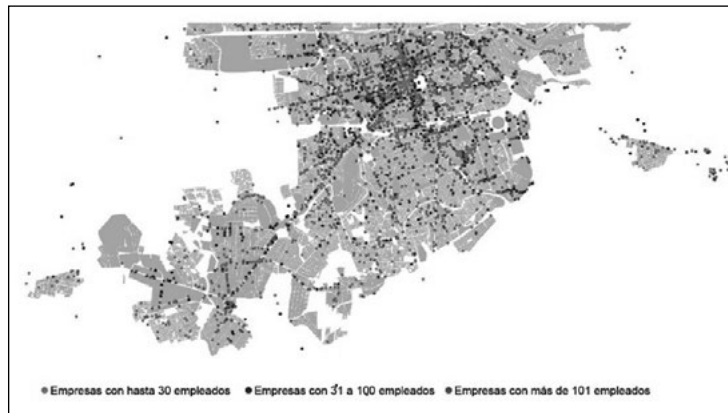


Figura 8. Zona B. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).

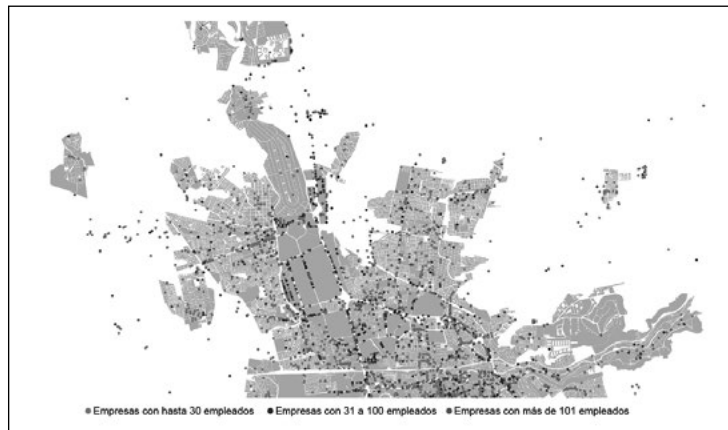


Figura 9. Zona C. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).

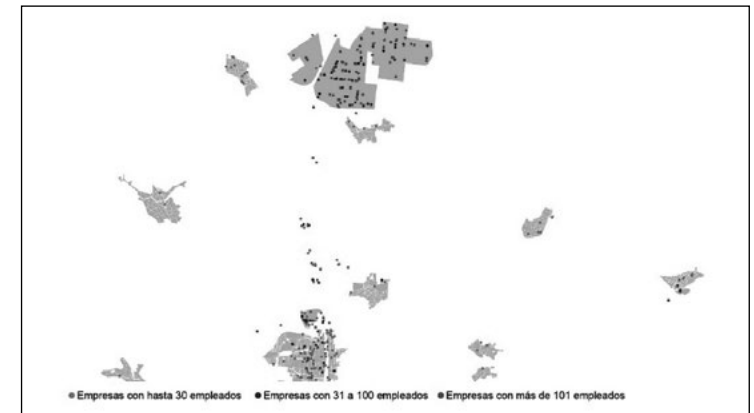
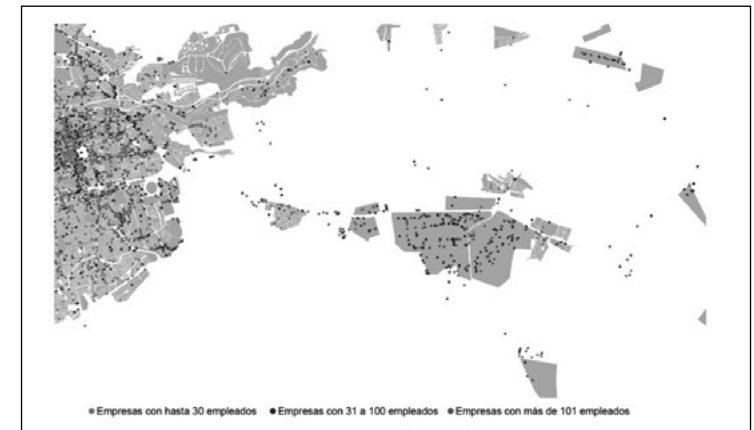


Figura 10. Zona D. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).



De esta manera, se entiende que, a pesar de que existe una cantidad notoria de zonas industriales en las periferias de la ciudad a las que se desplaza una gran cantidad de personas para llegar a sus trabajos, también existen muchas pequeñas empresas que representan desplazamientos diarios a la zona centro de la ciudad.

Para el análisis también es importante identificar el origen de los destinos. Por esta razón, es importante conocer dónde residen las personas que habitan la zco, por lo que a continuación se muestran las áreas destinadas dentro de la mancha urbana a la casa habitación.

De acuerdo con el Inegi (2018), las áreas destinadas para el uso habitacional se encuentran en gran parte de la ciudad; sin embargo, el dato que es necesario contrastar con éste es la densidad poblacional de la Zona Conurbada de Querétaro que permite dar una idea sobre cuál es el origen de los traslados de los habitantes.



Figura 11. Áreas destinadas para uso habitacional en zco. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).

A este crecimiento urbano lo ha acompañado un decremento de la densidad poblacional que además tiene la característica de que las zonas con mayor densidad se encuentran más cercanas a la periferia. De tal forma, que se reconocen tres zonas principales, una de ellas, rodeando a la zona industrial que se ha visto inmersa dentro de la mancha urbana. Esto ha causado diferentes efectos secundarios, entre ellos, y el que atañe a esta investigación, las situaciones referentes a la movilidad. El que se haya ampliado la mancha urbana ha afectado

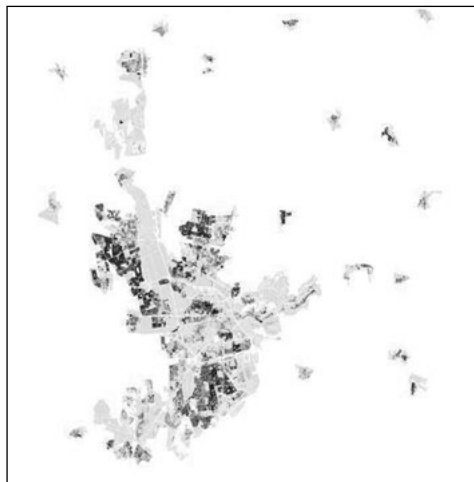


Figura 12. Densidad poblacional. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inegi (2018).

en la extensión de los recorridos y desplazamientos que las personas hacen diariamente, lo que equivale a que las personas que habitan en las periferias, donde existe una mayor densidad poblacional, deban invertir un mayor tiempo en su traslado.

Decisiones de traslado en la Zona Conurbada de Querétaro

Ahora bien, una vez expuesta la relación de crecimiento poblacional y de la mancha urbana en la Zona Conurbada de Querétaro, uno de los efectos más notorios de esto ha sido que el “automóvil-regla” ha definido los espacios y la jerarquía de las calles en las ciudades, es decir, a este crecimiento lo ha acompañado un sistema vial de baja jerarquización, en donde, el automóvil ha regido en el diseño de las calles de la ciudad (ONU-Habitat, 2018).

Las vialidades que existen en la ciudad se dividen de la siguiente manera: primarias, de conexión metropolitana, las cuales representan un 24% de las vías existentes en la Zona Conurbada de Querétaro, cuando lo ideal sería que no excedieran del 2% de acuerdo a las recomendaciones de ONU-Habitat (2018); las vías secundarias, las cuales tienen la función de ser vías de comunicación colectoras y son las que tienen mayor deficiencia en la Zona Conurbada de Querétaro por ser las de menor cantidad en la ciudad (ONU-Habitat, 2018); las vías locales, las cuales proporcionan el acceso a la propiedad privada y equipamientos; sin embargo éstas muchas veces tienen que fungir como colectores viales y de circulación de transporte público.

Las calles locales tienen diferentes características físicas a lo largo de la ciudad, en parte debido a la dispersión que manifiesta la misma; sin embargo, de acuerdo al análisis realizado

en la zona de Santa Bárbara, en Corregidora (Oropeza y Portillo, 2018), se pueden resaltar dos tipos de calles locales: unidireccional y bidireccional. Ambas cuentan con un carril de estacionamiento y las banquetas varían entre 1.20 m y 1.50 m de ancho –aunque es sabido que en el centro de la ciudad puede reducirse hasta 0.90 m por las características urbanas– sin embargo, dichas banquetas cuentan con diferentes obstáculos para peatones como son los postes de luz, los botes de basura y la vegetación.

Este tipo de crecimiento y diseño de la ciudad ha ocasionado que sus habitantes prefieran optar por el modo de transporte del automóvil privado, lo que da lugar en la ciudad a un 44.93% de los desplazamientos realizados en este medio, ya sea como conductor o como acompañante (Obregón y Betanzo, 2015), generando que, en tan sólo 30 años, el aumento del uso de este medio sea de 100 veces (Soto Morales, 2019).

Aunado al diseño de baja jerarquización que acompaña al crecimiento disperso de la ciudad, en las calles existe una priorización significativa al uso del automóvil privado, ya que, por ejemplo y de acuerdo con lo observado, en la planeación inicial no existían carriles exclusivos para el transporte público o bicicletas, lo cual hace que los usuarios del transporte público, ciclovías y peatones se vean en la necesidad de adaptarse a las calles diseñadas para el tránsito del automóvil particular.

Por esta razón en Querétaro, de acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas (2018), el transporte público ha crecido cinco veces, el transporte de carga 8.4 veces y el automóvil particular 10.5 veces en tan sólo 34 años, lo que ha generado graves consecuencias como son la saturación y con-

gestión de vías causando contaminación ambiental, ya que el 72% de las emisiones de CO₂ son generadas por automóviles particulares (Instituto Queretano del Transporte, 2017); asimismo se genera un uso desordenado de la vía pública, pérdida de tiempo en los traslados, disminución de la calidad de vida y carencias en infraestructura para la seguridad y comodidad de ciclistas, peatones y usuarios de transporte público.

El diseño de las calles tiene una preferencia notoria hacia el automóvil privado, lo que ha dado lugar a que las personas prefieran utilizar este modo de transporte sobre el transporte público, la bicicleta o el caminar. De acuerdo con el análisis realizado por Obregón (2015), se demuestra que la demanda de los modos de transporte activos es menor a la tasa poblacional, indicando que las personas optan por utilizar el automóvil privado.

Dentro del Plan Q500, se realiza un estudio con base en la aplicación del Índice de Ciudades Prósperas (CPI), donde se muestran los diferentes indicadores y su estado aplicado en la Zona Conurbada de Querétaro, de manera que se refuerza lo mencionado anteriormente: la ciudad es un sistema complejo en donde cada elemento y situación que se viva en ella creará un cambio o repercutirá en otro, de manera que no es posible aislar un solo elemento.

De acuerdo con este planteamiento, dentro de la Dimensión de Infraestructura de Desarrollo se enfatiza que el papel de las infraestructuras urbanas debe ser el funcionamiento y desarrollo económico de la ciudad y, de igual manera, éstas inciden de manera directa en la calidad de vida de sus habitantes, así como y en el fortalecimiento del tejido social. Esta dimensión es la tercera de menor puntaje de acuerdo con el valor que obtuvieron en la escala global (ONU-Habitat, 2018).

El valor CPI básico de aglomeración urbana en el año 2018 dio un resultado de 64.31, en donde el valor más bajo fue la infraestructura de comunicaciones (42.01), seguido por la movilidad urbana (44.63), infraestructura social (59.53), infraestructura de vivienda (80.79) y, por último, forma urbana (94.59).

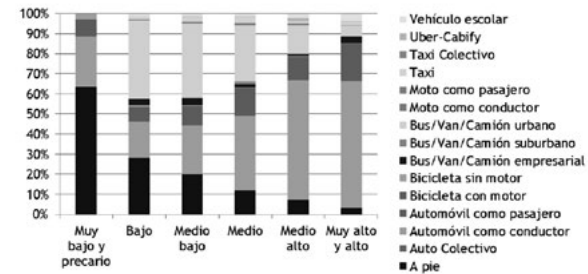
Lo anterior indica que, en temas de movilidad urbana, la Zona Conurbada de Querétaro se encuentra por debajo de los índices recomendados para ser una ciudad próspera ya que es el segundo rubro con mayor déficit dentro de la Dimensión de Infraestructura de Desarrollo.

Para conocer cómo la estructura de la ciudad influye en la decisión del modo de transporte de las personas, es importante conocer,



Figura 13. Nivel socioeconómico en zco. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Querétaro (2010).

además, cómo están distribuidos espacialmente los niveles socioeconómicos que la componen, ya que es un indicador que permite conocer el origen por modo de transporte dentro de la misma mancha urbana.



Gráfica II. Nivel socioeconómico en zco. Fuente: Steer Davies Gleave (2016:127).

De acuerdo con el análisis presentado por Steer Davies Gleave (2016), se puede notar que entre más bajo es el índice socioeconómico, las personas utilizan más el transporte público y menos el automóvil, ya sea como conductor o como pasajero. Además, es notoria la diferencia de las personas que deben trasladarse a pie debido a su nivel socioeconómico.

Contrastado con el mapa de densidad que se mostró en el apartado anterior, se puede notar que dentro de las tres zonas que se identificaron donde predomina una mayor densidad poblacional, existe un índice socioeconómico entre bajo y medio, y de acuerdo con Steer Davies Gleave (2016), las personas que pertenecen a él utilizan como modos de transporte principales el transporte público y el automóvil (como pasajero o conductor), dependiendo del nivel en el que se encuentren.

De esta manera, es importante conocer cómo es que la conformación de la ciudad permite o limita a las personas que transitan por cada modo de transporte, por lo que es importante resaltar qué es lo que brinda la infraestructura existente de la ciudad a sus habitantes que necesitan desplazarse de una manera u otra. Para esto, se toman en cuenta los tres referentes a una movilidad activa: peatones, ciclistas y usuarios de transporte público para contrastarlos con los existentes en la movilidad motorizada.

Dentro de las características específicas de cada caso se puede resaltar que, de los habitantes que se desplazan a pie, en su mayoría son personas de bajos ingresos ya que 59.31% percibe hasta dos salarios mínimos y la mayoría de estos traslados son para ir a la escuela (44.53%), además, es importante resaltar que del total de viajes analizados por Obregón (2015), 35% son intrazonales.

En la Figura 14 se muestra en qué zonas existe infraestructura para la movilidad peatonal de acuerdo con el Índice de Ciudades Prósperas (ONU-Habitat, 2018) y tiene 59.24. Se puede notar que hay una concentración de infraestructura en las zonas centro y sur de la ciudad, ambas se encuentran en el Municipio de Querétaro.

Para brindar un panorama de cómo dicha infraestructura permite o limita a las personas utilizar este modo de transporte, es importante conocer qué tan seguras son las banquetas existentes en las zonas planteadas, por lo que se muestra un mapa con las concentraciones de accidentes de peatones.



Figura 14. Movilidad peatonal. Fuente: Plan Q500 (2018). Pág. 108.

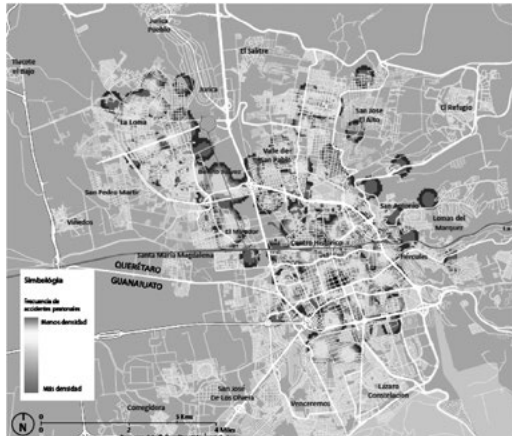


Figura 15. Accidentes de peatones. Fuente: Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro (2016: 9).

Al contrastar ambos mapas, se puede notar que en la zona centro se tienen más accidentes de peatones. Esto en parte, es consecuencia de que existe más infraestructura peatonal y las personas pueden transitar más de este modo con mayor frecuencia en esta zona; sin embargo, nos hace pensar que la infraestructura peatonal no es lo suficientemente segura para que los habitantes puedan caminar sin correr algún riesgo.

Para el tema del transporte público, es importante resaltar, al igual que en diversas ciudades latinoamericanas, que la mayoría de los prestatarios del transporte público están constituidos por organizaciones; sin embargo, el esquema hombre-camión –igual número de unidades al número de concesionarios–, como lo indica Obregón (2015), ha afectado la rentabilidad y el servicio eficiente a los habitantes, ocasionando que la tarifa para acceder a este servicio sea una de las más altas de México.

De acuerdo con el análisis presentado por el Centro Queretano de Recursos Naturales (2003), la demanda de pasajeros se incrementa a una tasa anual de 2.1%, la cual es inferior al crecimiento poblacional, haciendo evidente que la mayoría de las personas optan por utilizar el transporte privado como modo de transporte principal (Obregón y Betanzo, 2015).

En Figura 16 se muestra la accesibilidad que tiene el transporte público en la zcq; se puede notar que tiene una cobertura bastante amplia de la ciudad, sin embargo, nuevamente, existe una concentración del servicio en la zona centro de ésta.

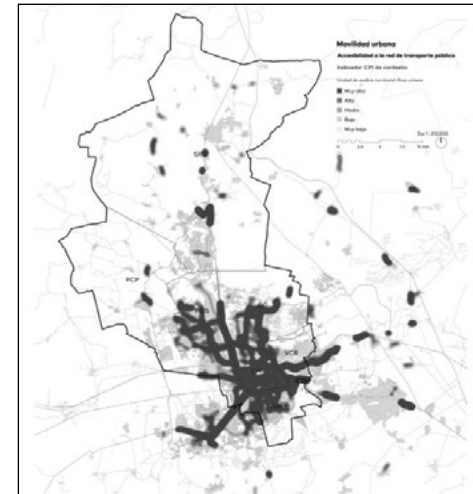


Figura 16. Accesibilidad a la red de transporte público. Fuente: Plan Q500 (2018: 107).

Como se mencionó anteriormente, la decisión del modo de transporte está ligada al índice socioeconómico de la población, por lo que se puede notar que existe una menor concentración de accesibilidad al transporte público en las zonas más alejadas del centro, las cuales tienen un mayor índice socioeconómico bajo y, por ende, utilizan más este modo de transporte. Las características que influyen en esta decisión serán mencionadas más adelante.

Este mapa además puede ser contrastado con los destinos principales planteados anteriormente –las industrias y PYMES– resaltando la concentración en la zona centro, donde existe más cantidad de empresas pequeñas y medianas, mientras que la accesibilidad hacia las zonas industriales, sobre todo la de las dos más alejadas (Zona C y Zona D), no cuentan con una

accesibilidad que conecte a las personas que deben desplazarse a estas zonas con el resto de la ciudad.

De la misma manera, se presenta la infraestructura creada para la movilidad ciclista, en donde se puede ver que, para el año 2018, existe una preocupación por proveer de espacios seguros para este modo de transporte, sin embargo, estos no se encuentran conectados entre sí.

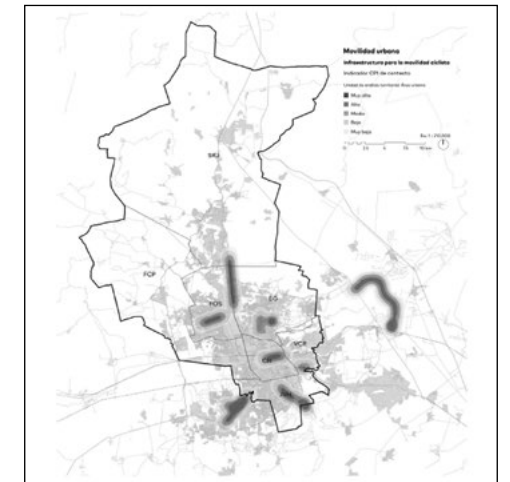
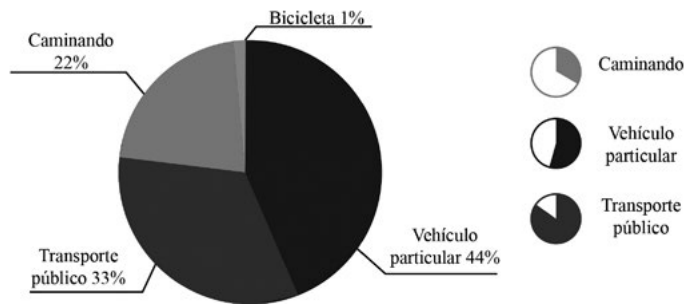


Figura 17. Accesibilidad para la movilidad ciclista. Fuente: Plan Q500 (2018: 110).

Además, de acuerdo con las encuesta y análisis recolectados por Steer Davis Gleave (2016), las personas consideran la situación actual para los ciclistas insegura, siendo esto un dato constante en todas las delegaciones de la ciudad. Es importante mencionar que, de los usuarios de bicicleta, el 74% utiliza este modo de transpor-



Gráfica III. Porcentajes de uso de medios de transporte en Querétaro. Fuente: Elaboración propia a partir de las cifras obtenidas del Plan Estratégico de Movilidad 2026.

te cinco o más veces a la semana y su principal relación origen-destino es en el centro de la ciudad. Aunado a esto, dicha encuesta arrojó que la mayoría de los habitantes de la ciudad considerarían utilizar este modo de transporte si se mejorara la calidad y conexión de la infraestructura y si existiera una educación vial por parte de los conductores de los automóviles privados.

Lo anterior se puede ver reflejado en los porcentajes de los modos de transporte utilizados para el año 2016, según el Plan Estratégico de Movilidad (2016), en donde se puede observar que, de los desplazamientos diarios realizados en la ciudad, el 44% se realizan en automóvil, el 33% en transporte público, el 22% caminando y sólo el 1% en bicicleta.

En el año 2017 se llevó a cabo un avance significativo en el "Proyecto de Bajo Carbono en el Transporte Público Colectivo de la Zona Metropolitana de Querétaro", el cual tuvo una inversión fuera de lo común ese año, ya que se adquirieron 222 nuevas unidades para el transporte público. Además, se planean ocho ejes estructurantes para el transporte público con los que se puede atender la Zona Metropolitana de Querétaro (Instituto Queretano del Transporte, 2017).

Para el año 2020 se han llevado a cabo cuatro de los ocho ejes planeados: Eje Menchaca (color amarillo), Eje Av. de la Luz (color azul), Eje Revolución (color rosa) y Eje Constitución 1917 (color rojo). Dichos ejes buscan promover la priorización del transporte público sobre el privado, brindando carriles confinados –en el centro de la ciudad y Av. de la Luz– y carriles compartidos con señalética para respetar la priorización de dicho medio.

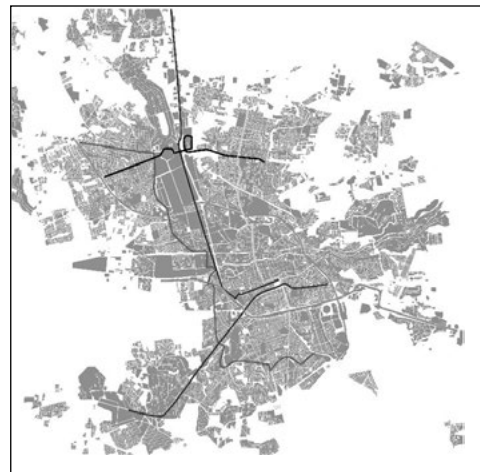
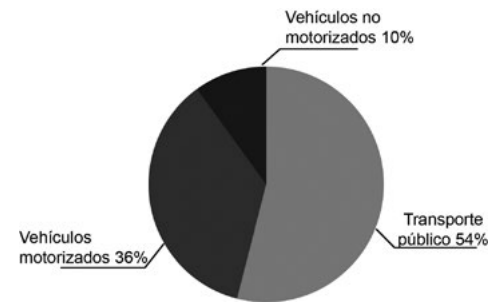


Figura 18. Ejes estructurantes planeados para el transporte público. Fuente: Instituto Queretano del Transporte (2017). Elaboración propia.

Dichos cambios fueron un factor en la decisión de las personas por optar de manera diferente al 2016 por los diferentes modos de transporte teniendo para el 2017, según el Plan Q500 (2018), que el 54% de los viajes son en transporte público, 36% en vehículo particular y el 10% son no motorizados. De acuerdo con los testimonios presentados por el Instituto Queretano del Transporte (2017), este cambio se ve influido por la reducción de tiempos de traslado en la zona centro de la ciudad, principalmente.



Gráfica IV. Porcentaje de viajes realizados en Querétaro por modo de transporte. Fuente: Elaboración propia a partir de las cifras obtenidas de ONU-Habitat, (2018).

	Viajes en transporte público	Viajes en transporte privado	Viajes en modos no motorizados
2016	33%	44%	23%
2017	54%	36%	10%

Tabla III. Comparación de modos de transporte 2016-2017. Fuente: Elaboración propia a partir de ONU-Habitat (2018) y Plan Estratégico de Movilidad (2016).

Estas decisiones se ven influidas por diversas características. La primera es que el transporte público de la ciudad cuenta con una de las tarifas más altas de México. Además, de acuerdo con el análisis presentado por Obregón (2015), la mayoría de las personas que deciden no utilizar este medio de transporte es porque consideran que el trato al usuario no es bueno y la comodidad que representa no es la adecuada.

Aunado a esto, el tiempo también es un factor importante ya que el 56.85% de los traslados realizados en automóvil privado llevan hasta 30 minutos, mientras que los traslados realizados en transporte público, incluyendo tiempo de espera y de camino, sólo el 21.54% conlleva una inversión de tiempo menor a 30 minutos (Obregón y Betanzo, 2015).

Además, es importante resaltar que una característica de las realidades mexicanas, según Obregón (2015), a partir del estudio realizado por Fuentes (2009), describe que las tasas de frecuencia de traslados en transporte público están entre 0.54 y 0.88, mientras que la frecuencia de traslados en automóvil privado tiene una tasa de entre 0.92 y 1.8, es decir, las personas que optan por trasladarse en vehículo propio realizan una mayor cantidad de viajes que las que utilizan el transporte público.

Lo anterior demuestra que, aunque el porcentaje de demanda del transporte público ha aumentado, la tasa en que las personas lo utilizan sigue siendo menor al de utilización del automóvil privado, lo que ocasiona que existan más coches en la ciudad que personas viajando en el transporte público.

En promedio, en Querétaro, el 32% de los fondos federales se utilizan para la movilidad de la población. De este porcentaje, el 78% se destinan para la infraestructura para

el automóvil privado, 6% para espacio público y únicamente 16% son destinados para la infraestructura peatonal, especialmente para puentes que no benefician a los usuarios, ya que los obligan a subir entre tres y cuatro niveles para que el automóvil pueda transitar libremente, por lo cual se pone en duda si realmente están destinados para el peatón (Xochipa, 2013).

Sumado a las cifras anteriores, se reconoce que los fondos económicos se han utilizado para favorecer al automóvil privado y no a los demás modos de transporte, como el caminar, el cual es el más afectado de acuerdo con esto; sin embargo, todos los ciudadanos somos, en algún punto del día, peatones.

Dentro del Plan Q500, a partir de los valores obtenidos en el análisis de los indicadores CPI, se realizó un diagnóstico integrado en donde se relacionan todas las dimensiones y, específicamente en las relaciones con la dimensión mencionada, infraestructura de desarrollo, se reconocen las siguientes afirmaciones que están directamente relacionadas con el tema de estudio:

- a) La inversión económica en la infraestructura responde al crecimiento disperso que ha tenido la ciudad y a la visibilidad de las acciones y no a un modelo de ordenamiento y gobernanza territorial ni a mejorar la calidad de vida de todos sus habitantes.
- b) La infraestructura vial tiene una doble función: corredor logístico regional y a nivel urbano, lo que ha ocasionado una saturación, mezcla de usos y congestiones.

Lo anterior indica que, en la ciudad de Santiago de Querétaro, existe un diseño de la ciudad centrado en el automóvil particular, lo que ha provocado que a los habitantes que no cuentan con este medio les sea más difícil poder transitar y acceder a los lugares donde satisfacen sus necesidades básicas de manera segura y eficaz, evidenciando la relación que tiene la manera de hacer la ciudad y de crecimiento urbano con la manera de habitar.

Este tipo de desarrollo enfocado al uso de vehículo privado beneficia únicamente al 30% de la población, es decir, el 70% de la población se ve limitada al acceso de los bienes y servicios en la ciudad (Xochipa, 2013). Esto mismo ha generado una segregación social, ya que los nuevos desarrollos y nuevas vialidades están alejados y desconectados de la mancha urbana de la ciudad, lo cual limita el acceso a la población al centro de la ciudad y a las zonas donde satisfacen sus necesidades básicas como el trabajo, la educación, áreas de recreación, entre otros. Lo anterior, sumando la idea de "mantener la calidad de vida" y la gran necesidad de los habitantes por buscar satisfacer sus necesidades, ha generado que en las vialidades exista una "asfixia vehicular", como la llama la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas (Polenciano, 2019).

Por lo anteriormente expuesto, resulta de una gran importancia el mantener un equilibrio entre los diferentes modos de transporte que existen en la ciudad, así como el respetar la jerarquía de la movilidad desde las trazas urbanas, lo que permite que las personas puedan decidir su modo de transporte libremente.

Discusión

La Zona Conurbada de Querétaro se ha vuelto una continuidad entre los cuatro municipios que la conforman, convirtiendo a la estructura física de la ciudad en una serie de conexiones viales intermunicipales que, además de fungir como elementos meramente físicos, conectan y promueven las relaciones entre ellos, permitiendo que, por ejemplo, las personas residan en un municipio y trabajen en otro.

Las divisiones entre estas conexiones físicas intermunicipales se han visto modificadas y cada vez con menor separación debido al crecimiento urbano disperso, inconexo, discontinuo que ha tenido la ciudad rebasando los límites administrativos; sin embargo, este tipo de crecimiento se puede encontrar no únicamente en la zc, sino también en diversas realidades urbanas en la república mexicana.

En el caso particular de la zc, esta agrupación y tipo de crecimiento de los diferentes municipios que la conforman ha afectado la manera en que se dan las relaciones que existen entre ellos, convirtiéndolos en una mancha urbana que administrativamente tiene límites marcados, pero están en continua relación por medio de actividades sociales y económicas, es decir, en el modo en el que se habita. Este tipo de crecimiento es similar al efecto del agua, la capilaridad o la filtración, en el cual, el agua se esparce y aumenta su superficie de contacto hasta donde se encuentra con un borde, y de no encontrarlo, continúa propagándose.

Una de estas relaciones y de la que específicamente se habla en el desarrollo, es la relación del lugar de residencia con el lugar de empleo, elegida por la cantidad de desplazamientos diarios que representa; se puede notar que los traslados principales deben ser hacia

el centro de la ciudad, donde predominan las PYMES, a las zonas industriales y la cantidad de empleos que generan estas empresas.

Tomando en cuenta lo anterior, se puede apreciar que la tendencia de promover la actividad industrial ha aumentado y la mayoría de dichas empresas se encuentran localizadas, principalmente, en los cuatro municipios que conforman la zona de estudio. Sin embargo, la localización de estas zonas industriales tiene dos características principales: 1) existen zonas industriales desarrolladas desde 1970 cuando aún la mancha urbana no era tan grande y se propusieron más alejadas de la zona centro de la ciudad, sin embargo, con el paso del tiempo, la mancha urbana fue creciendo y se fue expandiendo hacia las orillas de la misma, surgiendo estas industrias dentro de la mancha urbana principal, o más central de lo que se había planeado; 2) los nuevos parques industriales o zonas industriales se han localizado en las orillas de ciudad, aún más alejadas que las primeras, promoviendo nuevas arterias viales que las conecten, fungiendo éstas principalmente como conectores para las personas trabajadoras en dichos centros, aunque las personas deban desplazarse un tramo más largo para poder acceder a ellas.

Aunado a lo anterior, también se consideran importantes las PYMES, ya que representan un alto número de establecimientos, siendo estos los de mayor número dentro de la ciudad. Dichas empresas, caso contrario al de las industrias, se encuentran en su mayoría en el centro de la ciudad, lo que representa que existe una concentración de desplazamiento hacia esta zona.

De acuerdo con esto, resulta imperativo conocer de dónde y cómo se trasladan las personas que deben acceder a sus lugares de

trabajo, por lo que, de acuerdo con el análisis de la densidad poblacional y del nivel socioeconómico que se encuentra en la ciudad, se puede notar que la mayoría de las personas deben trasladarse desde tres zonas diferentes ubicadas en las periferias de la ciudad, para lo cual se movilizan por medio del transporte público y el automóvil privado.

Reconociendo que la mancha urbana de la zcq ha crecido de manera dispersa, como el efecto de dispersión de la salpicadura de tinta, se reconoce a su vez que las arterias viales han aumentado su extensión e incluso han aparecido nuevas conforme se ha dado este crecimiento.

Estas nuevas arterias viales son la estructura de la red de movilidad, sin embargo, cuentan con dos características importantes a resaltar en el presente artículo. La primera es que, al ser una ciudad que ha crecido de manera dispersa, las principales vialidades son de carácter metropolitano o de comunicación conectoras de manera que en dichas calles se encuentra una mezcla de usuarios de transporte pesado y de transporte local, lo que las convierte en un riesgo para las personas que habitan cerca de ellas o transitan en ellas por las altas velocidades en las que se puede manejar en ellas y por los diferentes usos que se les dan.

La segunda es que el diseño de dichas vías está destinado a priorizar el uso del automóvil privado, el cual es el último en la jerarquía de movilidad, causando que los habitantes deban desplazarse para poder llegar a su destino (trabajo, escuela, vivienda, servicios, etc.) usando el automóvil. Asimismo, esto se ve reflejado en la percepción que tienen las personas de los diferentes modos de transporte que existen, en donde se puede notar que la infraestructura

para el ciclista, por ejemplo, no brinda seguridad a sus usuarios.

Sin embargo, la mayoría de los habitantes de la ciudad utilizan el transporte público como principal modo de transporte y existe una pequeña parte de la población que prefiere utilizar vehículos no motorizados, esto a su vez, está correlacionado con el nivel de ingresos que tienen los habitantes de la ciudad. Además, el hecho de que las tres zonas con mayor densidad se encuentren en las periferias de la ciudad, brinda una característica de decisión de los transportes motorizados sobre los no motorizados.

A pesar de lo anterior, respecto al promedio anual de los fondos económicos invertidos a las calles, la mayor parte se encuentra destinado para la minoría, es decir, para la mejora y aumento de infraestructura para el automóvil privado. A esto se le debe sumar que, la infraestructura diseñada "para el peatón" no siempre lo beneficia, ya que la mayor parte de las inversiones son para la creación de nuevos puentes peatonales, los cuales sólo indican que los peatones no pueden pasar por la calle donde el dueño son los automóviles, haciendo que las personas deban invertir más tiempo y esfuerzo al desplazarse por encima de la vía en la cual, al auto le es permitido pasar sin ningún otro obstáculo.

Es contradictorio cómo las prioridades en el diseño e inversiones en la ciudad están centradas en el automóvil, ya que todos los ciudadanos en algún momento se vuelven peatones al tener que, al menos, tener que cruzar alguna calle para acceder a su lugar de destino, por lo que necesitan de una infraestructura que permita transitar por las calles de manera segura.

Conclusión

La manera en la que se ha dado y diseñado el crecimiento urbano de la ciudad, en el caso de la Zona Conurbada de Querétaro, ha afectado en diferentes aspectos en la toma de decisiones que pueden tener los habitantes, una de ellas es el cómo se deben y les conviene trasladarse, es decir, la movilidad urbana. Al igual que la influencia que tiene este fenómeno de crecimiento en la movilidad urbana, también se reconoce que afecta al uso de suelo, los recursos naturales, así como en el espacio público.

La relación entre la manera en que crece una ciudad y la toma de decisiones sobre los modos de transporte no solo es muy fuerte, sino que se afecta entre sí. De manera que la estructura física de una ciudad permite o limita que las personas puedan y decidan trasladarse de una manera u otra, es decir, la manera en la que las vías conectoras de una ciudad están planeadas y ejecutadas facilita o no que los habitantes de la ciudad puedan transitar por la misma de manera segura y eficaz y, por ende, afecta las condiciones climáticas, sociales y económicas de la misma.

El diseño urbano centrado en el automóvil privado ha conllevado a un uso intenso de éste vehículo y provocado diversas consecuencias como congestiones viales, contaminación atmosférica, aumento de la inversión del tiempo de traslado, aumento de problemas de estrés y menor espacio para los usuarios de los demás modos de transporte como el caminar, ciclismo o uso del transporte público, lo que se vuelve un riesgo para las personas que deseen optar por alguna de estas últimas opciones. Cada una de estas consecuencias pueden ser planteadas como objeto de investigación de manera separada por la extensión y los factores que

deben ser analizados, por lo que se plantean para ser líneas de investigación futuras.

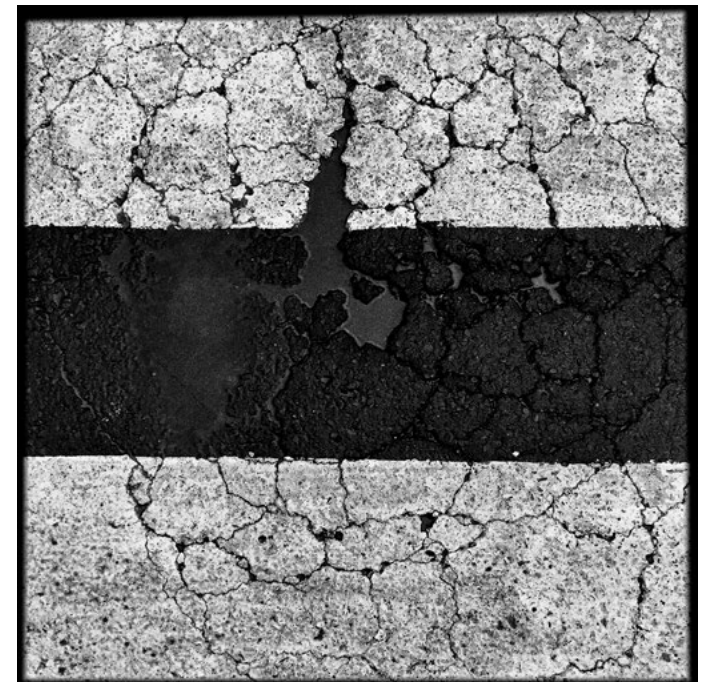
De esta manera se concluye que las problemáticas generadas por el crecimiento urbano no se originan precisamente en que la ciudad crezca, sino en el cómo crece, es decir, la manera en la que son generadas las conexiones y relaciones que se promueven por medio de las calles existentes y nuevas, su diseño y la calidad, por lo que resulta imperativo el hecho de replantear la manera de hacer ciudad.

Referencias

- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2016). *Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano*.
- Flores, A., G. López, y V. Leyva. (2018). "The experience of active mobility and its contributions to urban habitability". En S. A. Obregón Biosca, *Transportation infrastructure* (pp. 45-69). Nueva York: Nova Science Publishers.
- Fuentes, C. (2009). "La estructura espacial urbana y accesibilidad diferenciada a centros de empleo en Ciudad Juárez, Chihuahua". En *Región y Sociedad*, *xxi*(44), 117-144.
- Fundación Metrópoli (2012). *Guanajuato, innovación y territorio*. México.
- Inegi. (2018). *Coberturas Inegi*. Obtenido de Inegi.
- Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Querétaro (2018). *IMPLAN Querétaro*. Obtenido de *Crecimiento del Área Urbana de la Zona Metropolitana de Querétaro 1970-2018*: <http://implanqueretaro.gob.mx/im/st/5/1/1/CrecimientoAreaUrbana1970-2018.pdf>

- Instituto Municipal de Planeación del Municipio de Querétaro. (2010). *Índice Socioeconómico de la Zona Metropolitana de Querétaro*. Obtenido de <https://im-planqueretaro.gob.mx/27-ciet/cartografia-municipal/143-indice-socioeconomico>
- Instituto Queretano del Transporte. (2017). *Informe sobre el avance en el Proyecto de Bajo Carbono de la Zona Metropolitana de Querétaro*. Querétaro.
- Instituto Queretano del Transporte. (2017). *Programa Estatal de Transporte Querétaro 2016-2021*.
- ITDP. (2018). *Hacia una estrategia nacional integral de movilidad urbana*. México: Movilidad Urbana Sustentable.
- Naturales, C. Q. (2003). *Reordenamiento del sistema de transporte público de pasajeros de la Zona Metropolitana de Querétaro*. Querétaro: Concyteq.
- Obregón, S. y E. Betanzo (2015). "Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro". En *Economía, Sociedad y Territorio*, xv(47), 91-98.
- ONU-Habitat. (2018). *Q500. Estrategia de Territorialización del índice de prosperidad urbana en Querétaro*. Querétaro.
- Oropeza, D. y M. Portillo (2018). *[RUVI] Red Urbana de Vivienda e Industria: Santa Bárbara y La Negreta*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro.
- Pérez Gómez, A. (2017). *Attunement. Architectural Meaning after the Crisis of Modern Science*. Boston: MIT Press.
- Pino, R. (julio de 2018). "Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos". (E. Patiño Tovar, ed.). En *Ciudades* (119), 2-9. Recuperado el 15 de marzo de 2019.
- Polenciano, V. (15 de enero de 2019). Romy Rojas "Urge en todo el país un crecimiento urbano ordenado". En *El Universal*. Recuperado el 08 de abril de 2019, de <http://www.eluniversalqueretaro.mx/entrevistas/romy-rojas-urge-en-todo-el-pais-un-crecimiento-urbano-ordenado>
- Rubio, M. d.-M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Catalunya: Universidad Politécnica de Catalunya.
- Rosas, S. (02 de junio de 2014). "Querétaro apuesta por la desconcentración industrial". En *El Financiero*.
- Rosas, S. (27 de noviembre de 2015). "Propone Querétaro conformar el Corredor Central del Bajío". En *El Financiero*.
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas. (2018). *Querétaro, orgullo de México*. Recuperado el 31/03/2019 de Obras Eje Constitución 1917: <http://www.queretaro.gob.mx/sduop/contenido.aspx?q=pvp1bOtJyj2lMBAINBJ6SG3PfnJi7+Vi>
- Secretaría de Movilidad del Municipio de Querétaro. (2016). *Plan estratégico de movilidad 2026*. Querétaro.
- SEDATU. (2018). *Manual de calles. Diseño vial para ciudades mexicanas*. México.
- Somos industria. (2019). *Somos industria*. Obtenido de "Llegada de nuevas empresas, expansiones y reubicaciones": <https://www.somosindustria.com/nuevas-industrias/queretaro/>
- Soto, O. (2019). *Ciclovías como catalizadores de calles saludables. Zona de estudio: Av. Zaragoza, Querétaro, Qro*. Querétaro: Universidad Autónoma de Querétaro.
- Steer Davies Gleave. (2016). *Plan Estratégico de Movilidad Municipio de Querétaro-Diagnóstico*. México.
- Suchira, Ramachandra, Jagadish. (2003). "Urban sprawl: metrics, dynamics and modeling using GIS". En *International Journal of Applied Earth Observation and Geoinformation*, pp. 29-39.
- Transconsult (2004). *Plan integral de transporte colectivo en la Zona Metropolitana de Querétaro*. México: Reporte técnico.
- Xochipa, V. (julio de 2013). "Ecosistema Urbano. Querétaro diseñado para el auto privado". En *Ketzalkoatl*. Recuperado el 08 de abril de 2019, de <http://www.ketzalkoatl.com/articulos/ecosistemaurbano/2013/07queretarodisenado.html>

Ensayos sobre Espacios urbanos y crisis sanitaria por Covid-19





Urbanismo en tiempo de coronavirus. Reflexiones sobre la actualidad y futuro de las ciudades latinoamericanas

Daniel Rolando Martí Capitanachi

Facultad de Arquitectura Xalapa de la Universidad Veracruzana

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8610-9469>

Arturo Velázquez Ruiz

Facultad de Arquitectura Xalapa de la Universidad Veracruzana

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8525-1962>

Resumen

La epidemia provocada por el coronavirus SARS-CoV-2 sin duda ha planteado desafíos tanto para nuestros gobiernos al tratar de enfrentar la pandemia, como para los habitantes de las ciudades en América Latina para sobre llevar el día a día ante el aislamiento, en algunos casos total. Los espacios públicos han sido abandonados, tachados de ser sitios de posible transmisión y cambiados por espacios privados, la vivienda, que en muchos casos no posee las condiciones adecuadas ante el confinamiento.

Las ciudades son mayoritariamente, los lugares en que los seres humanos han desarrollado su vida, pero quizá su futuro esté también determinado por la pandemia, deberán de innovar y cambiar en consecuencia y el Urbanismo y la Arquitectura deberán de proveer esas soluciones en los meses por venir. Este texto hace pues una breve una reflexión sobre la realidad de nuestras ciudades a partir de la pandemia y sobre su futuro ante este nuevo escenario.

Palabras clave: vivienda, espacio público, comportamiento social

Abstract

The epidemic caused by the SARS-CoV-2 coronavirus has undoubtedly created challenges both for our governments in trying to cope with the pandemic, and for the city dwellers in Latin America to cope day-to-day with isolation, in some cases total quarantine. Public spaces have been abandoned, branded as possible transmission sites and changed for private spaces, the houses, which in many cases do not have adequate conditions for confinement.

The cities are by far, the places where human beings have developed their lives, but perhaps their future is also determined by the pandemic, they must then innovate and change accordingly and Urbanism and Architecture must provide those solutions in the months to come. Therefore, this work makes a brief reflection on the reality of our cities since the pandemic and on their future in this new scenario.

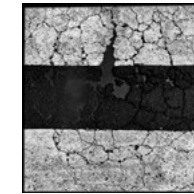
Keywords: housing, public space, social behaviour.

Fecha de recepción:

21 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

07 de julio de 2020



Resumo

A epidemia causada pelo coronavírus SARS-CoV-2, sem dúvida, colocou desafios tanto para os nossos governos na tentativa de lidar com a pandemia, quanto para os moradores das cidades da América Latina para lidar com o dia-a-dia com o isolamento, em alguns casos total. Os espaços públicos foram abandonados, marcados como locais de transmissão e alterados para espaços privados, moradias, que em muitos casos não possuem as condições adequadas para o confinamento.

As cidades são, na maioria das vezes, os lugares onde os seres humanos desenvolveram suas vidas, mas talvez seu futuro também seja determinado pela pandemia, eles devem inovar e mudar de acordo e o Urbanismo e Arquitetura devem fornecer essas soluções nos meses seguintes. Este texto, portanto, faz uma breve reflexão sobre a realidade de nossas cidades após a pandemia e sobre seu futuro neste novo cenário.

Palavras-chave: habitação, espaço público, comportamento social

Introducción

Alguna vez, al indagar sobre qué era la transdisciplina, una nota mencionaba que dicho abordaje implica la concurrencia de varias disciplinas o ciencias en forma conjunta para estudiar y proponer explicaciones a problemas o circunstancias nuevas, inéditas, que no pueden ser entendidas y menos resueltas por un solo saber o campo de conocimiento. Que el rasgo principal de su razón de ser era la característica emergente del problema o circunstancia de la cual se indaga y que era el rumbo más certero y aceptado de la investigación contemporánea (Morin, 2019).

Esa explicación nos satisfizo porque pone de relieve el rasgo de inédito, nuevo o emergente de lo investigado, como elemento *sine qua non* del abordaje transdisciplinar, separando así, de forma clara, cualquier otro trabajo conjunto de saberes que se mezclan multi o interdisciplinariamente.

Sin lugar a duda, la epidemia provocada por el coronavirus SARS-CoV-2 en China y extendida al mundo entero en menos de cuatro meses, representa una de esas cuestiones inéditas y emergentes que requiere de todos los campos de conocimiento para su investigación, explicación y posibilidad de vuelta a la normalidad, si es posible presumir que ese escenario será posible de alcanzar.

La terminación de la medida de confinamiento ordenada por el gobierno chino en Wuhan, después de 76 días de aislamiento social y de una disminución significativa en el número de contagiados (Redacción BBC News Mundo, 2020) ofrecen una esperanza que debe ser base para meditar sobre los cambios necesarios de provocar para lograr la seguridad de la humanidad y replantear su relación con la naturale-

za, la economía, los derechos adquiridos y con su hábitat principal, el medio urbano, que a la fecha aloja a más del 55% de la población total mundial (Organización de las Naciones Unidas, 2018). De ahí que sea procedente preguntar: ¿Cuál debería ser el abordaje contemporáneo del urbanismo, en la concepción y diseño del espacio urbano, público y privado? ¿Cómo ha modificado la percepción del espacio urbano la presencia de un virus de rápida y masiva transmisión, así como de alta letalidad? ¿Qué modificaciones al patrón de comportamiento social resultarán procedentes, para asegurar la continuidad del espacio urbano como hábitat principal de la humanidad?

Los escenarios público y privado de las ciudades latinoamericanas ante la epidemia

De manera ordinaria, en el estudio de las ciudades latinoamericanas se han distinguido dos tipos de escenarios, que, sin ser una simple reducción, intentan asociarse a diferentes comportamientos cotidianos del individuo: la familia y la sociedad. Tales escenarios se corresponden con el espacio privado y el espacio público, remitiéndose el primero, de manera principal, a la vivienda; mientras que el segundo grupo, se remite a la calle y demás espacios de relación social.

En la cultura occidental, particularmente en América Latina, el espacio público se va matizando y agrupando en categorías según su uso, pudiendo distinguirse al menos tres grandes grupos: 1) el sistema viario, 2) el suelo ocupado por espacios ajardinados y verdes, así como, 3) el que aloja elementos de infraestructura y equipamiento urbano. De ordinario, la naturaleza jurídica de este suelo lo coloca

como bien público y de administración estatal, promoviendo como consecuencia la posibilidad de ser disfrutado de manera equitativa por toda la población.

En el caso particular de México, la norma jurídica establece que los bienes de dominio público son propiedad de la nación y no tienen limitaciones para su uso y disfrute por parte de la población, más que las que dicte el interés público (Ley General de Bienes Nacionales, 2004). Se trata entonces del espacio de relación por excelencia, ocupa en su conjunto alrededor del 40% del suelo de las ciudades (MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, 2009) y es utilizado en forma cotidiana para las más diversas manifestaciones de la actividad humana: el comercio, lo lúdico; la manifestación cívica, la asistencia social, la presencia contestataria ciudadana, la cultura, pero, sobre todo, para el desplazamiento de bienes y personas. La movilidad urbana se realiza sobre el espacio público como un rasgo inamovible de su naturaleza en la ciudad latinoamericana.

Es un lugar concebido, diseñado y construido para el encuentro social y en tiempos de la presencia del virus que produce la enfermedad Covid-19, el lugar más favorecedor para propagar el contagio masivo y, por tanto, el más temido, el más rechazado. Reiteradas publicaciones muestran que ningún gobierno, país o pueblo estaba preparado para enfrentar esta pandemia y, desafortunadamente, América Latina ha sido de las regiones más afectadas con más de 2.5 millones de contagios hasta finales de junio de 2020, con Brasil, Perú, Chile, México y Colombia como los países más afectados (STATISTA, 2020).

Llegamos entonces a lo que parecería una visión distópica de la ciudad: una población que lejos de agregarse, desconfía de sus se-

mejantes por considerarlos potenciales fuentes de contagio y que considera al espacio público como el territorio minado del que hay que escapar y, en oposición, la vivienda se convierte en el refugio seguro en el que hay que resguardarse.

Pero como siempre, esa polaridad admite una gama de realidades a considerar, toda vez que no todos los espacios públicos son sitios que atraen los males de la epidemia: los hospitales y casas de salud, los de suministro de servicios básicos de infraestructura, los de seguridad local y nacional, por mencionar algunos, son quizá lugares donde se es más propenso a contagiarse y, por el contrario, no todas las viviendas ofrecen las características de un refugio seguro.

El espacio privado, formado mayoritariamente por el de uso habitacional, se caracteriza en nuestra realidad de América Latina por ofrecer un panorama de alta desigualdad (Ordoñez y Amescua, 2020). Pensemos en lo económico, la población se distribuye en el espacio urbano en una serie de sectores que, en principio, hacen explícita la urbanización formal e informal de la ciudad. En el primer caso, las urbanizaciones, parcelamientos o fraccionamientos, como se les quiera denominar, remiten a un cierto tamaño de solar que atrae una mayor o menor calidad de los bienes urbanos que le acompañan: mobiliario urbano, infraestructura y equipamiento, tipo de vivienda e, inclusive, el acceso controlado en algunos casos; la jerarquía social está claramente especificada en forma legal a través de leyes y reglamentos, y el valor del suelo forma parte de una oferta y demanda consentida —¿o promovida?— desde el mismo Estado regulador. En todo caso, todas las urbanizaciones formales habrían de disponer en forma continua de los indicadores

básicos de habitabilidad, por lo que se presume que las viviendas allí alojadas representan efectivos refugios, desde luego con distintos niveles de confort y seguridad social.

Sin embargo, existen estudios que mencionan que el nivel de habitabilidad de la vivienda formal en los países latinoamericanos es preocupante, por ejemplo que en países como México y Colombia, la producción de vivienda social está orientada a satisfacer cuantitativamente el déficit de viviendas, más no así en atender su calidad, tenemos por tanto viviendas construidas por el Estado sin servicios básicos o en condiciones de hacinamiento debido a sus dimensiones mínimas (Orozco Gómez y Guzmán López, 2015) (UNAM, 2020).



Figura 1. Personas en cuarentena en barrios populares de Buenos Aires (García Medina, 2020).

Pero a esta realidad le acompaña otra mayoritaria, la de la informalidad, que puede tener entre otras causas: la irregularidad en la tenencia de la tierra que soporta la vivienda, la deficiencia o inexistencia de servicios urbanos, o en el peor de los casos, ambas. En Chile, por ejemplo, se calcula que alrededor de millón

y medio de personas viven bajo la línea de la pobreza y de dicho universo, el 91.4% de las familias viven en situación de hacinamiento (Espinoza, 2020).

En esas áreas se aloja la población con menores oportunidades y recursos económicos, en unidades de vivienda de distintos rasgos, pero con características que coinciden en su alta vulnerabilidad ante las contingencias –viviendas hacinadas, con poca o nula ventilación e iluminación natural–, poniendo en duda su capacidad de ser refugio. Quizá uno de los temas más importantes a destacar, es la falta de disponibilidad o la disponibilidad intermitente del servicio de agua potable, lo que favorece condiciones de insalubridad que atraen la propagación de enfermedades como el Covid-19.

Las redes sociales muestran diariamente un sinnúmero de fotografías y caricaturas tratando de ejemplificar las grandes diferencias al tratar de sobrellevar una cuarentena en viviendas que cuentan con comodidades como un jardín, balcón o incluso teléfono e internet, a pasar dicho periodo en un espacio de dimensiones mínimas. (Véase las diferencias en las condiciones de las viviendas de las personas en cuarentena en las Figuras 1 y 2).

Nueva percepción y comportamientos ante el espacio urbano

La movilidad y los derechos humanos restringidos han atraído una nueva percepción del espacio urbano. La inseguridad ya no está sólo en el resguardo de los bienes y la integridad personal por motivo del resguardo ante el otro, el extraño, el malo, sino ante la posibilidad de contagio, donde hasta el miembro más querido de la familia es potencialmente un enemigo transmisor del virus. El uso de los espacios pú-



Figura 2. El astro del fútbol Neymar pasando la cuarentena en su mansión de Mangaratiba, Brasil. Captura del Instagram oficial de Neymar Jr. (@neymarjr, 2020).

blicos y privados, de momento, se realiza con mayor tranquilidad en solitud. La población joven, al principio de la epidemia con sensación de inmunidad, se guarece ahora, cuando puede, temerosa ante un posible contagio.

El trabajo, la diversión y la socialización a distancia a través de medios electrónicos ha permitido a una parte de la población colocar en el ciberespacio parte de las actividades que desarrollaban en forma pública, fuera de su hábitat más íntimo. A otros, sin embargo, un grueso importante de la población, el trabajo o, mejor dicho, la necesidad de trabajar ha sido el motor que les ha impulsado a dejar el refugio y permanecer en el espacio público o en el centro de trabajo presencial a pesar del potencial riesgo de contagio.

Los sitios de relación urbana han ido quedando poco a poco abandonados ante la falta de demanda de sus servicios o ante la imposibilidad de acceder a ellos en condiciones aseguradas de seguridad. En respuesta, la naturaleza ha ido tomando lugar, las aguas y los cielos se

han aclarado a falta de emisiones que los contaminen, mientras la humanidad, o una parte importante de ella, permanece en sus refugios, como integrantes de una gran colmena.

Podemos observar entonces que hay una nueva percepción ante el espacio urbano, mayoritariamente de rechazo, pues en tiempos de coronavirus el uso del espacio público es prescindible en medida proporcional a la calidad de la habitabilidad del refugio y la condición de seguridad económica del refugiado.

Así los patrones de comportamiento han cambiado en muchos de los habitantes de las ciudades de América Latina, incluso, al finalizar la contingencia algunos de estos comportamientos sociales deberán mantenerse al menos de forma temporal, por ejemplo se deberán buscar alternativas de usos de espacios de alta concentración de personas (escuelas, oficinas, etc.), por medio quizás del uso escalonado, nuevos modos de desplazamiento de personas evitando el hacinamiento e incluso generar nuevos códigos de convivencia social para mantener en todo tiempo la sana distancia.

La nueva postura del urbanismo ante la contingencia

En principio, habría de partir de la esperanza de que el estado de las cosas podrá alcanzar una nueva normalidad y que la epidemia, como todas en la historia, tendrá un principio y un fin, y que el empeño del hombre a través de la ciencia, algún día, quizá, podrá erradicarla o al menos controlarla en caso de haber llegado para convertirse en cíclica. El planteamiento de las cuestiones urbanísticas y sociales habrá de hacerse desde la visión transdisciplinaria, porque se trata de construir nuevas soluciones a problemáticas inéditas, al menos en la época

contemporánea. Las pestes de otras épocas carecieron de la altísima movilidad como rasgo característico de la población mundial, así como de los adelantos de la ciencia que acumula batallas ganadas a virus y bacterias causantes de enfermedades.

Las ciudades habrán de ser estudiadas además desde una visión empática con la naturaleza, preparando supondría resiliencia desde el comportamiento de sus habitantes y los nuevos rasgos de relación social, pero también desde la óptica de sus componentes materiales: los espacios público y privado. Del espacio público lo primero que hay que situar es que la lección aprendida en el mundo es que la inmovilidad social, como barrera de contención a la propagación del virus, ha sido la medida más eficaz para no hacer fallar a los sistemas públicos de salud. El espacio dedicado a calles y avenidas se vio disminuido en su uso y ocupación para transportar personas y bienes consideradas no esenciales, al menos desde el punto de vista sanitario (Apple, 2020).

Se avizora que la vuelta a la normalidad implicaría que el uso de vehículos comunitarios, públicos o privados, supon una última posición, privilegiando modos de desplazamiento individualizados, ya sea como transeúnte u ocupando vehículos motorizados. Por ejemplo, en Nueva Zelanda, el gobierno está apoyando con recursos a sus ciudades para poder ampliar las aceras en zonas de alta concentración de personas para que todas ellas puedan mantener un mínimo de dos metros de separación, esto usando carriles donde usualmente se estacionan automóviles (Orsman, 2020). La tendencia a recuperar esa enorme cantidad de espacio público, iniciada desde el pasado siglo xx, pareciera tender a fortalecerse ahora por motivos de sanidad.

En lo concerniente a los inmuebles de equipamiento e infraestructura y particularmente en lo relativo a sitios de alta congregación social, abiertos o cerrados, la posibilidad de mantener una sana distancia social hará la diferencia, al menos al corto y mediano plazo, de los que se consideren esenciales y prescindibles (Organización Mundial de la Salud, 2020). Desde luego, todos los que para su uso impliquen una alta proximidad –teatros, cines, bibliotecas– serán los últimos en ser incorporados a la nueva condición de uso en las ciudades resilientes, quizá la arquitectura deberá abonar nuevas soluciones espaciales a estos sitios de reunión.

En el espacio privado la necesidad de intervención es también urgente, debiendo en principio considerarse la necesidad impostergable de extender los servicios de infraestructura básica a todos los sitios urbanos. Propiciar la equidad social debe sustentarse en el ejercicio de un derecho a la vivienda que permita que ésta se constituya en efectivo refugio en tiempos de calamidad. El agua, como factor de desarrollo y salubridad debe ser prioridad en la agenda urbana, tanto por lo que se refiere a su dotación como a su aprovechamiento racional, en el reconocimiento de su escasez mundial y la mala utilización de ella en zonas urbanas.

Un argumento no probado aún en forma científica desde la investigación urbana pero observado en el comportamiento mundial y local de la epidemia, es que, a mayor concentración poblacional, mayor cantidad de transmisión. Los mayores brotes de la enfermedad en México han ocurrido en áreas metropolitanas de mayor tamaño poblacional: Ciudad de México, Mexicali, Tijuana, Puebla, Culiacán, Ciudad Juárez, Acapulco, Villahermosa, Veracruz, Toluca, Guadalajara, Tuxtla Gutiérrez, Mé-

rida (Gobierno de México, 2020), lo que lleva a pensar que la densidad, no sólo poblacional sino de viviendas, es un factor favorecedor del incremento del índice de transmisión; así también lo son quizá sus posibilidades de comunicación con el exterior (el caso de las ciudades turísticas o de la frontera norte). Los mismos rasgos están presentes en las populosas ciudades italianas, españolas y estadounidenses que han sido epicentro de la pandemia de manera regional.

Es adelantado decir que el desarrollo extensionista de la ciudad es una alternativa, pero al menos prueba que las altas densidades habitacionales no sólo atraen beneficios, sino que pueden jugar en contra y convertirse en enemigas de la higiene urbana. Quizá un cambio de escala sea lo más prudente, esquemas como la ‘ciudad de 15 minutos’ que busca dosificar los equipamientos y espacios públicos para evitar las grandes aglomeraciones que por ejemplo sufren los hospitales y mercados hoy en día, pueden considerarse viables en el mediano plazo, al generar centros de salud, parques y zonas comerciales a escala barrial que puedan atender a la población que radica en su entorno inmediato. Esto además podría generar un incremento en la movilidad peatonal o ciclista y la revitalización de barrios degradados (García, 2020).

A manera de conclusión

Como ya se ha mencionado, ningún gobierno ni país o pueblo estaba preparado para enfrentar esta pandemia. Se ha ido aprendiendo sobre la marcha, con el pesar por los fallecidos y con la angustia ante la incertidumbre futura. La experiencia de que en algunos puntos del planeta esta epidemia ha tenido un fin, representa

un punto de esperanza que hay que aprovechar para meditar sobre lo que sigue, para la nueva normalidad que, de seguro, será muy distinta y no puede ni debe convivir con los esquemas de desigualdad económica y social que hoy mismo son parte de nuestra realidad.

Las ciudades habrán de tornarse a considerar la escala humana como la medida de su planeación y proyecto comunitario, el construido con la intervención de la población a beneficiar, habrá de ser el que detone el desarrollo local, la forma de desplazarnos en el medio urbano deberá cambiar consecuentemente. Las condiciones de higiene habrán de prevalecer como causa de utilidad pública, como lo fueron ya durante los siglos xvii y xviii de forma explícita, entendiendo que un medio urbano higiénico contribuye a la salud de sus habitantes.

Los medios informáticos, las redes sociales, los teletrabajos y en general la oferta de ciberbienes habrán de cumplir su rol, hasta en tanto no sobrevenga una nueva circunstancia que ordene de otra forma el estado de las cosas. A pesar de todo, la ciudad seguirá siendo el hábitat de la humanidad, porque el empeño humano está puesto en vencer la enfermedad, no en cambiar el comportamiento social; vemos de esta manera cómo día a día las ciudades chinas recuperan sus altos niveles de contaminación, ¿Vamos entonces en el camino correcto? ¿No deberíamos ante esta nueva circunstancia, que quizá implica un cambio permanente, generar nuevas y emergentes formas de entender y habitar las ciudades?

Bibliografía

Apple (13 de abril de 2020). *Mobility Trends Reports*. Obtenido de <https://www.apple.com/covid19/mobility>

Espinoza, D. (2020). "Vivienda y segregación social, las otras desigualdades que el Covid-19 hizo visibles". En *Palabra Pública, Edición especial: Pandemia*. Obtenido de Vivienda y segregación social, la otras desigualdades que el COVID-19 hizo visibles.

García Medina, E. (23 de marzo de 2020). "Los vecinos de la villa 21-24, de Barracas, haciendo la cuarentena en los balcones de su casa". En *El País*. Obtenido de <https://www.pagina12.com.ar/254728-la-cuarentena-en-los-barrios-populares>

García, T. (31 de marzo de 2020). "Hacia la planificación de la vida urbana". En *El País*. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2020/02/28/seres_urbanos/1582890799_352414.html?ssm=FB_CC&fbclid=IwAR1MDmjglHrP9ux2zDWjqot-Ls8Y0M-KNfj3hWoM-MChmRiVQ7Pp0Dr8FY8

Gobierno de México. (19 de abril de 2020). *Covid-19 México*. Obtenido de <https://coronavirus.gob.mx/datos/>

Ley General de Bienes Nacionales (*Diario Oficial de la Federación*, 20 de mayo de 2004). Recuperado el 14 de abril de 2020, de http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/267_190118.pdf

MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (septiembre de 2009). *Espacios Públicos. Recomendaciones para la Gestión de Proyectos*. Recuperado el 05 de julio de 2020, de https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiNjqC2gbnqAhUkgK0KHeQcDFsQFjAHegQ1AhAB&url=http%3A%2F%2Fminvuhistorico.minvu.cl%2Fincjs%2Fdownload.aspx%3Fglb_cod_nodo%3D20070212170002%26hdd_nom_archivo%3DEs%2520Publicos1.pdf&usq=

- Morin, E. (2019). *Edgar Morin, Sitio Web Oficial Internacional*. Recuperado el 17 de abril de 2020, de ¿Qué es Transdisciplinariedad?: <https://edgarmorinmultiversidad.org/index.php/que-es-transdisciplinariedad.html>
- Ordoñez, M. y J. Amescua (2020). "La pandemia hace visible lo que siempre estuvo ahí: desigualdad e individualismo". En *ArchDaily*. Recuperado el 18 de abril de 2020, de https://www.archdaily.mx/mx/937518/la-pandemia-hace-visible-lo-que-siempre-estuvo-ahi-desigualdad-e-individualismo?fbclid=IwAR3Y_coiGoesnrQAb4bhAhSBt1Q_Pdupy2n47CQZwGHYA-A9dDAKghPWTnAc
- Organización de las Naciones Unidas (16 de mayo de 2018). "Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo". Obtenido de Departamento de Asuntos Económicos y Sociales - Noticias: <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>
- Organización Mundial de la Salud. (2020). *Fortalecimiento de la preparación para la covid-19 en las ciudades y otros entornos urbanos*. Obtenido de Orientaciones provisionales para las autoridades locales.: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/3>
- Orozco Gómez, I. E., y S. Guzmán López (2015). "Reflexiones sobre la habitabilidad de la vivienda social. El Área Metropolitana Cen-
- tro". En *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 25(1), 27-35. Obtenido de <https://www.re-dalyc.org/pdf/748/74841604003.pdf>
- Orsman, B. (12 de abril de 2020). "Covid 19 coronavirus: Government to fund extra wide footpaths to maintain 2m distancing". En *NZ Herald*. Obtenido de https://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=12324256&fbclid=IwAR0XZKObt0DwDKLJxNGVPVGBadxlI2wkXVF6SrlKvRZPoAiXRqRE2hkcW-0
- Redacción BBC News Mundo. (14 de abril de 2020). "Coronavirus: el nuevo frente de batalla de China contra la pandemia en la frontera con Rusia". En *BBC News Mundo*. Obtenido de <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-52275311>
- STATISTA (02 de julio de 2020). *Número de casos confirmados de coronavirus (COVID-19) en América Latina y el Caribe al 2 de julio de 2020, por país*. Obtenido de <https://es.statista.com/estadisticas/1105121/numero-casos-covid-19-america-latina-caribe-pais/>
- UNAM (2020). *CONDICIONES DE HABITABILIDAD DE LAS VIVIENDAS Y DEL ENTORNO URBANO ANTE EL AISLAMIENTO SOCIAL IMPUESTO POR EL COVID 19*. Ciudad de México: S/E. Obtenido de <https://www.colef.mx/wp-content/uploads/2020/05/0-UNAM-CONDICIONES-DE-HABITABILIDAD-CON-GRA%CC%81FICAS-11-de-Mayo-2020.pdf>

Ciudad y envejecimiento, una línea de investigación esencial en el contexto de la pandemia de Covid-19

Georgina Cárdenas Pérez

Universidad Riviera

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0212-2154>

Resumen

En el contexto de la contingencia del Covid-19 la vulnerabilidad de las personas adultas mayores en las ciudades es evidente, por lo cual se busca posicionar la importancia de realizar estudios urbanos que consideren la dinámica de envejecimiento poblacional, su dispersión en las ciudades, y el reconocimiento de las necesidades de esta población contextualizadas y ubicadas en sus territorios. Las propuestas derivan de la revisión de estudios realizados en México, y expresan datos útiles para dar continuidad a tales líneas de investigación. Es claro que el conocimiento derivado de este tipo de estudios puede ser de aporte esencial para la construcción de políticas de gestión territorial y de vivienda en pos de construir ciudades amigables con la vejez. Palabras clave: ciudad, envejecimiento, vejez.

Palabras clave: Ciudad, vejez, envejecimiento

Abstract

In the context of the Covid-19 contingency, the vulnerability of the elderly in cities is evident, which is why it is important to carry out studies, within urban areas, that consider the dynamics of an aging population as well as the dispersion of this population in cities and a recognition of the needs of this population, within the context of the areas in which said population resides. The proposals are derived from the review of studies carried out in Mexico, and express useful data to give continuity to such lines of research. It is clear that the knowledge derived from this type of study can be an essential contribution to the construction of land management and housing policies in order to build age-friendly cities. Keywords: city, aging, old age.

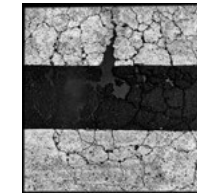
Keywords: City, Aging, Old age

Fecha de recepción:

30 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

11 de julio de 2020



Resumo

No contexto da contingência de Covid-19, fica evidente a vulnerabilidade dos idosos nas cidades, por isso busca posicionar a importância da realização de estudos urbanos que considerem a dinâmica do envelhecimento populacional, sua dispersão nas cidades, e o reconhecimento das necessidades dessa população contextualizada e localizada em seus territórios. As propostas derivam da revisão de estudos realizados no México e expressam dados úteis para dar continuidade a tais linhas de pesquisa. É claro que o conhecimento derivado desse tipo de estudo pode ser uma contribuição essencial para a construção de políticas de gestão do solo e habitação para a construção de cidades amigáveis do idoso. Palavras-chave: cidade, envelhecimento, velhice.

Palavras-chave: cidade, envelhecimento, velhice

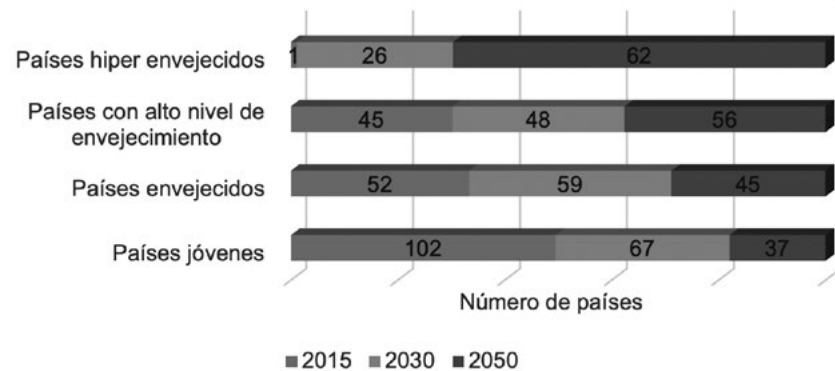
Presentación

Este ensayo se escribe en el contexto de emergencia sanitaria que estamos viviendo a causa de la pandemia de Covid-19 con el objetivo de visibilizar los retos, que se han vuelto urgentes, en las ciudades con respecto a la dinámica de envejecimiento poblacional y con miras a reflexionar sobre el papel de la investigación urbana en este campo, en específico para el caso de México.

El hilo de exposición considera dos secciones. Se inicia con algunos antecedentes respecto al proceso de envejecimiento demográfico en las últimas cuatro décadas, los cambios en las formas de clasificar los territorios según el nivel de envejecimiento, el impacto en las mujeres y algunos elementos de la investigación urbana que sin ánimos de ser exhaustivos buscan enfatizar apuntes esenciales. En la siguiente sección se reflexiona sobre los retos urbanos frente al envejecimiento poblacional en el contexto de la pandemia, a partir del reconocimiento de las desigualdades sociales, económicas y territoriales. A manera de cierre, se proponen algunas líneas de investigación posibles en torno al estudio de "Ciudad y Envejecimiento", que se consideran de utilidad para el caso de México.

El proceso de envejecimiento, su feminización y el papel de los estudios urbanos

A nivel mundial, la discusión sobre los cambios demográficos se ha vinculado históricamente con fenómenos que corren en paralelo: el proceso de industrialización, la migración del campo a la ciudad, la creciente cobertura de las campañas de vacunación, mayor difusión



Gráfica 1. Proyección del número de países por nivel de envejecimiento poblacional según la clasificación de Help Age International (2015, 2030, 2050). Fuente: Gráfica tomada de Help Age International (2015, p. 5).

y uso de métodos anticonceptivos y el surgimiento de medicamentos para el control de enfermedades infecciosas y crónicas; elementos que en su conjunto inciden en el consistente crecimiento en los rangos de edad de la población. Tal dinámica forma parte de la “transición demográfica”, misma que se divide en tres etapas: inicia con el “rejuvenecimiento poblacional” que implica el aumento de las tasas de natalidad y la supervivencia infantil; posteriormente, se observa la disminución gradual de la tasa de natalidad con el consecuente “aumento de la población económicamente activa”; finalmente, después de un largo periodo de disminución de la fertilidad y la mortalidad se observa el crecimiento del grupo de personas de edad, es decir, el “envejecimiento poblacional” (ONU, 2007: 2).

Aunque la transición demográfica inició hace más de cien años, fue en 1982 cuando, en Viena, se realizó la primera Asamblea

Mundial de las Naciones Unidas sobre el Envejecimiento. En aquel momento, la definición operacional para considerar a una persona adulta mayor era tener 60 años, y la proporción de ese grupo etario alcanzaba el 5% en algunos países industrializados, con una tendencia al alza a nivel global. En ese marco, las medidas convenidas se asentaron en el “Plan Viena”, de las cuales la atención y el desarrollo del sistema sanitario fueron prioritarios, así los especialistas de las ciencias de la salud fueron claves en el seguimiento e investigación del tema (ONU, 1982: 17). En sus estudios sobre “calidad de vida de las personas mayores” incluyeron variables como vivienda, entorno, medio ambiente y seguridad social (Mercado y Landázuri, 2004).

En la siguiente década, en términos demográficos el mundo se dividió en *países envejecidos* y *países jóvenes*, la medida era si se había alcanzado el 11% en tal población o no.

Desde entonces, los países envejecidos iniciaron discusiones en torno al funcionamiento y eventual sobrecarga de los sistemas de pensión. La propuesta inicial fue modificar la edad marcada para el inicio de la vejez hacia los 65 años, el nuevo indicador para ser considerado *senior citizen* (Martin y Preston, 1994). Los cambios se sucederían en todos los países e incluirían la modificación de requisitos para acceder a una pensión, haciéndolos más inaccesibles.¹

Este cambio arbitrario de la edad para “el inicio de la edad adulta mayor” posibilita la diferenciación entre vejez y envejecimiento. El primer concepto no hace referencia al proceso biológico, es más bien un marcador social que determina el tránsito hacia lo que se considera otro periodo en el ciclo de vida, en este caso, la etapa posterior al periodo económicamente activo (Muntañola, 2005: 2014). El segundo, sí, y se refiere al “proceso biológico degenerativo e irreversible” que ocurre desde el momento del nacimiento, avanza a distinto ritmo según la persona, e incide en la condición de ser vulnerable a experimentar distintos tipos de padecimientos, especialmente, en las edades más avanzadas (Inegi, 2010: 101). Es decir, las enfermedades o condiciones de salud de las personas mayores “no dependen de la edad”, tampoco del envejecimiento en sí mismo, sino y mayormente de “las desigualdades que se acumulan en el cuerpo a lo largo de la vida”. Así, serán las oportunidades y restricciones que las circunstancias y estructura social de

su tiempo les impongan a las personas las que determinen de manera crucial sus condiciones biológicas, psicológicas y sociales, a tal proceso se le ha denominado “curso de vida” (Fuller, Smith y Antonucci, 2009: 4). La comprensión de estos conceptos es básica para comprender el fenómeno del envejecimiento poblacional desde cualquier campo, y la literatura es vasta.

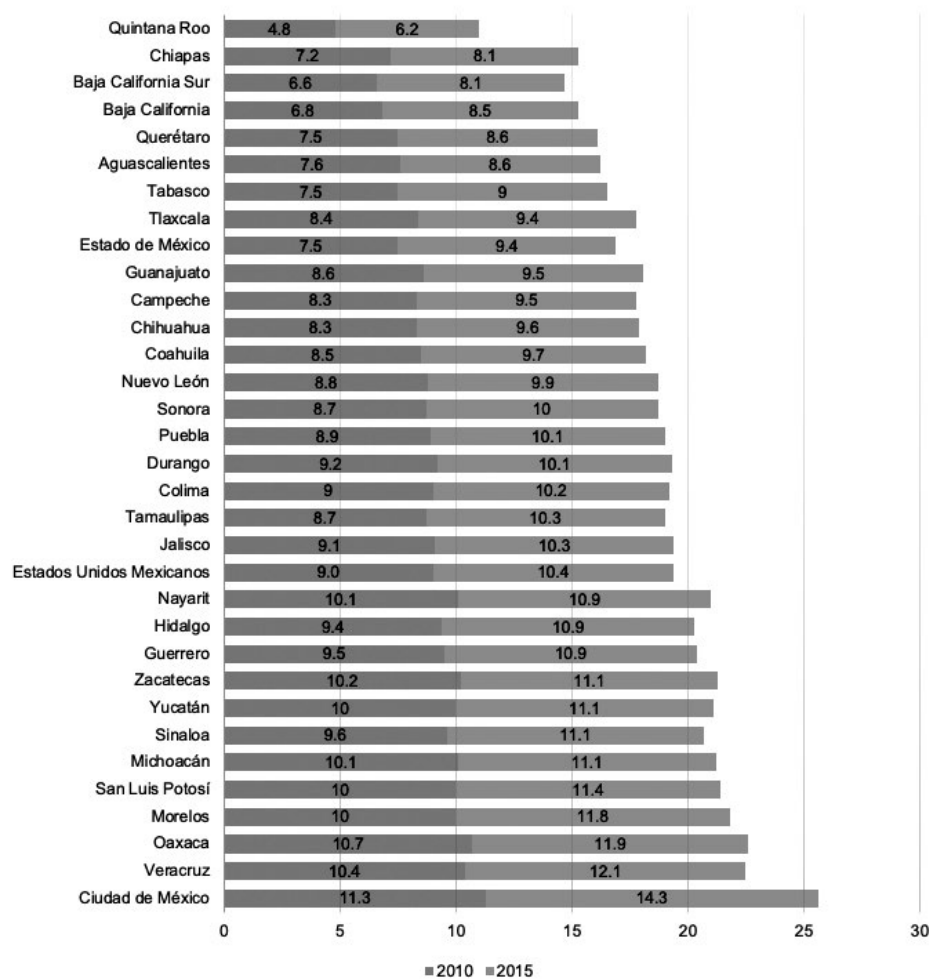
Tal como se había previsto hace más de cuatro décadas, el envejecimiento poblacional se ha acelerado y con ello la necesidad de re-clasificar los territorios. Actualmente, se utilizan cuatro categorías para identificar países: jóvenes, envejecidos, con alto nivel de envejecimiento e hiper envejecidos. Los primeros cuentan con hasta el 10% de su población en los 65 años y más, las categorías van aumentando al completar decenas, y en el último rango se ubican los países con más del 31% en ese grupo de población. Hasta el año 2015 se cuantificaban 102 países jóvenes, entre ellos México. Sin embargo, la proyección establece que la concentración de la población adulta mayor irá al alza en todos los territorios y con ello su reclasificación como se observa en la Gráfica 1 (Help Age International 2015).

En el caso de México, las entidades federativas se agrupan en territorios jóvenes y territorios envejecidos, aunque en algunos municipios la concentración de población adulta mayor puede alcanzar hasta el 28%, equiparable a territorios con alto nivel de envejecimiento (véase Gráfica 2).

La feminización del envejecimiento

Una característica del proceso de envejecimiento poblacional es su tendencia hacia la feminización; se sabe que los hombres mueren más que las mujeres en todos los grupos de

1. Al respecto, se sabe que para 2017, a nivel mundial únicamente el 29% de la población de 65 años y más tenía acceso a una pensión y a sistemas de seguridad social integrales. En el caso de México, la proporción era del 23% para el mismo año. En ambos casos con una previsión de números que irán a la baja (OIT, 2017: xxxii; Inegi, 2017).



Gráfica 2. Proporción de la población de 60 años y más por estado (2010 y 2015). Fuente: Datos tomados de Inegi 2010 y 2015.

edad, pero al llegar a esta parte del ciclo de vida las brechas se hacen más distantes y se remarcan conforme avanzan los quinquenios. Así, la proporción de mujeres llega a duplicar la de hombres a partir de los 75 años, lo que ocurre, por ejemplo, en la Ciudad de México (Conapo, 2000; UNFPA, 2012; Inegi, 2015). Esta dinámica deriva en cambios en la composición familiar siendo los hogares unipersonales conformados por mujeres de 65 años y más, uno de los grupos familiares que más crece (Garay y Montes de Oca, 2011: 17).

El dilema es que para las mujeres “vivir más años” no significa “vivir mejor”, debido a la acumulación de inequidades que experimenta este grupo a lo largo de la vida. Tales se expresan en: menor acceso a los sistemas de educación, menores años de escolarización, mayor participación en empleos informales, empleos con menor remuneración o sin remuneración, y con ello un limitado acceso a prestaciones sociales, vivienda y pensión. Los datos reflejan que por cada mujer que reciba pensión habrá tres hombres con el mismo beneficio, con lo cual las mujeres viven la vejez con mayores niveles de dependencia económica respecto al grupo familiar y asumen el trabajo físico y emocional derivado de actividades domésticas y de cuidado sin posibilidad de jubilación. Estas actividades traen costos importantes para su salud y se expresan en desgaste e incremento en el riesgo de padecer enfermedades crónicas, como la diabetes y la hipertensión arterial (INM, 2015: 3; Inegi, 2017). Es decir, las desigualdades entre mujeres y hombres que viven la vejez son resultado de las desigualdades de género en otras etapas de su vida.

Los estudios urbanos en torno al envejecimiento

En los últimos diez años los estudios urbanos y arquitectónicos han tenido mayor participación en el estudio del envejecimiento. Quizá el trabajo más representativo lo realizó la Organización de Naciones Unidas analizando “indicadores de amigabilidad con la vejez” en 33 países. Los resultados, poco alentadores a nivel mundial y nacional, sirvieron como insumo para una propuesta que considera ocho áreas en pos de la transformación de las ciudades: el entorno construido, el transporte, la vivienda, la participación social, el respeto y la inclusión social, la participación ciudadana y el empleo, la comunicación y el apoyo de la comunidad y los servicios de salud. Elementos que muestran un importante avance con respecto a la convención de 1982. Con esa base, algunos países industrializados han tomado ventaja en la implementación de acciones en pos de la accesibilidad en los espacios y transporte público, además de implementar mecanismos para eficientar el acceso a los sistemas de salud dirigidos a las personas mayores (OMS, 2007; OMS, 2008; Tsien, 2014); a nivel global la vivienda es el área con más evidencia de desigualdades.

En el mismo periodo, en América Latina los trabajos en torno al diseño y construcción de espacios públicos y viviendas para las personas adultas mayores han tenido un gran papel; incluyen información específica sobre la distribución, tamaño y características de los espacios priorizando la accesibilidad y la prevención de caídas (Donoso, 2006; Aguilera 2010). Sin embargo, en la región las políticas urbanas en pos de construir ciudades y viviendas más

amigables con la vejez, aún no forman parte de las discusiones esenciales. Los problemas más severos son el limitado presupuesto que se destina a la construcción de vivienda para trabajadores, funcionando más bien a través de bancos y constructoras, y el que las normativas de construcción no establecen principios de diseño arquitectónico adecuados a las necesidades del ciclo de vida familiar, incluyendo la vejez.

Al respecto, ha sido el Urbanismo Gerontológico el área que ha resaltado la importancia de considerar las necesidades de las personas mayores en el diseño arquitectónico y en la planeación urbana, como mecanismos para garantizar su derecho a la ciudad y a la vivienda. Una categoría de análisis ha sido *Aging in a place*, utilizada mayormente en Norteamérica, que se refiere a la condición de habitar una vivienda por periodos largos de la vida, es decir, de “envejecer en el lugar”, dado lo cual se anticipa que los espacios habitacionales deben contar con diseños adecuados previendo esta dinámica (Blake y Simic, 2005).

En esta misma lógica, se ha documentado para la Zona Metropolitana del Valle de México que los barrios y conjuntos habitacionales más antiguos concentran una mayor proporción de habitantes de 65 años y más, es decir, existe segregación socioespacial. También se identificó que unidades habitacionales con mayores retos de accesibilidad cuentan con menor población en ese grupo de edad. Los estudios urbanos reflejan que el inadecuado equipamiento urbano, la falta de accesibilidad que enfatiza el riesgo de caídas, y dificultad de acceso al transporte son determinantes en la exclusión y segregación urbana (Zamorano C., et al., 2012; Rodríguez, 2014; Garrocho y Cam-

pos, 2015; Cárdenas, 2018). Por lo cual, resulta esencial replantear las políticas de gestión territorial en función del fenómeno de envejecimiento, y del estudio de los patrones de dispersión de la población en los territorios.

En relación con las viviendas que habitan las personas mayores se observó, para el caso de un conjunto urbano, la frecuente falta de mantenimiento y evidencia de problemas estructurales severos que se vuelven onerosos al involucrar varias viviendas de muros contiguos. En ese caso, son las relaciones vecinales la clave para identificar, atender y resolver en tiempo los problemas al interior de las viviendas, pero la realidad es que en su mayoría los habitantes mayores coexistirán con tales situaciones, físicas y sociales, por años, con los consecuentes efectos negativos: endeudamiento, daños materiales, deterioro de las relaciones vecinales, e irreversibles daños a su salud. De ahí que para el caso mexicano este fenómeno pudiera denominarse “Envejecer con y en el lugar”, dado que al tiempo que la persona experimenta su propio proceso de envejecimiento marcado por las condiciones a las que haya estado expuesta en su curso de vida, también el espacio construido irá denotando signos de deterioro físico, que sumarán al deterioro de las relaciones vecinales, y serán acentuados por la falta de políticas de vivienda específicas para este sector de la población, hablamos pues de un doble proceso de envejecimiento, el de los habitantes y sus viviendas (Cárdenas, 2018). Al estar situados en espacios dispersos en las ciudades demandan la necesidad de documentar más ampliamente las características de la población mayor y de los espacios en que habitan, aún más cuando esta dinámica crece a nivel global.

Retos urbanos y sociales que enfrentan las personas mayores durante la contingencia de Covid-19

La pandemia de Covid-19 ha puesto imágenes devastadoras en nuestra memoria social con ataúdes que se acumulan en plazas públicas en Nueva York, cuerpos de personas que han perdido la vida a causa del virus y yacen en las banquetas de Guayaquil o en asilos de ancianos en Lombardía y Madrid. Imágenes que sumadas a los números que crecen exponencialmente, y a los mapas globales que se tiñen de rojo retratan en su conjunto las grietas de nuestros sistemas social, económico y sanitario. La respuesta, casi unánime, ha sido la declaración de cuarentena que busca separar de los espacios públicos a las personas, especialmente a los grupos vulnerables con énfasis en las personas adultas mayores. La vida cotidiana se ha resumido en la realización de actividades esenciales y en la reorganización de prioridades.

Una de las medidas centrales a las que han llamado las autoridades mexicanas ha sido la “creación de un cerco comunitario”, de una “barrera social” que proteja a las personas adultas mayores del contacto con personas infectadas con el virus, de su exposición a los espacios públicos, y de su retiro temprano de los espacios de trabajo. No obstante, se identifican una serie de retos estructurales que dificultan el seguimiento cabal de tales medidas, pudiéramos mencionar tres con impactos considerables: la migración y pauperización de las familias, condiciones que pudieran derivar en dificultades operativas que limiten la protección efectiva de esta población durante la contingencia; la feminización del envejecimiento con el consecuente crecimiento de mujeres adultas mayores que viven solas, y no cuentan

con una red de apoyo eficiente para realizar actividades de abastecimiento cotidiano; y la desprotección económica, que como se ha enfatizado afecta de manera desigual a hombres y mujeres. Sobre la última, la actual administración ha declarado que las personas mayores en México tendrán acceso a una pensión universal. Sin embargo, las normas de operación determinan el requisito de 68 años de edad (López Obrador, 29 de agosto 2019), lo que deja en condiciones de desprotección a un segmento de esta población.

En cuanto a los retos urbanos que enfrentan las personas adultas mayores en las ciudades se identifican dificultades para acceder a servicios de abastecimiento, de recreación y de salud, según la ubicación de su vivienda, características del entorno urbano, dificultades de accesibilidad y transporte. Ahora bien, en el contexto de la pandemia causada por el Covid-19 la eficiencia de las medidas de protección comunitaria hacia esta población se determina en relación con la disponibilidad de productos y servicios a precios justos en su entorno inmediato, lo que debe sumarse a la existencia de organización barrial o comunitaria para proteger a las personas mayores, con ello reconociéndoles como integrantes de la comunidad. Elementos que involucran un cierto nivel de organización y cohesión social.

La cuestión resulta en retos cuando, por el contrario, los barrios carecen de servicios y la planificación de las ciudades demanda de las personas su traslado a centros de distribución, como supermercados o espacios que suponen gran concentración de personas. Tal es el caso de un gran número de desarrollos inmobiliarios ubicados en la periferia de las ciudades, los cuales existen a lo largo del país, que dan cuenta de la falta de servicios y equipamientos,

y demandan recorridos de mayores distancias para el abastecimiento de bienes de consumo básico, y para el acceso a hospitales en caso de ser necesario. Así mismo, al contar con espacios de habitación reducidos para la convivencia de la familia se generan condiciones de mayor exposición al contagio, dada la contingencia sanitaria actual.

Aunque la investigación en torno a ciudad y envejecimiento se desarrolla ampliamente en países con alto nivel de envejecimiento, en el caso de México los estudios se congregan con mayor frecuencia en el campo de la salud. Es evidente que en los contextos donde privan las desigualdades, los estudios sobre ciudad y envejecimiento tienen menor presencia. Sin embargo, la contingencia del Covid-19 ha evidenciado la necesidad de vincular el análisis de la ciudad y la salud enfatizando la protección de los grupos más vulnerables, en este caso las propuestas giran en torno a la población adulta mayor.

Con lo dicho, no está de más afirmar que el estudio del envejecimiento poblacional debe considerarse como un elemento central en todas las ciudades, incluyendo aquellas que aún se clasifican como territorios jóvenes. Así, la planificación urbana y el diseño de las viviendas deben considerar el hilo de vida de los habitantes, como aquellos que irán envejeciendo en el lugar, con la salvedad de que envejecimiento y vejez no son sinónimos.

A manera de cierre: de los retos a las líneas de investigación urbana

¿Qué medidas tomar en las ciudades que no han considerado el fenómeno del envejecimiento poblacional en su planificación? Las respuestas deben basarse en el conocimiento

de los territorios, la información debe provenir de diagnósticos que consideren la perspectiva y las necesidades de las personas adultas mayores en las ciudades, barrios y viviendas. Los estudios realizados en México dan pistas sobre ejes de investigación que deben profundizarse y extenderse en las ciudades en general.

La propuesta de Garrocho y Campos (2015) es una de las más innovadoras ya que en su estudio sobre segregación socio espacial dieron cuenta de que los barrios más antiguos son los que concentran una mayor parte de población adulta mayor, así mismo, revelaron que los barrios no cuentan con políticas de gestión territorial específicas a este grupo de población. Otro elemento de gran interés es el análisis de la forma en que las personas mayores se ven limitadas por su entorno urbano, donde las características de abastecimiento, transporte y espacios de recreación definen su vida cotidiana, lo que es útil para poner énfasis en políticas de gestión de los servicios públicos con el fin de garantizar el derecho a la ciudad de los habitantes mayores. Seguir su metodología en otras ciudades, hacer análisis a nivel barrial sería un paso necesario en el conocimiento de la dispersión de este grupo de población en los territorios.

En cuanto al análisis de la vivienda habitada por personas adultas mayores se deben considerar hacia el interior elementos de diseño, disposición y uso de los espacios; hacia el exterior, su ubicación y posición con respecto a otras, sobre todo entre aquellas que compartan muros y espacios de uso colectivo, como ocurre en edificios, condominios y vecindades; y es básico considerar el análisis de las condiciones de protección social, económica y familiar en que se vive la vejez, así como las características de salud y movili-

dad física de la persona, debido a que en su conjunto tales elementos determinan necesidades específicas de las personas mayores y demandas concretas en términos de condiciones de habitabilidad. Al respecto, la investigación sobre las condiciones de habitabilidad de viviendas en las que residen personas adultas mayores refleja que el mantenimiento de las viviendas resulta frecuentemente incosteable, que en su intento puede generar endeudamiento severo de esta población, y en tales casos ocurre una dinámica que corre en paralelo, el envejecimiento del habitante al tiempo que atestigua el deterioro del inmueble.

En conclusión, los estudios urbanos interesados en el envejecimiento deben integrar en su análisis las desigualdades de género que se acumulan en el curso de vida, con el fin de aportar elementos clave para el fortalecimiento de políticas habitacionales específicas a este grupo de población, y para el diseño de estrategias de gestión territorial que respondan a las condiciones actuales en los territorios. El reconocimiento de las necesidades de las personas adultas mayores situadas y analizadas en el contexto de sus barrios, edificios y viviendas, estudiados a partir de la dispersión de esta población en las ciudades, sin duda puede aportar elementos para fortalecer las políticas socio espaciales en pos de vivir una vejez más amigable.

Referencias

Aguilera G. M. (2010). *Necesidades y nuevos modelos inmobiliarios de vivienda para adultos mayores autobalances*. Tesis de Maestría en Urbanismo. UNAM, CDMX, p. 136.

Blake, K., S, y A. Simic (2005). *Elderly housing consumption: Historical patterns and projected trends*. Estados Unidos: HUD.

Cárdenas Pérez, Georgina (2018). *Evaluación de las condiciones de habitabilidad de un conjunto urbano desde la perspectiva de los adultos mayores: el caso de Tlatelolco*. Tesis de doctorado en Urbanismo, UNAM.

Fuller-Iglesias, H., J. Smith y T. Antonucci (2009). "Theories of Aging From a Life-Course and Life-Span Perspective: An Overview". En *Annual Review of Gerontology and Geriatrics*, 9 (1): 3-25.

Garay Villegas, Sagrario; Montes de Oca Zavala, Verónica (2011). "La vejez en México: una mirada general sobre la situación socioeconómica y familiar de los hombres y mujeres adultos mayores". En *Perspectivas Sociales*, 13 (1): 143-65.

Garrocho y Campos (2015). "Segregación socioespacial de la población mayor en la Ciudad de México, 2000-2010". En Inegi (2015). *La situación demográfica de México, 2015*. Pp. 167-195.

Help Age International (2015). *Global Age, Watch Index 2015*. Insight report. Londres, p. 28.

Inegi (2010). *Censo de Población y Vivienda 2010*.

Inegi (2017). *Población de 65 años y más que recibe una pensión directa*. Derecho a la seguridad social. Igualdad y no discriminación. Base de datos nacional, archivo en formato cvs. Disponible en: <https://datos.gob.mx/busca/dataset/poblacion-de-65-anos-y-mas-que-recibe-una-pension-directa-derecho-a-la-seguridad-social-igualda>

Inegi (27 de septiembre de 2018). "Estadísticas a propósito del día internacional de las personas de edad (Adultos Mayores)". Comunicado de prensa, número 432/18, 27 de septiembre de 2018.

- López Obrador (29 de agosto de 2019). Conferencia de prensa de Andrés Manuel López Obrador. Disponible en : <https://www.youtube.com/watch?v=RcnVjJMHaJk>
- Martin, L., G. y S. H. Preston (1994). *Demography of Aging*. Washington, D.C.: National Academy Press.
- Mercado Doménech Serafín Joel y Landázuri Ortiz Ana Maritza (2004). *Algunos factores físicos y psicológicos relacionados con la habitabilidad interna de la vivienda. Medio Ambiente y Comportamiento Humano*. México: Editorial Resma, Universidad Nacional Autónoma de México, 5 (1 y 2), pp. 89-113.
- Muntañola Thornberg, Eleonora (2005). "Antropología de las edades: la vejez". En García González Francisco (coord.). *Vejez, envejecimiento y sociedad en España, siglos XVI-XXI*, Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, pp. 211-222.
- OIT (2017). *Informe Mundial sobre la Protección Social 2017-2019: La protección social universal para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Organización Internacional del Trabajo, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra. pp. 468.
- OMS (2007). *Ciudades globales amigables con los mayores: una guía*. Ginebra, Suiza, 2007. p. 73.
- OMS (2008) *Age-Friendly Ciudades Guía, 2008*. Madrid.
- ONU (1982). Report of the World Assembly on Aging, Vienna, 26 July to 6 August 1982. Nueva York, p. 101.
- ONU (2007). *Previsiones demográficas mundiales. Revisión 2006. Resumen*. Organización de las Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. División de Población. Nueva York: Organización de Naciones Unidas. P. 21.
- Rodríguez Cortés, Luisa F. (2014). Adultos mayores en la periferia oriente de la Ciudad de México: a las puertas de la exclusión y la segregación urbana, pp. 32-59. Disponible en: <http://espacialidades.cua.uam.mx/ojs/index.php/espacialidades/article/view/105/101>
- Zamorano C., M. De Alba, G. Capron y S. González (2012). "Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la Ciudad de México". En *Nueva Antropología*, enero-Junio, 5 (76): 83-102.

El éxodo de las clases medias y altas de la ciudad al campo en tiempos de coronavirus

Ángela María Jiménez Avilés

Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño Universidad de San Buenaventura Cali

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7217-3048>

Resumen

Debido al grado alto de contagiosidad del Covid-19, muchos países, estados y ciudades optaron por declarar cuarentenas obligatorias para impedir la rápida propagación de la enfermedad, lo que produjo en pocos días, un flujo significativo de habitantes de grandes metrópolis hacia sectores menos poblados.

Es de esta forma, que el impacto que este fenómeno puede tener a largo plazo en los territorios, se vuelve un tema importante de estudio. Por eso, se recopiló noticias de prensa sobre las movilizaciones presentadas en Madrid, París, Bogotá y Nueva York, con el fin de identificar las motivaciones, los destinos de preferencia y las distintas implicaciones que generan estos desplazamientos.

Los hechos analizados dejan en evidencia que se trata de una reacción globalizada, aunque con importantes diferencias según el país, donde la población que migra tiene una capacidad económica que le permite buscar mejores condiciones de confort en áreas rurales, ciudades intermedias y territorios de veraneo por lo que se concluye que la pandemia puede favorecer la migración de cierto grupo social hacia los intersticios rurales de las áreas metropolitanas.

Palabras clave: cuarentena, migración urbana, zonas rurales, metrópolis, coronavirus.

Abstract

Due to the high degree of contagiousness of Covid-19, many countries, states and cities chose to declare mandatory quarantines to prevent the rapid spread of the disease, resulting in a significant influx of people from large metropolises to less populated areas within a few days.

Thus, the impact that this phenomenon can have in the long term on the territories becomes an important subject of study. For this reason, press reports were collected on the mobilizations presented in Madrid, Paris, Bogotá and New York, in order to identify the motivations, the preferred destinations and the different implications generated by these displacements.

The facts analyzed make it clear that this is a globalized reaction, although with important differences according to the country, where the population that migrates has an economic capacity that allows them to seek better conditions of comfort in rural areas, intermediate cities and summer territories.

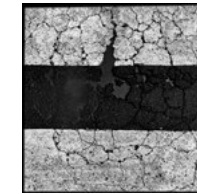
Keywords: quarantine, urban migration, rural areas, metropolis, coronavirus.

Fecha de recepción:

30 de abril de 2020

Fecha de aceptación:

11 de julio de 2020



Resumo

Devido ao alto grau de contágio do Covid-19, muitos países, estados e cidades optaram por declarar quarentenas obrigatórias para evitar a rápida disseminação da doença, resultando em um influxo significativo de pessoas de grandes metrópoles para áreas menos povoadas em poucos dias.

Assim, o impacto que este fenômeno pode ter a longo prazo sobre os territórios torna-se um importante tema de estudo. Por esta razão, foram coletados relatórios da imprensa sobre as mobilizações apresentadas em Madri, Paris, Bogotá e Nova York, a fim de identificar as motivações, os destinos preferidos e as diferentes implicações geradas por estes deslocamentos.

Os fatos analisados deixam claro que esta é uma reação globalizada, embora com diferenças importantes de acordo com o país, onde a população que migra tem uma capacidade econômica que lhe permite buscar melhores condições de conforto em áreas rurais, cidades intermediárias e territórios de verão.

Palavras-chave: quarentena, migração urbana, áreas rurais, metrópole, coronavírus.

Introducción

La difusión mundial del coronavirus, considerada como pandemia por la Organización Mundial de la Salud el 11 de marzo de 2020 (OMS, 2020a), obligó a varios gobiernos a decretar confinamientos obligatorios para frenar la expansión de la enfermedad. Uno de los efectos de esta medida fue el éxodo masivo de habitantes urbanos registrado por la prensa en Europa, Norteamérica y Latinoamérica, días o incluso horas antes del inicio de las cuarentenas.

Al haberse presentado estos hechos en distintas partes del mundo, es común que surja la pregunta sobre la magnitud del impacto a largo plazo en el territorio a causa del fenómeno y, qué tan profundo puede ser éste para transformar las dinámicas de urbanización existentes. Para responder esta inquietud, se tomaron como referencia cuatro metrópolis (Madrid, París, Bogotá y Nueva York) ubicadas en contextos diferentes, donde todas vivieron el fenómeno con pocos días de diferencia: también se recopiló noticias de prensa digital a partir del mes de marzo de 2020. En cuanto a la elección de las ciudades, obedece al factor común de ser el epicentro de la enfermedad en sus respectivos países y por ser lugares donde sus habitantes estaban obligados a respetar cuarentenas declaradas entre el 16 y el 22 de marzo de 2020.

Por otro lado, con el objetivo de comprender estas tendencias e identificar si las movilizaciones originadas por la pandemia tendrán o no impactos a largo plazo, este ensayo buscará: 1) Identificar la magnitud de la migración, el perfil poblacional de los viajeros y las motivaciones para dejar las metrópolis durante las cuarentenas; 2) Reconocer las características de los lugares de llegada; 3) Evidenciar los

impactos que genera el flujo masivo de una población flotante; 4) Cuestionarse sobre la durabilidad del fenómeno en el tiempo con los datos recolectados.

La búsqueda de espacios más confortables: la principal motivación para dejar las metrópolis

A mediados de marzo, Madrid (Carvajal, 2020), París (Lescurieux, 2020) y Bogotá (*El Tiempo*, 2020b) presentaron escenas recurrentes: kilométricos embotellamientos para dejar la ciudad y terminales de trenes como también de autobuses, repletas incluso a pocas horas antes de la entrada en vigencia de las cuarentenas.

La magnitud del desplazamiento fue motivo de interés en las cuatro metrópolis; logrando ser cuantificada en algunos casos. En París, el Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos estimó que un 17% de la población salió de la ciudad entre el 13 y el 20 de marzo (Untersinger, 2020). En Bogotá, las autoridades de la ciudad informaron que horas antes del inicio de la cuarentena salieron 32 000 personas de las terminales de autobuses (*El Espectador*, 2020) y 125 000 vehículos de la ciudad (*El Tiempo*, 2020a). Finalmente, en Nueva York los datos de telefonía móvil y las solicitudes de cambio de domicilio, muestran que en el mes de marzo 420 000 personas (5%) abandonaron la ciudad, con un pico en los días previos al inicio de la cuarentena (Paybarah, Bloch y Reinhard, 2020).

Así mismo, las noticias registran algunas entrevistas que permiten comprender las motivaciones de los viajeros. Dentro de ellas se destaca la necesidad de evitar quedar atrapado en sus reducidas viviendas (Vantighem, 2020;

Lescurieux 2020; Rabino, 2020; Naftulin, 2020; Thornburgh, 2020); desplazarse por el bien de familiares para que estén en mejores condiciones de espacio (*El Tiempo*, 2020b; Bono, 2020), evitar contraer la enfermedad (Caballero, 2020) y proteger a familiares que tienen enfermedades preexistentes (*El Tiempo*, 2020b).

La búsqueda de espacios más amplios es la razón más común expresada por los viajeros, aun en ciudades como Nueva York y París, donde propietarios de grandes apartamentos fueron los primeros en dejar la ciudad para buscar transitar el confinamiento en el campo o en la playa (Quealy, 2020 y Benayas, 2020); sorpresivamente, el miedo al contagio, aunque está presente en los testimonios, es la razón menos evocada para dejar las metrópolis.

Otro aspecto interesante del fenómeno del éxodo es el perfil socioeconómico de los migrantes temporales. Por una parte, se registra la movilización de las clases altas que dejan los espacios urbanos, como en Nueva York, donde los barrios de los habitantes más prósperos fueron los que experimentaron mayor despoblamiento (40% de su población) y también, los primeros en desocuparse (Quealy, 2020) o en París, donde se estima una disminución entre el 15% y 20% en el sector de vivienda más costoso de la capital francesa (Le Guellec, 2020). Aunque esto muestra una correlación entre la segregación espacial urbana y el perfil de los viajeros, el éxodo no corresponde únicamente a las clases altas, puesto que dentro de las personas entrevistadas por los medios locales se encuentran profesionales liberales de clase media con capacidad económica para movilizarse, con hijos eximidos de sus obligaciones escolares presenciales por el cierre de colegios y con la posibilidad de continuar tra-

bajando a distancia. De igual forma, dentro del grupo de viajeros también se encuentran trabajadores y estudiantes que regresan a sus poblaciones de origen para pasar el confinamiento con sus familias (Caballero, 2020).

Bordes rurales de las regiones metropolitanas y destinos vacacionales como lugares receptores de la población urbana

En este punto, se podría estar preguntando a dónde fueron los migrantes urbanos; teniendo en cuenta las diversas fuentes consultadas, se observan dos grandes tendencias:

La primera corresponde a desplazamientos que se concentran en los bordes de las regiones metropolitanas, en departamentos o estados vecinos (véase Figura 1) y presentan un marcado acento rural o de baja densidad. Es el caso de Madrid, donde los destinos preferidos fueron la Sierra Norte madrileña (Bracero, 2020) y provincias limítrofes a la Comunidad Autónoma de Madrid; sucedió con los parisinos que se dirigieron principalmente a departamentos periféricos de la región urbana de París (Gadaud, 2020); aconteció en Bogotá, donde se focaliza en los municipios turísticos de los departamentos aledaños a la capital (*El Tiempo*, 2020b) y se presentó en Nueva York, donde se registró la movilización hacia zonas de turismo rural del norte del estado (montañas de Catskills y las montañas de Adirondacks) y en los municipios costeros del área metropolitana Nueva York-Newark-Jersey City, principalmente en Los Hamptons, zona tradicionalmente de segundas residencias de lujo ubicada a dos horas de Manhattan. (Guimon, 2020; Nir y Tully, 2020 y Paybarah, Bloch y Reinhard, 2020).

El segundo patrón corresponde a destinos más lejanos y consideradas tradicionalmente como zonas turísticas y de segundas residencias (véase Figura 2). Sorpresivamente, no todas las destinos son rurales pues también se registran ciudades intermedias y hasta otras metrópolis. Los madrileños registran desplazamientos principalmente hacia ciudades intermedias de los litorales del Mediterráneo en la Comunidad Valenciana, Andalucía, Murcia, Cantabria, aunque también se dirigieron a pequeñas poblaciones o zonas rurales (Caballero, 2020; Bono, 2020 y Bracero, 2020). Por su parte, los parisinos se desplazaron sobre todo hacia el sur del país, de marcado acento rural y a los departamentos con costa en el Atlántico o sobre el Canal de la Mancha al norte del país (Gadaud, 2020).

Por el contrario, el desplazamiento de los neoyorquinos es más diverso; destacándose un marcado interés por La Florida, al ser el destino más popular con un alto número de vuelos domésticos desde Nueva York (197 al inicio de la cuarentena) (Sarkissian, 2020) y varias solicitudes de cambios de domicilio radicadas ante la oficina de correos de Estados Unidos (Paybarah, Bloch, y Reinhard, 2020). Estas solicitudes abarcan otras metrópolis de la costa este estadounidense como Atlanta, Baltimore, Boston, Filadelfia y Washington, lo que pone en evidencia que la migración neoyorquina no fue únicamente rural.

En el caso de Bogotá no se registran movilizaciones más allá del entorno metropolitano, salvo en aquellos casos de personas que regresaron a sus municipios de origen, los cuales no fue posible identificar.

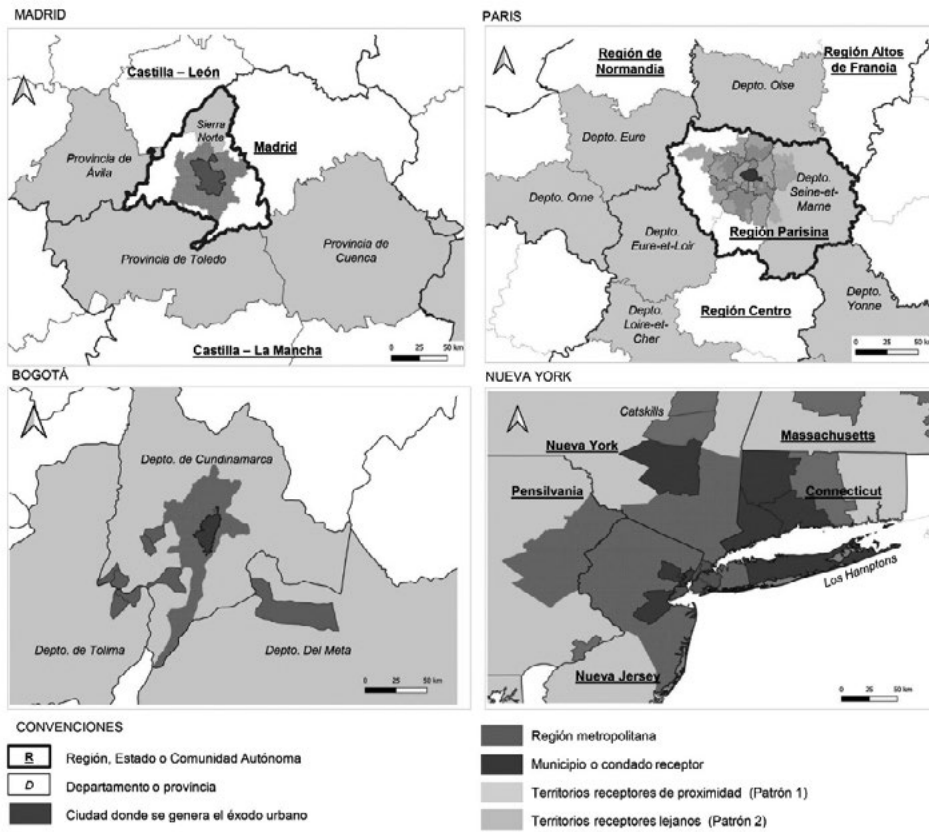


Figura 1. Territorios de proximidad receptores del flujo migratorio de las metrópolis. Elaboración propia con base cartográfica de GADM.

Inequidades entre el campo y la ciudad visibilizadas con la llegada de los migrantes urbanos

Ante la llegada masiva de visitantes, las reacciones por parte de los habitantes locales son en su mayoría de rechazo, aunque los residentes no dudan en reconocer que el turismo suele ser el motor económico de sus ciudades (Bono,

2020). Sin embargo, en tiempos de coronavirus, las actividades turísticas están casi paralizadas y se generan tensiones cuando algunos reciben llegados que actúan como si estuvieran en vacaciones sin cumplir el aislamiento preventivo (Bono, 2020; El Tiempo, 2020b; Caballero, 2020; ABC7 New York, 2020). En el caso bogotano, la cuarentena local fue asumida como un periodo de vacaciones y se generó

un gran debate ante el anuncio del gobierno local de prohibir el regreso a la capital de los viajeros puesto que la cuarentena capitalina sería continuada por un confinamiento nacional (El Tiempo, 2020b). Finalmente, en España se registraron desplazamientos de varios fines de semana entre la capital y los territorios cercanos (Valdés, 2020).

Aunque el miedo al contagio era sólo una de las razones para dejar las metrópolis, para los habitantes receptores es la mayor preocupación. Este temor se acrecienta con el aumen-

to de los contagios en los territorios de llegada, aunque las autoridades, prefieren ser cautelosas antes de asociar estos nuevos casos con los viajeros (Nir y Tully, 2020, Sanz, 2020; Valdés, 2020). Así mismo, el aumento de los enfermos pone también de manifiesto el temor de los locales al posible colapso de los equipamientos de salud en caso de un contagio masivo, en donde la situación se vuelve aún más preocupante debido a la insuficiencia en unidades de cuidados intensivos (El Tiempo, 2020b).

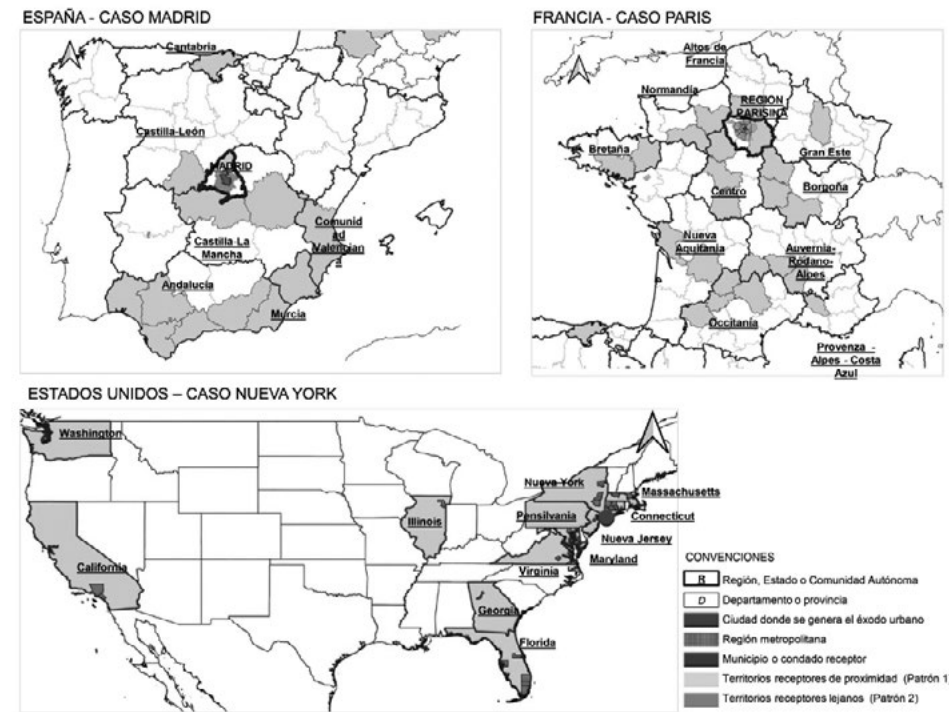


Figura 2. Territorios lejanos y receptores del flujo migratorio de las metrópolis. Elaboración propia con base cartográfica de GADM.

Por otra parte, el acaparamiento de los productos esenciales lleva a los comercios locales a quedar completamente desprovistos de alimentos e insumos básicos de salud en los diferentes casos estudiados. De igual forma, la incertidumbre de la duración de los confinamientos ha llevado a la compra excesiva de alimentos por parte de los recién llegados; generando múltiples quejas por parte de los locales sobre la escasez de comida que ha sido registrada en los medios periodísticos (*El Tiempo*, 2020a; Guimon, 2020; Benayas, 2020; Bono, 2020).

La llegada de población flotante en los destinos de acogida tiene un impacto significativo en el número de personas presentes en el territorio, con incremento hasta del 100% de la población original. En el municipio Las Navas del Marqués, ubicado en la provincia de Ávila (España) se pasó de "5200 habitantes a casi 10000" (Valdés, 2020). En Francia, la isla de Ré, en la Costa Atlántica, incrementó su población en 30% entre el 13 y el 20 de marzo, así como en los departamentos del Orne (+ 10%), Yonne (+ 10%) o la Ile-et-Vilaine (+ 6%) (Le Point, 2020). En consecuencia, aumentó el consumo de servicios básicos como el de la electricidad, agua y saneamiento, así como servicios de salud (Le Guellec, 2020), lo que genera un desequilibrio en la estabilidad de los territorios.

¿Hacia una reestructuración territorial?

Las movilizaciones urbanas aquí estudiadas tienen un punto de partida en común pero con importantes diferencias en función de las condiciones de cada país.

En casi todos los casos se identificaron movilizaciones a destinos cercanos y lejanos para

un evento que se pensó temporal, pero ante las recientes declaraciones de la OMS sobre la posibilidad de que el Covid (OMS, 2020b) se convierta en una enfermedad endémica, podrían fortalecerse los desplazamientos permanentes hacia los intersticios rurales de las regiones metropolitanas o hacia poblaciones más pequeñas en sus periferias. Esto como resultado de esa relativa cercanía de estos lugares a las metrópolis (característica que no ofrecen las destinaciones lejanas) y la posibilidad de espacios más amplios, variable que como se recordará fue la principal motivación para dejar las ciudades en cuarentena.

Continuando, el perfil poblacional de los migrantes urbanos podría jugar un rol determinante en esta transformación, pues se trata por una parte, de una población cuyas fuentes de ingresos permiten el trabajo a distancia; facilitando la libertad de localizarse prácticamente en cualquier lugar que cuente con una conexión a internet estable. Sin embargo, aunque el trabajo en casa empieza a ser visto como una alternativa beneficiosa para las empresas, esto no implica una completa desaparición de la asistencia presencial en la semana mas sí una reducción.

Esta dinámica podrá ser más fuerte en aquellos países con una clase media y alta de mayor proporción, pues en países emergentes se evidenció que el éxodo masivo estuvo asociado a fines de semana feriados, que de forma general, no había posibilidad de asumirse estancias más prolongadas debido a temas económicos y de empleo. Por el contrario, en España y Estados Unidos se ha visto un creciente interés de compra o alquiler de larga estancia en las zonas rurales de las regiones metropolitanas (Letón, 2020; DuBois 2020).

Por último, este fenómeno puede ser de interés para posteriores investigaciones en urbanismo, ciencias sociales o ciencias económicas que busquen explorar en mayor detalle y con mayor información, aspectos como el crecimiento de la mancha urbana, el impacto de la migración sobre el mercado inmobiliario, las consecuencias sobre la provisión de suministros, la modernización de la infraestructura, ampliación de los servicios esenciales en las nuevas poblaciones de acogida y las transformaciones en los modos de vida de los recién llegados, como también de las poblaciones receptoras.

Bibliografía

- ABC7 NEW YORK (2020). *Coronavirus: White House asks people who leave New York metro area to self-quarantine for 14 days*. ABC7 New York. Recuperado de <https://abc7ny.com/6047024/>
- Benayas, M. (2020). *¿Por qué todos los millonarios del mundo están huyendo a los Hamptons?* abc. Recuperado de https://www.abc.es/summum/living/casas/abci-todos-millonarios-mundo-estan-huyendo-hamptons-202004021228_noticia.html
- Bono, F. (2020). "Para estar en Madrid con el niño, hemos venido a la playa". En *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/sociedad/2020-03-13/gandia-cierra-la-playa-de-los-madrilenos-por-el-coronavirus.html>
- Bracero, F. (2020). "Miles de personas ignoran el confinamiento y salen de ocio o a segundas residencias". En *La Vanguardia*. Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/vida/20200315/474144991175/confinamiento-coronavirus-covid-19-ocio-sierra-pirineo.html>

Caballero, N. (2020). "El coronavirus provoca un éxodo en Madrid a las playas mientras Murcia pide aislarlos". En *El Plural*. Recuperado de https://www.elplural.com/sociedad/coronavirus-provoca-exodo-madrid-playas-murcia-pide-aislarlos_235220102

Carvajal, A. (2020). "Los madrileños huyen en coche de la crisis del coronavirus en la capital". En *Vozpópuli*. Recuperado de https://www.vozpopuli.com/espana/madrid/coronavirus-madrid-retenciones-atascos-crisis_0_1336367352.html

DuBois, D. (2020). *Coronavirus Causes Boom for Non-Urban STRs*. AirDNA - Short-Term Vacation Rental Data and Analytics. Recuperado de <https://www.airdna.co/blog/coronavirus-causes-boom-non-urban-strs>

El Espectador (2020). "Casi 32 300 personas salieron de las terminales de Bogotá previo a simulacro de aislamiento". *ELESPECTADOR.COM*. Recuperado de <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/mas-de-28000-personas-salieron-de-las-terminales-de-bogota-previo-al-simulacro-articulo-910227>

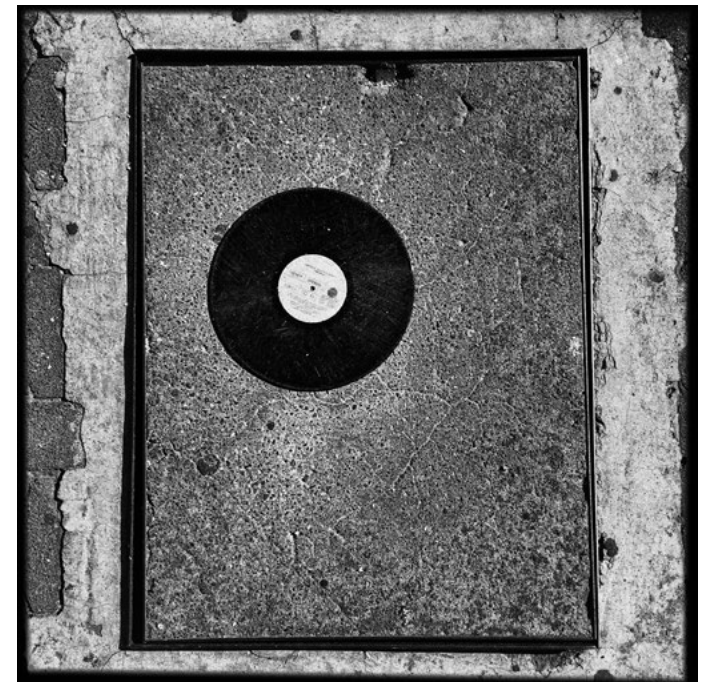
El Tiempo (2020a) "¿Cómo va el 'puente de aislamiento' de quienes se fueron de paseo?". En *El Tiempo*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/que-estan-haciendo-quienes-se-fueron-de-bogota-antes-del-simulacro-de-cuarentena-475436>

El Tiempo (2020b). "Qué están haciendo quienes se fueron de Bogotá antes del simulacro de cuarentena –Bogotá–". *ELTIEMPO.COM*. Recuperado de <https://www.eltiempo.com/bogota/que-estan-haciendo-quienes-se-fueron-de-bogota-antes-del-simulacro-de-cuarentena-475436>

Gadaud, A. (2020). *Confinement: 11% des Parisiens ont fui la capitale selon l'Insee*.

- Recuperado de <https://www.sortiraparis.com/actualites/a-paris/articles/214426-confinement-11-des-parisiens-ont-fui-la-capitale-selon-l-insee>
- Global administrative areas. (2018). *Database of Global Administrative Areas*. Recuperado de www.gadm.org
- Guimon, P. (2020). "Confinamiento de lujo en los Hamptons: 'Tengo 200000 dólares. Y quiero dormir allí esta noche'". En *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/sociedad/2020-03-31/confinamiento-de-lujo-en-los-hamptons-tengo-200000-dolares-y-quiero-dormir-alli-esta-noche.html>
- Institut National de la Statistique et des Études Économiques. (2020). *Population présente sur le territoire avant et après le début du confinement – Premiers résultats*. Recuperado de <https://www.insee.fr/fr/information/4477356#graphique-figure1>
- Le Guellec, G. (2020). *17% des Parisiens ont fui la capitale à cause du Covid-19. Voici ce que cela dit d'eux*. L'Obs. Recuperado de <https://www.nouvelobs.com/confinement/20200327.OBS26656/17-des-parisiens-ont-fui-la-capitale-a-cause-du-covid-voici-ce-que-cela-dit-d-eux.html>
- Lescurieux, R. (2020). *Égoïsme ou précaution... Quel est le sens à donner à l'exode des Parisiens?* Recuperado de <https://www.20minutes.fr/paris/2742099-20200317-coronavirus-peur-egoisme-precaution-sens-donner-exode-parisiens>
- Leton, S. L. (2020). "El éxodo inmobiliario que viene tras el virus: De la ciudad al campo". En *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/economia/2020-05-01/el-exodo-inmobiliario-que-viene-tras-el-virus-de-la-ciudad-al-campo.html>
- Naftulin, J. (2020). "New Yorkers are fleeing the city to escape the coronavirus, but health officials worry it could worsen outbreaks elsewhere". En *Business Insider*. Recuperado de <https://www.businessinsider.com/new-yorkers-are-fleeing-the-city-to-escape-the-coronavirus-2020-3>
- Nir, S. M. y T. Tully (2020). "Did New Yorkers Who Fled to Second Homes Bring the Virus?". En *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/2020/04/10/nyregion/coronavirus-new-yorkers-leave.html>
- Organización Mundial de la Salud. (2020a). *COVID-19: Cronología de la actuación de la OMS*. Recuperado de <https://www.who.int/es/news-room/detail/08-04-2020-who-timeline---covid-19>
- Organización Mundial de la Salud. (2020b). *COVID-19 Virtual Press conference 13 May 2020*. Recuperado de https://www.who.int/docs/default-source/coronavirus/transcripts/who-pressconference-13may2020.pdf?sfvrsn=ee0d2cde_2
- Paybarah, A., M. Bloch y S. Reinhard (2020). "Where New Yorkers Moved to Escape Coronavirus". En *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/interactive/2020/05/16/nyregion/nyc-coronavirus-moving-leaving.html>
- Point.fr, L. (2020). *Face au confinement, les Parisiens ont bien pris la fuite*. Le Point. Recuperado de https://www.lepoint.fr/societe/face-au-confinement-les-parisiens-ont-bien-pris-la-fuite-27-03-2020-2369003_23.php
- Quealy, K. (2020). "The Richest Neighborhoods Emptied Out Most as Coronavirus Hit New York City". En *The New York Times*. Recuperado de <https://www.nytimes.com/interactive/2020/05/15/upshot/who-left-new-york-coronavirus.html>
- Rabino, T. (2020). «Impossible de rester claquemuré dans 40 m²»: Enquête sur ces Parisiens qui ont choisi le confinement à la campagne. Marianne. Recuperado de <https://www.marianne.net/societe/impossible-de-rester-claquemure-dans-40-m2-enquete-sur-ces-parisiens-qui-ont-choisi-le>
- Sanz, L. A. (2020). *Castilla-La Mancha multiplicó sus contagios de coronavirus tras el éxodo de residentes en Madrid*. Recuperado de <https://www.elmundo.es/espana/2020/03/26/5e7d11f321e-fa06e0b8b45b2.html>
- Sarkissian, A. (2020). "Florida and White House tell New Yorkers to stay put". En *Politico*. Recuperado de <https://politico.com/2y4xtUF>
- Thornburgh, N. (2020). "The Rich Fled New York. Don't Be Like Them". En *The Atlantic*. <https://www.theatlantic.com/ideas/archive/2020/03/dont-even-think-about-leaving-new-york-city/608884/>
- Untersinger, M. (2020). *Confinement: Plus d'un million de Franciliens ont quitté la région parisienne en une semaine*. Le Monde.fr. Recuperado de https://www.lemonde.fr/pixels/article/2020/03/26/confinement-plus-d-un-million-de-franciliens-ont-quitte-la-region-parisienne-en-une-semaine_6034568_4408996.html
- Valdés, I. (2020). "La invasión 'temeraria' de los madrileños". En *El País*. Recuperado de <https://elpais.com/espana/madrid/2020-04-08/los-madrilenos-que-huyeron-a-la-espana-rural-durante-el-confinamiento.html>
- Vantighem, V. (2020). *Coronavirus: «Difficile de rester enfermés dans l'appart...» Les Parisiens pensent à l'exode*. Recuperado de <https://www.20minutes.fr/societe/2741355-20200316-coronavirus-difficile-rester-enfermes-appart-parisiens-pensent-exode>

Entrevista a Sergio Tamayo Flores-Alatorre





Encuentro con Sergio Tamayo “El origen del Anuario de Espacios Urbanos”

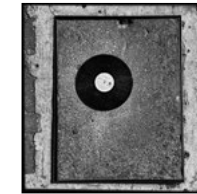
Francisco Javier de la Torre Galindo

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3523-9850>

María Esther Sánchez Martínez

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4666-721X>

Julio de 2020



El *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño* (AEU) es considerado como una publicación esencial para el quehacer académico de nuestra institución. La indexación en Latindex y, de manera reciente, en EBSCO respaldan ese reconocimiento y fortalecen su presencia en el contexto de las revistas especializadas en temas urbanos. El Área de Estudios Urbanos mantiene el compromiso de un proyecto de publicación que surgió hace 26 años, cuyo propósito fue convertirse en un referente nacional y en un espacio de discusión académica permanente.

El *Anuario* junto con el Área, el Posgrado en Diseño y, ahora, el Laboratorio de la Forma Urbana son un abanico de oportunidades para el sostenimiento de la investigación en torno a las ciudades en nuestra Universidad. Los retos no terminan ahí para quienes hemos asumido la coordinación editorial en medio de la pandemia de Covid-19. Nuestros objetivos son mantener y mejorar la publicación aún más. Al mismo tiempo, deseamos robustecer el diálogo crítico entre el Área y el *Anuario*.

El cambio de estafeta nos obliga a hacer un alto en el camino. La intención es hacer un repaso del origen del anuario y su vinculación con los otros proyectos. De igual manera deseamos hacer un reconocimiento explícito a sus fundadores y a la contribución hecha tanto a la División de Ciencias y Artes para el Diseño como a la Universidad que les dio cabida.

Por esta razón decidimos entrevistar a Sergio Tamayo (Tuxtla Gutiérrez, 1956), quien es una figura clave en el surgimiento del proyecto del AEU.¹

Anuario de Espacios Urbanos (AEU). Dialogar contigo significa una gran oportunidad para seguir en este camino. Para iniciar, nos gustaría que nos comentaras ¿cómo surgió el Anuario de Espacios Urbanos?

Sergio Tamayo (ST). La idea inicial surgió cuando nos preguntamos cómo construir un equipo de trabajo académico. Ése era el meollo del asunto. La Universidad te da una estructura, inicias con un seminario, sigues con un grupo de investigación y después haces un área de investigación. Son, digamos, niveles de consolidación que te dan también mayores posibilidades de recursos conforme vas en esa dirección. Nosotros siempre fuimos área porque ya estaban hechas desde antes de decidir juntarnos. Previamente se llamaban Áreas de Evaluación del Diseño Arquitectónico, de Evaluación del Diseño Urbano, de Evaluación del Diseño en el Tiempo, se le ponía ese nombre y además estaban Diseño Gráfico y Diseño Industrial. Así se conformaron las áreas, pensando más en un tipo disciplinario. Nosotros estábamos en una que tenía que ver con Diseño Urbano.

1. Sergio Tamayo Flores-Alatorre es arquitecto por la UAM-A, maestro en urbanismo por la UNAM y doctor en filosofía en el área de Sociología por la Universidad de Texas. Tiene numerosas publicaciones y reconocimientos en el ámbito de su especialización. También ha asumido cargos de gestión universitaria en distintos momentos de su trayectoria. Actualmente es profesor-investigador del Departamento de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco. Para conocer a detalle su trayectoria se sugiere consultar: <https://sergiotamayo.wordpress.com>

Esto cambió cuando algunos regresamos, en 1994, de hacer nuestros estudios de doctorado. Los primeros fuimos Ariel Rodríguez Kuri, Jorge Ortiz Segura y yo. Empezamos a platicar informalmente: "oye ¿qué haces aquí?, ¿qué hacemos aquí?". Entonces dijimos: "hay que hacer un Área, pero cambiémosle de nombre, que sea un Área que se identifique más con lo que hacemos, pero ¿qué hacemos?"

Ariel era historiador, Jorge antropólogo, yo arquitecto. No podíamos mantener el nombre que teníamos antes porque no nos identificábamos, realmente no estábamos haciendo eso. Surgió la idea de llamarnos Área de Estudios Urbanos, sobre todo por la referencia que Ariel tenía de El Colegio de México donde hay un Área o un Departamento de estudios regionales y urbanos. Nosotros le pusimos urbanos un poco por esta influencia; nos pareció bien porque esta idea de estudios urbanos nos permitía pensar en una perspectiva interdisciplinaria. Siempre nos planteamos esa perspectiva. Nosotros veníamos de diferentes disciplinas; uno era sociólogo e historiador, otro era antropólogo especializado en educación, yo era arquitecto y sociólogo.

Así empezó todo. Después coincidimos en que necesitábamos una masa crítica mayor; poco a poco, se fueron incorporando Carlos Lira y Óscar Terrazas. No fue fácil porque Óscar era consultor y le iba bien. Además, él había entrado a sociología primero (a Sociología Urbana), había sido coordinador del posgrado, de la Maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas, después hizo el cambio a Diseño [División de Ciencias y Artes para el Diseño], ahí fue donde le dijimos "vente para acá". Él no quería, hasta que lo convencimos, creo que funcionó muy bien. Luego, Carlos Lira, quien es arquitecto, hacía Historia de la Arquitectura e His-

toria de las Ciudades, tenía el perfil perfecto; Óscar era el otro perfil de lo que entendíamos por hacer investigación en estudios urbanos. Ya éramos un grupo de cinco, el número mínimo para conformar un Área.

Hacíamos nuestras reuniones, y te lo digo ahora porque la gente es a veces muy puritana, pero nos reuníamos mucho en las cantinas (restaurantes-bar, mejor dicho). Era padrísimo porque en la cantina todo el tiempo estábamos discutiendo sobre el Área, sobre los temas de actualidad, los textos, autores y todo. Era una relación académica, muy padre. Y de ahí, quien rescataba la discusión de esas reuniones era yo. Anotaba las cosas en las servilletas, cuando llegaba a mi casa las pasaba de manera formal en la computadora. Así fuimos construyendo poco a poco el proyecto del área como un Área de Estudios Urbanos, además con una perspectiva interdisciplinaria desde la historia, las identidades y el espacio.

Aunque creo que a identidades le debimos haber puesto Cultura Urbana, la cuestión fue que los nombres surgieron de las influencias que cada uno tenía, por ejemplo, yo venía con la influencia de las identidades urbanas y por eso una línea se llamó así; la de Ariel fue "Historia urbana", y la de Óscar, "Espacio urbano". Así se conformaron las líneas que nos permitieron identificarnos a cada uno. Jorge (quien era antropólogo) y yo nos identificábamos con la cultura urbana, Carlos Lira y Ariel con historia, y Óscar (y en parte Carlos) con espacio.

Después fuimos buscando más gente que fortaleciera la parte del espacio urbano. Por ejemplo, entraron Elías Huamán y luego Jorge Legorreta. Jorge igualmente implicó un trabajo de persuasión muy fuerte porque también era consultor, pero además político. Posterior-

mente entró Georg Leidenberger a la línea de Historia, titulado de la Universidad de Chicago. Íbamos buscando gente que fuera reforzando las líneas.

Al mismo tiempo que definíamos el Área, teníamos claro que debíamos tener proyectos de investigación organizados en esas líneas y, después, la centralidad de una revista. La revista debía ser la expresión del grupo de trabajo. Claro, teníamos nuestras expectativas para el grupo, queríamos que fuera o llegara a ser un referente de los estudios urbanos en México.

Cuando empezamos a ver el asunto de la revista, desde el principio entendimos que era muy complicado por el trabajo que requería; podría ser mensual, bimestral, trimestral, cuatrimestral, semestral o anual. El *Anuario* se convirtió no en una revista –ya que no pudimos tramitar el ISSN que era complicadísimo– si no en una especie de libro anual, aunque una publicación periódica al final de cuentas. Los primeros años tienen ISSN por esa razón. Nos ayudaron mucho en el Departamento para poder publicarlo. Así fue como pensamos el *Anuario*.

Teníamos claro que era más fácil sacar el primer número de la revista que mantenerla después de 25 años. Por eso ahora a mí me da mucho gusto que el *Anuario* todavía esté y ojalá lo mantengan ¡por siempre! Porque creo que, aunque ha tenido sus altas y sus bajas, sí ha llegado a ser un referente en los estudios urbanos, hay mucha gente que sabe de él. El problema, como siempre, es la distribución, y como no era revista, la distribución era más difícil aún.

De 1994 a 2020, lleva 26 años, lleva más de un cuarto de siglo. Creo que botarlo sería muy triste, hay que mantenerlo, pero hay que

darle un nuevo giro. Ha habido muchos cambios. La idea inicial del *Anuario* fue exactamente la misma que la del Área, una perspectiva interdisciplinaria, y eso a la gente de Diseño no le gustaba. Era contradictorio, porque Diseño nació como una División interdisciplinaria donde convergían además del diseño clásico, las ciencias sociales, antropológicas, la psicología, la filosofía, las ingenierías civil, eléctrica, industrial, las comunicaciones, las artes, la planeación, la ecología, y muchos etcéteras. Considero que ahora ya están más acostumbrados, por lo menos a que ahí esté el *Anuario*, pero al principio, hacia los primeros años neoliberales de la segunda parte de la década de los noventa, fue difícilísimo, los ataques no cesaban porque no era una publicación con dibujos o fotografías, para ellos era un anuario de sociología. La verdad es que nosotros no definíamos la línea de los artículos, no decíamos "tienen que ser más sociales", ¡no! Siempre sostuvimos la perspectiva interdisciplinaria y nos llegaban artículos muy buenos urbanísticos, pero también desde la histórica social o política, incluso había unos arquitectónicos, y nosotros, si eran buenos, los publicábamos.

El tercer proyecto que definió al Área fue el Posgrado. En ese momento, en 1995, se aprobó el Posgrado de Diseño como paraguas y una línea fue Estudios Urbanos. A partir de entonces empezamos a mantener esas tres cosas [Área de Investigación en Estudios Urbanos, *Anuario de Estudios Urbanos* y Posgrado en Diseño y Estudios Urbanos]. Ya no pensamos en nada más, porque la idea era mantenerlas y consolidarlas. Coincidíamos en que demasiados proyectos se desperdigaban y perdían rigor.

AEU. Si los artículos eran buenos los publicaban, entonces ¿también recibían propuestas no tan buenas?

st. En efecto, propuestas no tan buenas y se rechazaron; tuvimos problemas con algunos amigos que querían a fuerza que se publicaran sus artículos, pero los tuvimos que rechazar; se enojaron, pero fue parte de eso.

Nosotros veníamos con mucha fuerza porque acabábamos de terminar los doctorados. Yo tenía muchos contactos con profesores que había conocido en Los Ángeles, en Nueva York, en Texas y en otros lados. Los invité a formar parte del Consejo Editorial, aceptaron de muy buena gana, ahí están, todavía están. Esos que ahorita están y que van a repetir, pero yo digo que ya no repitan, ¡tienen 26 años sin cambiarse!, eso también está mal, estuvo muy bien al principio, pero ya no; ahí está John Mollenkopf, por ejemplo, neoyorkino que escribió con Castells *The Dual City*, un libro central; estaba Bryan Roberts, británico-estadounidense, obviamente, quien fue mi director de tesis, y estaba François Tomas, un colega que conocía muy bien Óscar Terrazas, y que fue un súper amigo, francés mexicanista. Ahora es el momento que debe renovarse, pero sustituirlos con consejeros internacionales y un Comité Editorial de varias instituciones de alto nivel académico.

Esto que toda el Área sea el Comité Editorial muestra un carácter endógeno que refleja la idea que tiene Diseño. No creo que sea correcto, los proyectos tienen que salir, confrontarse con la otredad. En ninguna revista importante son tan endógenos. Se puede mantener la dirección y algunos lugares del Comité, pero los demás deben ser de otras universidades, es muchísimo mejor, incluso para poder obtener el reconocimiento del Conacyt (Consejo Nacio-

nal de Ciencia y Tecnología), distribuir los números de la revista, generar redes académicas, todo se facilita. Me parece que es muy importante el tratar de vincular.

Ahora, yo creo que el proyecto del *Anuario* no debe considerarse como un proyecto individual, es un proyecto colectivo. Aquí podemos decir que lo es porque el Área lo está sosteniendo y cada determinado tiempo se lo dan a alguien para dirigirlo; pero es un poco como dárselo para encargarse de la publicación porque ya no sabemos qué hacer con ella, creo que eso no debería pasar. El chiste es que, si tú tienes un Área que está realmente discutiendo los temas más importantes, acuciantes, sobre la ciudad en el momento, eso tiene que reflejarse ahí, el *Anuario* tiene que ser el reflejo del trabajo colectivo del Área y de cómo te vas constituyendo en una escuela de pensamiento.

Al inicio, pensábamos en un grupo de investigadores que pudieran ser un referente por lo que escriben, y Óscar fue el que una vez nos dijo, un poco así medio presuntuoso (ja, ja), dijo: "es que nosotros podemos ser la Escuela de Azcapotzalco, así como la Escuela de Chicago, la Escuela de Los Ángeles, la Escuela de Manchester, pues seamos la Escuela de Azcapotzalco, ¡qué chingados!" Así dicho de repente suena muy pretencioso, pero pensándolo bien ¿por qué no tener esa perspectiva? Igual no llegamos a ser eso, pero al menos estás tratando y entonces vas trabajando en función de eso y los resultados, las metas más a corto plazo se van dando de una manera padrísima. El fin no justifica los medios, pero te permite diseñar caminos y sendas que te llevan hacia ese futuro utópico, y te hace moverte, mejorar.

La UAM tiene investigadores sobre la ciudad muy buenos y precisamente Roberto Eibenschutz intentó juntar a todos en sus encuentros

metropolitanos; reunía a los investigadores de las diferentes unidades. Poco a poco me di cuenta de que lo que Roberto hacía estaba padrísimo, porque imagínate toda la gente de Azcapotzalco que está trabajando la ciudad, hay gente en Ingeniería, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Civil, etcétera, que trabajan la ciudad desde su perspectiva, nosotros estábamos trabajando la ciudad, Sociología Urbana trabaja la ciudad, pero también Economía, gente de economía urbana y gente de muchos otros lugares. En Iztapalapa también hay mucha gente; en Xochimilco y ahora en Cuajimalpa. Imagínate, realmente se puede hacer la Escuela Metropolitana ¡sí que se puede hacer!, es posible. Entonces, cuál es nuestro granito de arena como Área, eso es lo que hay que pensar, eso implica un trabajo arduo porque quiere decir que nos quitemos todas nuestras tensiones y nuestros roces y pongamos el rollo académico por adelante, en primer lugar; que eso es muy difícil, sí, lo entiendo, pero entonces qué, ¿claudicas antes de tiempo?

AEU. ¿En esos primeros años había un punto en común en el pensamiento teórico, en cómo veían ustedes la realidad, ése era el eslabón clave que los unía? Porque la multidisciplinaria puede ser tan amplia que puede separar y dificultar el encuentro entre miradas distintas. ¿Qué era lo que los unía? ¿El enfoque teórico?

st. No. El enfoque teórico no, cada uno tenía un enfoque teórico distinto. Por ejemplo, Ariel trabajaba mucho a Foucault y Weber. Jorge Ortiz con los posestructuralistas. Óscar con la crítica a la Escuela de Chicago, y Georg Leidenberger, por decir algo con autores estadounidenses de la historia social. En mi caso, estaba trabajando los temas de ciudadanía, en

su relación con la ciudad, desde una perspectiva crítica. De ahí me clavé a la cuestión de las identidades pensando en que la lucha por la ciudadanía implicaba la construcción de un proyecto de ciudadanía que preveía la formación de identidades colectivas y, sobre todo, la parte cultural que siempre me ha interesado. En todo caso, yo tenía una coincidencia mayor con Jorge Ortiz Segura porque él era antropólogo, además fue mi profesor, lo respetaba mucho y trabajábamos juntos. Creo que más bien era el respeto al otro, el reconocimiento del otro, y el trabajo riguroso lo que nos unía.

AEU. ¿Respeto no sólo como individuos sino como intelectuales?

st. Como académicos y en términos de las visiones y perspectivas de cada uno, eso me parece que es un elemento muy importante en la interdisciplina, no multidisciplinaria. Esta última es la suma de cosas, la interdisciplina significa interrelación, poder hablar con el otro, reconocerlo y tolerarlo. Me parece que eso sí fue una cosa muy importante.

El elemento básico era cómo construir un espacio de rigor académico. Así, junto a aquellos tres proyectos mencionados, iniciamos un cuarto que fue el Seminario Café de la Ciudad, un espacio de debate y confluencia. Todavía está, ¿o no? Era un seminario que yo propuse porque en la Universidad de Texas se hacía mucho un seminario que se llamaba *Brown Bag*, que es una bolsa de papel donde puedes llevar tu *lunch*. Se hacía a las 12 del día cuando la gente come. Eran profesores que exponían un tema e íbamos todos los estudiantes de doctorado y los profesores. Los profesores llegaban con sus *lunch* y ahí estaban comiendo, padrísimos, relajados, metidos en la discusión. En-

tonces, dije: "¿cómo le hacemos aquí? porque allá el lunch es a las 12 h, pero aquí si lo hacemos a las 2 pm nadie va a llegar". Jorge fue el que dijo: "hagamos un Café de la Ciudad, o sea, nos tomamos el cafecito y ahí estamos a la una de la tarde". Porque la idea era un seminario bien hecho, pero relajado. Fueron muy importantes estos seminarios. Empezamos a hacerlos dos veces al año, lo que llamábamos versiones de primavera y versiones de otoño. Decía Ariel, por ejemplo: "propongo que hagamos uno sobre historia urbana, invitemos a varios colegas y que nos expliquen la metodología que utilizan para hacer historia de la ciudad". Él se encargaba de puros historiadores, pero todos íbamos. Fue padrísimo, yo aprendí mucho de los historiadores ahí. Luego, hacíamos también sobre identidades, sobre espacio, un poco a partir de cada una de las líneas. Después empezamos a hacer para otros temas.

Al seminario de los historiadores llegó Carlos Illades, es un personaje que es muy reconocido ahorita; llegó Sonia Pérez Toledo de Iztapalapa, o sea, llegaba gente de mucho nivel. Después, en 1997, cuando fueron las elecciones de la Ciudad de México, hicimos un seminario sobre la ciudad, sobre política y ciudad; llegaron Porfirio Muñoz Ledo, Amalia García del PRD, Altamirano Dimas del PAN. Antes nos reuníamos 10 a 15 personas, pero en ese seminario llegaron a ser 80. A partir de ese seminario todos los demás fueron masivos. Aunque ahí hubo una diferencia entre nosotros porque a mí sí me gustaba que fueran masivos, pero a Ariel no; Ariel decía que no porque no se podía discutir bien con los ponentes, profundizar en el tema. Así que lo que hicimos fue hacer uno masivo y otro más interno, entre nosotros, claro, implicaba más trabajo.

La verdad es que no había una perspectiva teórica única, sino que más bien a partir de los seminarios y de invitar a gente de fuera a que nos platicaran sus experiencias, nos íbamos nutriendo, íbamos discutiendo y cada uno hacía sus cosas. El hecho de hacer un trabajo colectivo no significa nulificar el trabajo individual, al contrario, para poder hacer un trabajo colectivo adecuado, necesitas un trabajo individual fortísimo.

AEU. ¿Le seguiste la pista al Anuario después de que cambiaste de División?

ST. Sí, cómo no. Te voy a decir cuáles son los mejores números, por lo menos de los de antes, después habría que hacer una revisión. El número que se agotó es el tres. Ah bueno! Antes otras dos cosas importantes del *Anuario*. Algo padrísimo que teníamos en el Área fue que nos vinculábamos con todos los colegas y compañeros del Departamento, también con quienes estaban fuera del Departamento, sobre todo artistas y diseñadores. La cuestión era que había muchos artistas en el Departamento y le pedimos, especialmente a Stella Fabbri, una colega argentina, que hiciera el logotipo del *Anuario*.² Ella lo retomó del dadaísmo porque era un poco el aspecto de la ruptura de todas las escuelas clásicas, al individualismo y al racionalismo, un rompimiento total con todas las estructuras, una visión antifascista; y en

2. En la Presentación del número 1 del *Anuario de Estudios Urbanos* se explica que "El diseño del *Anuario* proviene del dibujo Dadá de Francis Picabia de 1919 titulado *El mundo*. El logotipo fue seleccionado, adecuado y rediseñado por Stella Fabbri, aquella que desde nuestras primeras indecisiones supo muy bien lo que queríamos". Se puede consultar en <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/issue/view/issue/10/5>. En 1997 cambia de nombre a *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño*.

función de eso está la "a" con unas líneas. Stella fue una artista reconocida en su momento, argentina-mexicana, que vino huyendo de los regímenes militaristas de la Argentina.

Y la otra es que siempre decíamos: "vamos a meter ilustraciones de artistas", y se las pedíamos a los del Departamento de Evaluación o de otros departamentos, pero siempre de Diseño. Se aventaban a veces la portada y los interiores, a veces uno hacía la portada y otros los interiores. La primera y segunda fotos del *Anuario* son de Carlos Lira, de un viaje que hizo a la India y otro a San Francisco. La primera es la gente sobre el río Ganges con maravillosos colores de atardecer, y la otra es de unos edificios de San Francisco, relucientes, extraordinarios. Y el tercero fue el éxito rotundo porque le pedimos a Norma Patiño que nos hiciera la fotografía; ella estaba haciendo fotos de rostros y de cuerpos, eran imágenes de estudio, y sacó a una chava desnuda, ¡wow! Hay una puerta labrada, de madera muy bonita, y está la chava así de cuerpo entero, desnuda completamente, se ve increíble. Ese número tiene una historia. Resulta que el Rector de Azcapotzalco de entonces, que era buenísima onda, me comentó (eso me lo platicó después) que hubo gente —sin decir quiénes, probablemente eran de Diseño— que llegó con él y comentó: ¡cómo era posible que permitiera la publicación de esos desnudos, de esas mujeres, que eso era pornografía! Pues ése es el número de más éxito, aunque yo siempre digo que fue por el morbo. ¡Seguro que ese libro está en el baño de todo mundo!³

3. El número 3 del *Anuario* se puede consultar en: <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/issue/view/13>

Otro número que fue muy bueno, que también, creo, está agotado, fue el de 1998.⁴ El de ese año es un tabicón, es uno más grueso que los demás, y ahí se escribieron muchos textos sobre cultura. Hay unos muy buenos. Uno de ellos es el que escribió Kathrin Wildner, una colega alemana que trabajó mucho con nosotros cuestiones de etnografía y que hizo un estudio sobre el Zócalo como espacio público. Ése de 1998 es uno excelente.

Los *Anuarios* los hacíamos entre todos. Yo estuve bastante metido en toda la parte de la formación, de la lectura, me gustaba mucho el trabajo editorial, cuando me fui como Jefe de Departamento lo dejé, para mi desgracia. Luego Elías Huamán le da un giro. Ese fue el primer cambio que hubo, creo que no estuvo mal. Le cambió un poco la portada, antes era mate, creo, después la hizo lustrosa. A los interiores les cambió el tipo de letra, creo que la letra la hizo más chica y difícil de leer, pero lo trabajó con gente de El Colegio de México porque él también estudió ahí. Cuando fue director de la revista propuso hacerla semestral. Los demás no querían y yo le advertí: "Elías está muy difícil porque si los demás no se sienten capaces, a lo mejor no te van a ayudar como tú lo necesitas". Pero él se aventó y empezó a trabajar muy individualmente, ahí también hubo ese sesgo, creo que no estuvo bien, ahí se perdió ese colectivismo que había. De cualquier manera, se hizo y él sacó el *ISSN*, no estoy tan seguro, pero pienso que él lo sacó porque tenía que hacerlo para poder pasar de *Anuario* a Revista.

Lo que yo vi después, muy en general, es que empezaron a incorporarse muchos artículos urbanísticos, de estudios arquitectónicos,

4. El número 4 del *Anuario* se puede consultar en: <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/issue/view/15>

de planificación, creo que por Elías Huamán. En aquellos años había artículos muy buenos de historia, de identidades y de espacio porque eran los temas y líneas que trabajábamos en el Área.

AEU. ¿En los primeros años había convocatoria o ustedes invitaban?

ST. Sí, había convocatoria, pero además invitaba, por supuesto que lo hacía porque todavía mucha gente no nos conocía, no sabía que existía el *Anuario*, en fin. Y luego a repartir los ejemplares impresos. Era un trabajo muy prehistórico y manual en todo sentido. Pienso que poco a poco se fue mejorando el asunto porque la gente ya lo reconocía y escribía, pero nunca tuvimos un problema de carencia de artículos, incluso se rechazaron varios, y aun rechazando varios, siempre había suficientes para completar cada número. Y bueno, sí había por invitación, pero eso no significaba aceptación. Yo creo que estaba bien de ese modo, porque se los pedíamos a los colegas, a los que conocíamos de otras universidades y otros países, pero ellos sabían que tenía que pasar por el proceso riguroso de dictaminación.

AEU. Cuando estás allá en Sociología ¿le sigues la pista al Anuario?

Ya menos, porque en general le sigo la pista menos a los estudios urbanos, o sea, ya casi no escribo sobre la ciudad; desde 2005, me clavé más a la sociología política, entonces estoy más metido en eso, mucho menos en la cuestión de la ciudad. No obstante, he escrito algunas cosas para el *Anuario* después, por ejemplo, en 2011 creo que publiqué una cosa, en 2013 y 2015 también, publicamos Guada-

lupe Olivier (de la UPN) y yo un texto sobre el terremoto,⁵ he publicado varias cosas con ustedes. Lo que sí es que tengo toda la colección, desde 1994 hasta el 2019, ¡total! Creo que no me falta ningún número. Y creo que han seguido más o menos el asunto de poner imágenes de artistas en portada e interiores. Lo que yo veo mal, con todo respeto, es la parte del Comité y del Consejo Editoriales, hay que renovar; y el diseño me gustaría un poquitito más legible en la parte de la tipografía, y finalmente se necesita ya meterlo al sistema OJS (Open Journal Systems).⁶

Es importante no caer en la idea de que el *Anuario* es para que publiquemos nosotros. Me costó mucho trabajo hacerles ver eso cuando yo estaba como Jefe de Departamento y creamos la revista *Historia de la Arquitectura*, el *Anuario de Arquitectura*, el *Anuario MM1* que era el de Diseño Gráfico, y el *Anuario de Estudios Urbanos*. Eran cuatro anuarios que publicábamos cuando estuve en la jefatura, con una participación muy entusiasta de las y los colegas, imagínate por lo menos 20 profesores comprometidos en el campo de la edición de revistas científicas, y casi todo el departamento trabajando en torno a ellas; todavía se publican algunos, pero entonces recuerdo que era bien difícil convencer a *colegas* de que no podíamos pensar en que las revistas se habían creado para publicar artículos de nosotros y para nosotros mismos, con la finalidad de que sumaran puntos para sus becas; que teníamos,

5. Los números 17 (2010) y 18 (2011) del *Anuario* se pueden consultar en: <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/issue/view/30> y <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/issue/view/29>

6. Actualmente el *AEU* cuenta con su plataforma en OJS. Se puede consultar en: <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/principal/index>

por lo menos, que dar chance a las y los colegas de otros departamentos de la universidad, y pensar también en abrirnos a otras instituciones. Porque el problema no son los puntos, sino la formación y calidad académica. Si esto es así los puntos van a llegar como resultado, sin mucho esfuerzo. Pero era difícilísimo. Me parecía que por lo menos Estudios Urbanos ya lo había entendido, aunque parecería que estamos volviendo nuevamente a ese nivel. Creo que hay que levantarlo y reinventarlo. Es el momento oportuno para que no se vaya a convertir, más adelante, en una especie de tarea de Sísifo. El *Anuario* es para publicar los mejores trabajos sobre estudios urbanos que ayuden a la construcción del conocimiento, que apoye las lecturas de nuestros estudiantes en el Posgrado y la discusión que podamos tener en las aulas y en los coloquios.

AEU. Por último, y en medio de una crisis sanitaria mundial, ¿qué entiendes hoy por estudios urbanos?

ST. Lo urbano se refiere a la vida de la ciudad y en la ciudad. La ciudad es una especie de microcosmos social que se define por su otredad, el campo. Pero al negarse uno al otro, generan una relación incomensurable e infinita, de tal manera que cuando pensamos lo urbano tenemos que reconocer su vínculo dialéctico con la ruralidad y viceversa. En términos ana-

líticos podemos pensar a la ciudad en sus imaginarios, tal y como las describe Italo Calvino en sus *Ciudades Invisibles*, desde arriba, desde abajo, desde afuera, desde adentro, desde los pobres y la subalternidad, desde la aristocracia y la dominación, desde el poder, desde sus tuberías y albañales, desde su estructura y constitución material, desde su sentido de protección o de violencia. Es el reflejo de una parte de la sociedad en su relación con la otra. Los estudios urbanos son el examen y análisis de todo eso que constituye lo urbano. Por eso no pueden ser menos que interdisciplinarios. Una mirada epistemológicamente interdisciplinaria donde podamos pensar la planificación territorial vinculada con la economía, la ecología, la antropología, la arquitectura y la sociología.

Esta crisis sanitaria a nivel mundial debería hacernos conscientes de la necesidad de modificar radicalmente nuestro entorno, la manera en que vivimos y sobrevivimos en las ciudades. Los estudios urbanos pueden generar explicaciones básicas que hagan comprensibles los procesos y acontecimientos que dan razón a la particularidad tanto como a la generalidad de una ciudad, para que ciudadanos/as, movimientos sociales políticos y expertos/as ten elementos teóricos y empíricos para inventar alternativas y nuevas utopías.

AEU. Sergio Tamayo, muchas gracias por esta charla.

Reseña





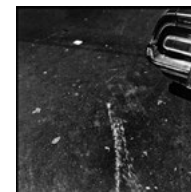
**Reseña del libro:
"El Mejoramiento Barrial.
Revisión a la experiencia de
la Ciudad de México"***

Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Departamento de Teoría y Análisis, UAM-Xochimilco

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6211-3914>

* De la Torre Galindo, Francisco Javier y Pino Hidalgo, Ricardo Adalberto (2019)
México: UAM-Xochimilco



El libro titulado *El Mejoramiento Barrial. Revisión a la experiencia de la Ciudad de México* es un ejercicio que documenta la experiencia de un programa y de los impactos que ha tenido en la urbanización de la ciudad. Sin embargo, la lectura de sus capítulos muestra que va mucho más allá de los objetivos con los que nació, ya que el repaso que hace de los diferentes aspectos que originaron y materializaron al programa, no sólo documenta o describe lo que se hizo, las acciones, sino que va más allá y evalúa un programa icónico de la Ciudad de México, define sus alcances, sus retos y marca claramente sus contradicciones.

El contexto en el que se enmarca el nacimiento del programa tiene tres dimensiones que no están explicitadas en el libro y que es necesario resaltar: primero, es sin duda un ejemplo de las nuevas formas de vinculación entre gobierno y ciudadanía posteriores al sistema de 1985 que impactaron el ejercicio de la política y de los programas urbanos de la ciudad. Segundo, este programa nace con un sello de posmodernidad neoliberal que se caracteriza por fragmentar procesos y particularizar acciones más que mirar hacia la generación del futuro utópico característico de la modernidad, y que pasa de la planeación de las ciudades para resolver u organizar sus problemas, al programa y la acción urbana aisladas del contexto general del desarrollo. Tercero, desde el punto de vista político de la Ciudad de Méxi-

co, el programa se inserta dentro del proceso de democratización de la ciudad que demanda otras formas de representación social y de la interacción entre el gobierno, la ciudadanía y la iniciativa privada. En el discurso actual, la participación ciudadana es un elemento clave para el desarrollo de la acción gobierno-territorios y de ahí el impacto que tiene hacia los barrios y los agentes que los componen.

Esas tres dimensiones le dan al programa un carácter particular que, como se acepta en el texto, en la actualidad tiene que enfrentar nuevos retos, diferentes de los que le dieron origen y mucho más complejos que al inicio (García: 53). El libro en su conjunto parte de un supuesto que es aceptado por todos los autores, que une a la mayor parte de las posturas ahí reflejadas: *El mejoramiento del espacio público regenera vínculos sociales deteriorados y favorece la creación de nuevas relaciones sociales*. De ahí surgen muchas contradicciones y problemas de diferente tipo que es preciso identificar y discutir. Más que describir lo que el texto dice, esta contribución pone algunas reflexiones, preguntas o dudas que surgieron de su lectura que se miran a partir de la postura de geógrafa crítica de la autora, interesada en la comprensión de la dimensión territorial de programas o de acciones gubernamentales.

El libro se compone de 15 capítulos que proporcionan una visión panorámica del programa desde diferentes perspectivas, componentes, dimensiones, contradicciones y retos, lo que lo hacen rico y diverso, y en donde se ve una nueva forma de accionar en la ciudad vista en fragmentos, olvidando la planeación integral urbana que se proponía desde los años de 1970. Un aspecto importante que vale la pena resaltar es la importancia que tiene el libro en su conjunto ya que, si se junta la bibliografía

que presentan cada una de las 15 contribuciones, éste proporciona un panorama amplio sobre el programa que reúne textos, algunos icónicos, y experiencias que contribuyen a documentarlo exhaustivamente desde su origen, la política a la que respondió y las condiciones de operación que el programa ha desarrollado a lo largo de la historia que tiene al momento.

En términos generales, hay diferentes formas de ver el programa en el texto: las que lo analizan; las que centran su atención en dar testimonio de sus resultados; las que lo tratan como caso emblemático y algunas posturas teóricas y críticas sobre el mismo. Una de ellas, más que explicarlo en sí mismo, lo contextualiza como un proceso complejo y amplio del movimiento del capitalismo en el país (De la Torre: 138). Visto así, el programa deja de ser una simple acción de un gobierno en particular para introducirlo como parte de las condiciones de reproducción del capitalismo neoliberal contemporáneo y lo posiciona en una nueva dimensión específica del contexto nacional.

Los testimonios operativos son muy ricos ya que son escritos por agentes directamente responsables de gestionar, dirigir, operar o plasmar las acciones del programa; muestran situaciones relevantes que no se conocen abiertamente; esclarecen la dimensión del origen social que el programa tiene y su vinculación con las políticas del gobierno de ésta integrando retos y características que dimensionan los cambios locales de la Ciudad de México que se presentan a 10 años de su origen e implementación (Bautista: 100). Otra de las riquezas que tiene radica en la posibilidad que dieron los coordinadores de proponer textos que vinculen política con programas y acciones urbanas para explicar la evolución y conformación de las transformaciones de la ciu-

dad. El libro, como está estructurado, ayuda a entender la política urbana de la ciudad desde 1999; da elementos para entender la democratización que tuvo, para concluir con la situación actual, lo que dimensiona la relevancia de los procesos urbanos, agregando un valor adicional que lo hace instrumento importante para la docencia en cursos de urbanismo, planificación, sociología y geografía o antropología urbana.

Todos estos elementos pueden iniciar debates relacionados con la implementación de programas y acciones urbanas tendientes a mejorar las condiciones de vida social y urbana de barrios, pueblos o colonias de la ciudad. Se seleccionaron seis para continuar con el ejercicio de buscar una ciudad menos diferenciada y con mejor calidad de vida para los sectores populares que la componen; se resaltan al final algunos de los retos marcados en la lectura para disminuir las diferencias en la ciudad.

Primero, el concepto con el que nace el programa puede caracterizarse como polisémico al igual que el de espacio público, ya que ambos tienen varias significaciones y acercamientos, lo que los hace difíciles de manejar (De la Torre: 148). Si a eso se agrega que, para el programa y las diferentes posturas que se presentan en el libro, es lo mismo barrio, pueblo y colonia, la polisemia se incrementa pues no hay diferencia territorial entre estas entidades, ni instrumentos de organización instrumental que rijan su funcionamiento al interior de la ciudad, cuando en realidad sí los hay.

En un cambio de escala al nivel micro, también se confunde barrio, colonia, o unidades habitacionales con territorio, lo que genera una ambigüedad en el uso de los términos ya que, o bien con una categoría se quiere integrar todos los ámbitos de la ciudad en territo-

rio; o bien se hace lo contrario, de manera que no se tiene claro ni en la política ni en la ciudadanía, cuál es el ámbito de acción específica que tiene el programa o el problema que éste quiere resolver. Por otro lado, hay quien afirma que estos lugares se estudian como entramados de valores y relaciones que encierran (Nájera: 37), con lo cual cabe preguntar si ¿todos los lugares y territorios presentan, valoran y reproducen sus relaciones de la misma manera?, si ¿el programa los integra como iguales a todos?, y si ¿cada uno de los barrios, las colonias, los pueblos, las unidades habitacionales, etc, entran de la misma forma a crear, organizar o moldear a la ciudad? Resolver estas cuestiones es de singular importancia para dar mayor precisión y énfasis al uso de los conceptos con los cuales se trabajan los programas y acciones para mejorar la ciudad, pero también para clarificar los alcances que la ciudadanía tiene para transformar sus entornos con los instrumentos particulares para hacerlo.

Segundo, si la visión de los conceptos es poco clara entre los autores de cada capítulo, también muestra el libro la existencia de miradas contradictorias y diversas, ya que el *Programa Ciudadano de Mejoramiento Barrial* aparece como expresión última de la participación ciudadana, pero también se dice que es el tercer momento de fragmentación y debilitamiento de las organizaciones sociales en su interacción con el gobierno (De la Torre: 145-146). A esta contradicción hay que agregar también que se califica como un discurso universalista de operación focalizada (citando a Delgadillo, 2012: 1); como un programa del voluntarismo y gratuidad que va de la mano de obra ciudadana; con una existencia inestable pues ésta depende del voluntarismo estatal; y con una gran imposibilidad de articulación entre los niveles de coordinación del programa. A

las virtudes que se le atribuyen anteriormente, hay que agregar que aparece con el objetivo de eliminar desigualdades sociales en la ciudad a través del mejoramiento urbano local, creando poder ciudadano (Bautista: 105-106). Con todos estos objetivos y visiones que el programa tiene sería necesario hacer un balance real de su pertinencia, de sus alcances y de sus consecuencias máxime que, si a las anteriormente mencionadas se agrega que pretende terminar con las desigualdades de la ciudad, parecería que las metas que se propone no corresponden con los resultados obtenidos pues las desigualdades en la ciudad persisten, y lo que es peor, cada día se hacen más agudas y problemáticas.

Tercero, sobre el concepto de espacio, el programa, al igual que mucha de la literatura sobre el tema, adolece de una falta de definición y reconocimiento de lo que es el espacio público y el privado ya que la vivienda es lo segundo y por exclusión parecería que el espacio público, ámbito de acción del programa, es todo lo que resta de la ciudad, incluyendo las interfaces y fachadas, las calles, la infraestructura y hasta parques y jardines (García: 58). De esta manera, no se reconoce que cada una de esas partes, al igual que cada colonia, barrio o pueblo, entra de manera diversa y diferencial en la reproducción de la ciudad y son manejadas como si el espacio fuera homogéneo y se pudieran mejorar de la misma manera.

Al no reconocer las diferencias en el espacio, homogeneiza las necesidades, problemas y requerimientos de todos los lugares y sus agentes por el simple hecho de ser caracterizados como populares. Hay poca claridad también en el concepto de popular, en la forma como entra en los espacios que ocupa y en la manera como se inserta en los barrios, colonias

o pueblos a los cuales pertenecen los agentes populares. Cabe entonces preguntar ¿qué significa realmente ser popular?, ¿se confunde con pobreza o qué diferencia hay en los dos conceptos? Por otro lado, y agregando un punto más a las deficiencias del programa y a la manera como se usa y se habla de él, se puede afirmar que, tal y como está diseñado, impide ver las heterogeneidades barriales existentes en las 16 demarcaciones de la Ciudad de México y las ve como un conjunto homogéneo que tienen que solucionarse de la misma manera. El énfasis que se pone en el programa en la escala barrial no resuelve el dilema de la definición de espacios públicos, pues hay "carencia de visión global del problema" que pueda resolver las necesidades y deficiencias de la ciudad de manera integral (García Vázquez: 73).

El cuarto elemento de discusión está muy ligado con los problemas que se tienen en la definición de espacio y el de la escala. El programa acepta que, al incidir en lo local, los problemas de los territorios se resolverán con las acciones encaminadas a mejorarlos, asumiendo que lo local resuelve los problemas en sí mismo, máxime cuando está apoyado e implementado por los agentes que lo ocupan. Los ciudadanos así lo creen también y accionan con el programa y el gobierno para mejorar sus condiciones de vida. Sin embargo, y parafraseando a Carlos Vainer, se cuestiona: ¿cuál es la escala de planeación más adecuada para mejorar las condiciones de vida y el mejoramiento de los barrios? ¿Se puede hacer política barrial con los ciudadanos desde lo local? En esa lógica ¿la escala pertinente para hacer planeación es la misma que la de los programas y acciones urbanas? Al respecto, para la elaboración de planes y programas es necesari-

rio tomar una dimensión más dinámica del espacio y de la escala que permita la interacción adecuada de los niveles, actores y acciones de mejoramiento del barrio, con el fin de valorar realmente la dimensión y el alcance de la transformación que desde lo local puede hacerse de la ciudad. Una discusión de estos alcances es importante para valorar los impactos del programa y los cambios en la ciudad.

En la acción local aceptada, queda poco clara, además de fragmentada, la responsabilidad gubernamental del programa pues, como bien se dice en el texto, el diseño corresponde al gobierno de Ciudad de México, la puesta en acción corresponde al gobierno delegacional que sustituye al primero y revisa que se realice un gasto eficiente además de que las redes de solidaridad y protección funcionen (García: 63). ¿Y dónde entran y para qué los actores populares? Las escalas de los agentes y sus funciones quedan ocultas detrás de las declaraciones de los cambios que se producen en su interacción, sin que se esclarezca la responsabilidad de cada uno en el mejoramiento barrial y mucho menos en la transformación de la ciudad.

A lo antes mencionado, se agregaría que tanto al programa como a la escala de su acción se les atribuye un poder extraordinario para eliminar las desigualdades que se presentan en la ciudad. Con ello parecería que, si en los años setenta la escala de acción para eliminarlas era la regional ahora, después de la posmodernidad neoliberal, se eliminarán con un programa de índole local, suponiendo que la escala del territorio en sí misma define el alcance con la participación de la ciudadanía. Es preciso reconocer que la escala es importante para definir los procesos, los alcances y las dimensiones territoriales; es una dimensión del

espacio que permite ver la multidimensionalidad que tiene y permite, a través de la conjunción e identificación de sus actores, ver posibilidades de interacción entre ellos para llegar así a un objetivo específico, o bien para cambiar relaciones existentes en el espacio. Sin embargo, la escala no es la que define la relación y mucho menos el alcance del objetivo; sólo define la posibilidad y el tipo de relaciones territoriales y/o sociales o no.

Quinto, en la magnitud y propósitos del programa se percibe un giro en el interés del gobierno de la Ciudad de México para pasar de la planeación urbana a la generación de programas aislados y acciones específicas que justifiquen y orienten la política de ciudad (García: 65). Nuevamente es necesario recuperar la noción de escala dinámica para implementar un mejoramiento real de la ciudad ya que no puede existir una construcción de política de barrio (Nájera: 37) independiente y autónoma de la visión que se pueda tener de una ciudad en conjunto y sin decisiones de funcionarios públicos que las integren. Aquí no sólo es necesario reconocer la escala de acción de un programa, sino las que lo vinculan con otros agentes ubicados en otras escalas de la ciudad; estos son diversos y cambian de intereses y de actividades dependiendo de las condiciones y características de las relaciones con las cuales se cuenta en la ciudad.

Sexto, existen problemas en la manera en que se manejan las relaciones de los actores en el programa. Con la lectura de los textos, parecería que los territorios se mueven en un sentido y los ciudadanos en otro, ya que, el gobierno de la Ciudad de México resuelve su necesidad de intervención con acciones parciales y concretas en algunos barrios, suponiendo que

con ello genera mejor espacio público y restablece vínculos sociales deteriorados a partir de acciones arquitectónicas o de infraestructura vial, mientras que, los agentes populares creen ser mejores ciudadanos cuando ganan un recurso de mejoramiento a pesar de que sus condiciones de vida hayan cambiado poco de las iniciales. Esta dirección inversa de los agentes en lugar de producir mejores relaciones genera lo que se llamará aquí *esquizofrenia social* y no transformaciones espaciales o territoriales de las condiciones de vida en la urbe.

Surgen preguntas claves que hay que responder y discutir en conjunto para aclararlas: ¿Qué se necesita realmente para regenerar vínculos a través del mejoramiento de acciones urbano-arquitectónicas? ¿El mejoramiento barrial de verdad puede generar mejores ciudadanos en el neoliberalismo? ¿Cómo implementar un programa en donde las estrategias de agentes que se ubican en una misma colonia, barrio o pueblo son diferentes? (Romero, 128), y otras que alargarían más la lista de pendientes que permitieran realmente evaluar un programa como el de *Mejoramiento Barrial*. A lo antes dicho hay que agregar que, a pesar de que una contribución en el libro habla de las teorías del trabajo comunitario, todas ellas son importadas y me pregunto si se adecuan en la implementación al trabajo que se requiere en una ciudad como la de México y si se pueden encontrar formas más locales y nacionales a partir de la experiencia de los barrios o de los ciudadanos para alcanzarlas.

Se manejan en el libro retos importantes que se requiere enfrentar para evaluar y mejorar un programa de transformación local y popular. Se resaltan algunos de los más importantes:

1. El programa carece de utopía sobre la ciudad. El mejoramiento de parques y el tapar baches de las calles es lo más que permite hacer, con lo que se fragmenta más a la ciudad, impidiendo ver la integralidad de la misma. Esto se incrementa si se parcializa cada vez más en pedazos, o bien ésta queda sumergida en las zonas que la componen o evitamos hablar de la dimensión que tiene ahora como metrópoli. Hacerlo así presentaría una utopía fragmentada que impide volver a la utopía de ciudad. Pero ¿de qué ciudad estamos hablando? Aquí hay problemas pues si bien se hace un llamado a volver a la utopía de la ciudad en general y de la utopía ciudadana, lo que parece muy loable, la manera de hacerlo se diversifica en posturas que se presentan entre los autores del libro que por razones teóricas son contradictorias: implícitamente se habla de la Heideggeriana que hace la utopía con la habitabilidad y la vivienda; la Lefebvriana, tan de moda en la actualidad, se hace con el tan vitoreado *derecho a la ciudad*; la de Harvey la construye integrando juegos de escalas; o la de Massey, que es la menos popular, que se hace a través de la conjunción de trayectorias y las geometrías del poder; y hay otras que no quedan plasmadas en el texto. La utopía es un reto importante y un debate ilimitado que habría que asumir respondiendo a ¿cómo se construye la utopía a partir de posturas tan diversas?
2. El programa aparece como una acción exclusiva de la Ciudad de México sin repercusiones metropolitanas o nacionales. De esta manera, si efectivamente contribuye al mejoramiento de la Ciudad de México y no se establecen programas similares en otras entidades aun las colindantes, incrementa las desigualdades con ellas o con otras ciudades, inclusive algunas del centro del país. ¿Cómo terminar con las desigualdades a partir de programas muy locales que no incrementen las diferencias con otros? Se requiere una evaluación del impacto que el Programa ha tenido en la construcción, modificación y adecuación de la realidad de la ciudad que pase de lo local a lo urbano, incrementando las diferencias con lo metropolitano (Martínez: 119).
3. El paso de programas y acciones fragmentadas a una política real de aceptación de la participación ciudadana para resolver los problemas diferenciales que se presentan en territorios diversos es indispensable. El programa lo genera el gobierno, pero lo aprueba y gestiona la comunidad. El diseño del programa está a cargo de la Secretaría de Desarrollo Social de Ciudad de México (Sedeso) y ¿la participación ciudadana queda sólo en las acciones y en la implementación? (Quesada: 80) y ¿dónde queda el cambio a partir de la acción ciudadana en el ámbito arquitectónico y urbano?
4. Queda un reto importante que tendría que responder a ¿quiénes son los especialistas técnicos idóneos para asesorar a la comunidad y al programa? ¿Cómo puede hacerse intersectorial, integral e interdisciplinario? (García: 73), en donde la vinculación entre la academia y el movimiento

ciudadano y comunitario tiene ya larga data de existir y diferentes formas en diferentes momentos de la historia urbana. Una evaluación de sus impactos, de sus virtudes y problemas, ahora que todavía

están vivos muchos de los actores que desde diferentes trincheras han podido ejercer dicha vinculación, sería de gran utilidad para experiencias futuras.

De los autores





Ángela María Jiménez Avilés: Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño de la Universidad de San Buenaventura Cali. Línea de investigación: proyecto urbano.
Correo electrónico: angelajim@gmail.com

Aritz Tutor Antón: Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea. Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación. Departamento de Sociología y Trabajo Social. Líneas de investigación: pensamiento geográfico, geografía urbana crítica.
Correo electrónico: alsumak@gmail.com

Arturo Velázquez Ruiz: Facultad de Arquitectura Xalapa de la Universidad Veracruzana. Líneas de investigación: movilidad urbana en zonas metropolitanas del estado de Veracruz; Intervenciones arquitectónico-urbanas para el desarrollo.
Correo electrónico: arvelazquez@uv.mx

Blanca Rebeca Ramírez Velázquez: Departamento de Teoría y Análisis, División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco. Líneas de investigación: temas urbano-regionales; globalización, políticas del desarrollo; movilidad laboral en la región centro del país.
Correo electrónico: blare19@hotmail.com

Celia Elizabeth Caracheo Miguel: Posgrado y Licenciatura en Urbanismo de la Facultad

de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México. Líneas de investigación: diseño urbano, seguridad, planeación urbana y análisis de mercado inmobiliario.
Correo electrónico: elizabethcaracheo@gmail.com

Daniel Rolando Martí Capitanachi: Facultad de Arquitectura Xalapa de la Universidad Veracruzana; Grupo Consultor de Diseño Urbano y Arquitectura. Líneas de investigación: ciudad y derecho; normativas aplicables al urbanismo contemporáneo.
Correo electrónico: damarti@uv.mx

Daniela Oropeza Sandoval: Universidad Autónoma de Querétaro. Líneas de investigación: diseño avanzado; diseño urbano y movilidad.
Correo electrónico: daniela.orosan@gmail.com

David Navarrete Escobedo: Departamento de Arquitectura de la Universidad de Guanajuato. Líneas de investigación: actividades turísticas y culturales; desarrollo urbano y metropolitano.
Correo electrónico: davnnav25@hotmail.com

Georgina Cárdenas Pérez: Universidad Riviera. Líneas de investigación: ciudad y envejecimiento; envejecimiento, género y curso de vida.
Correo electrónico: georginacardenas@gmail.com

Jorge Alberto Juárez Flores: Centro EURE. Líneas de investigación: desarrollo urbano, movilidad urbana, seguridad vial. Correo electrónico: jorge.alberto.juarez.flores@hotmail.com

Kevin Alfonso Hernández Ortiz: TDG + Ciudades, Departamento de Planning. Línea de investigación: desarrollo urbano. Correo electrónico: kaho_96@hotmail.com

Pamela Ileana Castro Suárez: Posgrado y Licenciatura en Urbanismo de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México. Líneas de investigación: morfología urbana; arte y espacio

público; salud, niños y ciudad; mercados inmobiliarios.

Correo electrónico: pamela.castro@fa.unam.mx

Sellenne Galeana Cruz: Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México. Líneas de investigación: espacio público y vivienda.

Correo electrónico: selennegaleanacruz@gmail.com

Verónica Leyva Picazo: Facultad de Ingeniería de la Universidad Autónoma de Querétaro. Líneas de investigación: valuación de bienes inmobiliarios; economía urbana.

Correo electrónico: veronica.leyva@uaq.mx

GUÍA PARA AUTORES



CONVOCATORIA 2021

LÍMITE DE RECEPCIÓN DE CONTRIBUCIONES:

28 de febrero de 2021



ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO es una revista arbitrada de publicación permanente, indexada en Latindex y en EBSCO. Compila artículos de investigación, ensayos, reseñas de libros sobre el fenómeno urbano en el marco de regiones y ciudades, con diversidad de enfoques y metodologías. La revista no tiene ninguna responsabilidad en cuanto a su contenido.

Por tanto, acepta trabajos que aborden el estudio de las ciudades y de la urbanización desde perspectivas teóricas, históricas, políticas, espaciales, económicas, de desarrollo, de diseño y planeación urbana; a través del análisis espacial y territorial, arquitectónico y de la forma urbana, de movimientos sociales y ciudadanía, de población y género, de cultura e identidades; así como de estudios comparativos interdisciplinarios.

Los originales que se entreguen para publicación pasarán por un proceso de evaluación que incluye el arbitraje (doble ciego) a cargo de especialistas en el tema, además del proceso editorial que se desarrolla en varias fases. Por esto es necesario que su presentación siga ciertas normas editoriales para facilitar la edición y evitar el retraso de las publicaciones. La *Guía para autores*, que contiene las normas editoriales, se puede consultar a continua-

ción y en las siguientes páginas: <http://www.evaluacion.azc.uam.mx/>; <http://espaciosurbanos.azc.uam.mx/>; Facebook: Área De Estudios Urbanos Uam Azcapotzalco.

Informes: anuarioeu@azc.uam.mx

Editores responsables: Francisco Javier de la Torre Galindo y María Esther Sánchez Martínez

Área de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana.

GUÍA PARA AUTORES

Normas editoriales

Aspectos generales

- Los artículos de investigación que se entreguen a **ANUARIO DE ESPACIOS URBANOS, HISTORIA, CULTURA Y DISEÑO (AEUHCD)** para su publicación, deberán ser de carácter eminentemente académico. La estructura mínima del trabajo incluirá una introducción que refleje con claridad los antecedentes del trabajo, su objeto de estudio, el objetivo y, principalmente, la delimitación del problema; en el desarrollo, la discusión y argumentación teórico-metodológica con la que se responde al problema; y en las conclusiones, los resultados de la investigación y su aporte a la discusión teórica y el abordaje del problema. Por la naturaleza de los ensayos, estos responden a una estructura más libre sin descuidar los aspectos argumentativos
- Los trabajos deben ser inéditos y no estar sometidos simultáneamente a dictamen en otra publicación.
- Las colaboraciones deberán presentarse en su versión final y completas, ya que no se admitirán cambios una vez iniciado el proceso de arbitraje y producción.
- Los autores conceden al AEUHCD el permiso para que su material se difunda en la revista y medios digitales. Los derechos patrimoniales de los artículos publicados en AEUHCD son cedidos a la Universidad Autónoma Metropolitana, tras la aceptación académica y editorial del original para que éste se publique y distribuya tanto en versión impresa como electrónica; asimismo, los autores conservan sus derechos morales conforme lo establece la ley. Los autores recibirán una carta de cesión de derechos patrimoniales que deberá ser firmada en original por cada uno. Por otra parte, los autores podrán usar el material de su texto en otros trabajos o libros publicados por ellos mismos, con la condición de citar al AEUHCD como la fuente original de la investigación. Es responsabilidad de los autores obtener por escrito la autorización correspondiente para todo el material que incluya en su trabajo y que se encuentre protegido por la Ley de Derechos de Autor.
- Quienes entreguen colaboraciones deberán tomar en cuenta la diversidad de los lectores a los que se dirige. Los trabajos deberán estar escritos de manera clara, sencilla y bien estructurada.
- Las contribuciones se enviarán al correo electrónico: anuarioeu@azc.uam.mx, con el siguiente asunto: Propuesta contribución ANUARIO 2021.
- Se enviará en archivo digital por separado el *Curriculum Vitae* abreviado de los autores en una extensión de una cuartilla (tamaño carta, letter) como máximo, con tipografía Arial de 11 puntos, regular, con márgenes izquierdo, derecho, superior e inferior de 2.5 cm., justificado, incluyendo:
 - Nombre completo.
 - Centro, departamento y institución a la que se encuentra(n) adscrito(s) laboralmente.
 - Nivel de estudios alcanzado (disciplina o campo e institución) y estudios en curso, si lo hubiera.
 - Línea(s) de investigación actual.
 - Últimas tres publicaciones.

GUÍA PARA AUTORES



- 7.6. Cualquier otra actividad o función profesional destacada que corresponda.
- 7.7. Número telefónico fijo y móvil (WhatsApp).
- 7.8. Dirección de correo electrónico.
- 7.9. Código ORCID (<https://orcid.org/>). El cual debe incluir la liga completa.

Aspectos específicos

1. Título del trabajo, de preferencia breve, que refiera claramente el contenido. Se aceptan y consideran convenientes los subtítulos para aclarar y ampliar el contenido de las colaboraciones. El título en mayúsculas y minúsculas, centrado, en Arial de 14 puntos; los subtítulos de las secciones del texto en Arial 12 puntos, inclinadas.
2. Un resumen de 150 a 250 palabras, en español, inglés y portugués, que especifique la importancia del trabajo, sus alcances, aportaciones y aspectos particulares. Con interlineado sencillo, en Arial 11 puntos, regular.
3. Tres palabras clave que expresen los conceptos o ideas principales del artículo.
4. Debido al anonimato durante el proceso de arbitraje, no se incluirá en ninguna parte del texto el nombre de los autores.
5. La extensión de los artículos deberá tener de 10 mil a 12 mil palabras. Los ensayos deberán estar entre las 6 mil y 7 mil palabras. En ambos casos incluye: título, resumen, cuerpo del texto, cuadros, notas y bibliografía.
6. La extensión de las reseñas no debe rebasar las 3 mil palabras.
7. Artículos y reseñas se presentarán en versión digital en formato *Microsoft Word*, a espacio y medio (1.5 interlineado), con tipografía Arial

de 11 puntos, regular. Los márgenes izquierdo, derecho, superior e inferior de 2.5 cm., justificado.

8. Los párrafos sin sangrías. Separar cada párrafo con un espacio.
9. No deberán emplearse hojas de estilos, caracteres especiales ni más comandos que los que atañen a las divisiones y subdivisiones del trabajo.
10. Se usará el modelo APA (American Psychological Association) para la citación de las fuentes dentro del texto; es decir: apellido del autor, año y página; escrito entre paréntesis. Ejemplo: (Trabulse, 1987, p.132). En caso de utilizar la paráfrasis se mantendrá la referencia como sigue: (Trabulse, 1987). Consultar la guía: http://cosei.azc.uam.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=115&Itemid=517#9
11. Todos los autores citados en el cuerpo del texto deben coincidir con la lista de referencias en la bibliografía. Nunca debe referenciarse un autor que no haya sido citado en el texto.
12. Las citas textuales menores a 40 palabras deberán colocarse dentro del texto, entre comillas dobles, sin sangría, con su correspondiente referencia (apellido, año: número de página(s)). Ejemplo: (Dussel, 2001, p.47).
13. Las citas textuales que excedan las 40 palabras deberán colocarse sin comillas, sangradas a 1 cm. a la izquierda y a la derecha, en Arial 10 puntos, a espacio sencillo, con su correspondiente referencia (apellido, año: número de página(s)). Ejemplo:

La oposición entre una medicina de las especies patológicas y una medicina del espacio social estaba, a los ojos de los contemporáneos, disfrazada

por los prestigios demasiado visibles de una consecuencia que les era común: el hecho de poner fuera de circuito a todas las instituciones médicas, se tornaban opacas frente a las nuevas exigencias de la mirada (Foucault, 1966, p.65).

14. Las notas a pie de página se utilizarán únicamente para notas aclaratorias y no para las referencias bibliográficas. Las notas deberán tener numeración arábiga, interlineado sencillo, sin sangría, con tipografía Arial de 10 puntos y margen justificado.
15. Las referencias bibliográficas de las obras citadas se integrarán al final del texto, en orden alfabético, con tipografía Arial de 11 puntos, a espacio sencillo sin sangría. Consultar la guía: http://cosei.azc.uam.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=115&Itemid=517#9
16. Los cuadros, gráficas e imágenes, deberán integrarse en el texto, con su respectivo pie de página. También deberán enviarse por separado, con el formato especificado en los siguientes puntos. Su referencia dentro del cuerpo del texto deberá ser por numeración y no por su localización. Asimismo, incluir la referencia de la fuente o autor(es).
17. Los cuadros y gráficas, en formato *Microsoft Excel*, deberán numerarse con el sistema romano (Cuadro/Gráfica I, II, III, IV...).
18. Las imágenes (mapas, planos y fotografías) serán numeradas con el sistema arábigo (Figura 1, 2, 3, 4...) en formato JPG, TIFF o PNG a 300 dpi (puntos por pulgada) como mínimo.
19. En cuanto a las siglas, debe proporcionarse (al menos la primera vez) la equivalencia comple-

ta de las empleadas en el texto, en la bibliografía, en los cuadros, citas y gráficas.

Los artículos que no cumplan con los requerimientos antes mencionados no serán considerados para el proceso de dictaminación.

PROCESO DE EVALUACIÓN

Los originales de los artículos de investigación presentados pasarán por un proceso de evaluación que consiste en las siguientes tres fases:

Primera fase

El Comité Editorial del AEUHCD llevará a cabo dos procesos internos de revisión: uno técnico y otro de contenido. Con el primero se considera el cumplimiento de tres aspectos: a) que los autores no hayan publicado en el número inmediato anterior; b) el seguimiento de las normas editoriales (aspectos generales y específicos); c) el uso de referencias en todo el contenido no original (revisión a través de software de detección de plagio). En el segundo se valoran los aspectos relacionados con el contenido (en esta revisión se siguen los criterios del sistema de pares de doble ciego). El resultado de estos dos procesos determina los artículos que pasan a la segunda fase de evaluación.

El AEUHCD se reserva el derecho de hacer los cambios editoriales que se consideren convenientes.

El resultado de esta primera fase de la evaluación será inapelable.

Segunda fase

Con base en el modelo de pares de doble ciego, cada uno de los textos aprobados en la primera fase

GUÍA PARA AUTORES



de la evaluación se enviará a dos especialistas en el tema, quienes emitirán un dictamen académico de contenido. En el caso en que uno de los dictámenes sea negativo, se enviará a un tercero para que, con su resolución, se resuelva la controversia.

La dictaminación consistirá en la evaluación de aspectos formales, de estructura y de contenido.

El resultado de esta segunda fase de la evaluación será inapelable.

Tercera fase

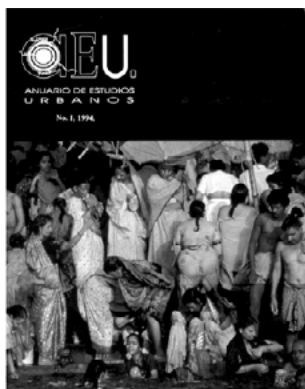
El Comité Editorial del AEUHCDC verificará el cumplimiento de las observaciones de los dictámenes en cada uno de los artículos aceptados en la fase anterior.

Los autores de los artículos aceptados deberán enviar por mensajería (DHL, UPS, FEDEX o Estafeta) tres cartas originales de cesión de derechos a la Universidad Autónoma Metropolitana. El Comité Editorial enviará el formato de la carta.

El resultado de esta tercera fase de la evaluación será inapelable.

Es de suma importancia para el **Área de Estudios Urbanos** dar a conocer diversas experiencias de investigación sobre el fenómeno urbano a través del *Anuario de Espacios Urbanos, Historia, Cultura y Diseño* con el objetivo de intercambiar el conocimiento y poder así generar un espacio de discusión y reflexión.

Francisco Javier de la Torre Galindo /
María Esther Sánchez Martínez



Anuario de
Espacios Urbanos
No.1, 1994

Historia: Barrios y colonias de la ciudad de México (hacia 1850)

Lucio Ernesto Maldonado Ojeda

Patrimonio

El carácter vernáculo ancestral y cotidiano de Tlacotalpan

Carlos Lira Vásquez

Teoría: Una revisión de las principales corrientes teóricas sobre el análisis urbano

Sergio Tamayo Flores-Alatorre

Desarrollo: Reestructuración económica y cambios en la especialización urbana: los casos de Guadalajara y Monterrey (1980-1988)

Fernando Pozos Ponce

Sociedad y alta primacía en el sistema urbano argentino

Norma C. Meichtry

Desarrollo turístico, TLC y cambio social en la frontera sur de México: el caso de Quintana Roo

Eduardo J. Torres Maldonado

Estado y políticas urbanas: Urbanización, ejidos y la nueva ley agraria

Ma. Soledad Cruz Rodríguez

Pobreza, vivienda y gobierno local. el caso de la delegación Benito Juárez en la ciudad de México

Judith Villavicencio y Ana María Durán

Reseña: El estudio de caso como caso

Jorge Ortiz Segura



Anuario de
Espacios Urbanos
No.2, 1995

Identidad: La vida cotidiana: concepto y coordenadas.

Rafael Torres Sánchez

Formación de identidades colectivas: identidades comunitarias e identidades sociales.

María Dolores París Pombo

Familia, política y movimientos sociales

Fernando Salmerón Castro

La relevancia de la investigación etnográfica en los estudios de urbanismo e identidad

Joaquín Hernández González y Joaquín Figueroa Cuevas

Historia: Historiografía sobre el artesanado urbano del siglo XIX.

Carlos Illades

La ciudad moderna: algunos problemas historiográficos.

Ariel Rodríguez Kuri

Desarrollo: Los chicos de las calles de resistencia, un problema endémico de una sociedad en crisis.

Jorge Próspero Roze

Género: Mujeres empresarias de Aguascalientes: significado y trabajo.

Guadalupe Serna

Las mujeres de los hogares populares urbanos y el manejo cotidiano del espacio

Clara Eugenia Salazar Cruz

Territorio: Dinámica socioespacial de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y patrones de segregación 1980-1990.

María Teresa Esquivel Hernández

Los ejes de metropolización.

Oscar Terrazas Revilla



Anuario de
Espacios Urbanos
No. 3, 1996

Historia urbana: Sociedad, cultura y ocio en la ciudad de México Independiente, 1821-1830

Manuel Chust

Estudios comparativos

Estrategias familiares, pobreza urbana y prácticas ciudadanas. Un análisis comparativo

Bryan R. Roberts

Género: The women of Mexico and the neoliberal revolution

Henry A. Selby, Myung-Hye Kim, Arthur D. Murphy and Michael A. Sadler

Hogares urbanos. Alternativas sociales y de política contra la pobreza

Rosalía López Paniagua y Gerardo Torres Salcido

Espacio urbano

Del proyecto urbano al proyecto de ciudad

François Tomas

Ciudades en expansión y transformación. Crecimiento y estructura urbana en ciudades mexicanas

Sergio Padilla Galicia

Turismo local, espacio costero y problemas urbanos en Yucatán

Diana Magnolia Rosado Lugo y José Humberto Fuentes Gómez

Identidades: La teoría de la ciudadanía en los estudios urbanos:

Estado y sociedad civil, derechos ciudadanos y movimientos sociales

Sergio Tamayo Flores-Alatorre

Does race matter? The use of racial theory in understanding

contemporary indian movements in Mexico and Latin America

Shannan Mattiace

Reseñas: Por una sociología del sujeto. Alrededor de Alain Touraine (Dubet y Wieviorka, coords.)

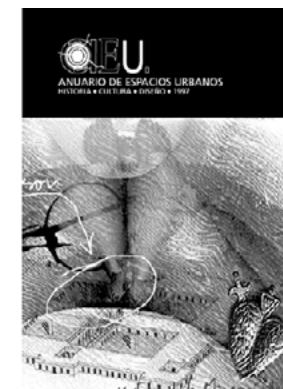
Ligia Tavera Fenollosa

Methodology for land and housing market análisis (Gareth and Ward)

Oscar Terrazas Revilla

La ciudad y sus barrios (Lee y Valdés, comps.)

Sergio Tamayo Flores-Alatorre



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 1997

Espacio y forma urbana: Ciudades medias, descentralización y globalización en América Latina.

François Tomas

La ciudad y su arquitectura, un tema para la identidad social.

Guadalupe María Milán Ávila

Cambios en la especialización urbana de las ciudades medias del

occidente.

Ulises Bonifacio Zarzúa Villaseñor

Historia urbana: The Dispute for Urban Space in Mexico City,

1890-1930 *Pablo Piccato*

Elecciones municipales en la ciudad de México, diciembre de 1925.

Javier McGregor Campuzano

Urbanización y desarrollo regional en el noreste mexicano, siglos

XVI-XIX. *Juan Ortiz Escamilla*

La urbanización demográfica en el noroeste mexicano, siglo XIX.

Marco Antonio Landavazo

La ideología en la Colonia. Algunos aspectos visuales. *Juan Manuel*

López Rodríguez

Identidad y cultura urbana: Movimientos sociales contemporáneos.

Alberto Melucci

Liberalismo y Estado social. *Armando Cisneros Sosa*

La representación ciudadana de las áreas vecinales del D.F.

De la Ley Orgánica a la Ley de Participación Ciudadana. *Florita Moreno A.*

Reseñas: Autonomía, redes de significación e impacto

institucional de los movimientos sociales

Sergio Tamayo Flores-Alatorre

Violencia y no violencia en los movimientos sociales

Jorge Ortiz Segura y Bustos

Signos. Anuario de Humanidades

Carlos Illades

La ciudad moderna: algunos problemas historiográficos

Rafael López Rangel

La experiencia olvidada. El Ayuntamiento de México:

política y gobierno, 1876-1912

Oscar Terrazas Revilla



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 1998

Desarrollo Urbano: La ciudad de México: ¿una ciudad global?

Christof Parreiter

Brasilia: una civilización en gestación. *Jean L. Herbert*

La relación centro-periferia en la producción del espacio urbano contemporáneo. El caso de Francia. *François Tomas*

Teoría y métodos: Hacia una nueva teoría de los movimientos sociales en América Latina. *Diane E. Davis*

El Zócalo de la ciudad de México. Un acercamiento metodológico a la etnografía de una plaza. *Kathrin Wildner*

Arquitectura: Evolución de la tipología arquitectónica y urbana.

Luis F. Guerrero B.

Espacio y forma urbana: Desarraigo y quiebre de escalas en la ciudad de México. Un problema de semiosis y estética urbana. *Katya Mandoki*

Historia urbana: Tlaxotalpan, una mirada retrospectiva a una ciudad preindustrial. *Vicente Guzmán Ríos*

Women's Vocational Education in 1920s Mexico City. *Patience A. Schell*
Urban Transportation and Chicago's City Body in the Early Twentieth Century

Georg Leidenberger

Identidad y cultura urbana: Dinámica religiosa a partir de la difusión diferenciada de tres agrupaciones religiosas en Banderilla, Veracruz.

Felipe Vázquez P.

Dimensiones culturales de la casa. *Marco A. Guadarrama Flores*

Identidades colectivas y patrimonio cultural. Una perspectiva sobre la modernidad urbana. *Sergio Tamayo*

Reseñas



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 1999

Ciudadanía: La construcción de la ciudadanía en las metrópolis.

Guadalajara. *Juan Manuel Ramírez Sáiz*

Cultura ciudadana, espacio público e identidades colectivas. Estudio de caso de los cierres de campaña del PRD, PAN y PRI en la ciudad de México, 1997. *Sergio Tamayo*

Teoría y métodos: Diseño industrial: arte implicado. *Wenceslao Rambla*

Relaciones entre sistema, mundo vital y movimientos sociales.

Armando Cisneros Sosa

Historia urbana: La ciudad de México y la... La construcción de la red telefónica, 1881-1902. *Victor Cuchi Espada*

El imaginario urbano del siglo XVII: la ciudad de Descartes y de Perrault. *Federico Fernández Christlieb*

La gestión educativa del ayuntamiento de México (1867-1896).

Ma. Eugenia Chaoul Pereyra

Globalización: Gobernancia global, urbanismo transnacional y capitalismo sostenible en la economía mundial. *André C. Drainville*

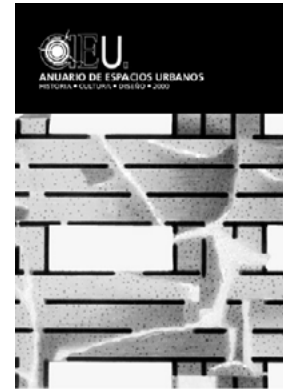
Geo política feminista: la ciudad de México como frontera. *Julie A. Murphy Erfani*

Desarrollo urbano: Expectativas familiares y evaluación del proceso de adquisición de la vivienda de interés social en el Distrito Federal.

Ana María Durán Contreras, María Teresa Esquivel Hernández y Ángela Giglia Ciotta

Territorio y distribución del ingreso en el neoliberalismo. El caso del Distrito del Centro, Oaxaca. *Victor Rafael González, Andrés E. Miguel*

Reseñas



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2000

Historia urbana: Los orígenes de las políticas de vivienda social en Chile: leyes, discursos y actores, 1843-1925. *Rodrigo Hidalgo*

Conservación del patrimonio: La normativa urbana vigente en la ciudad de Córdoba, Argentina. *María Rebeca Medina*

Espacio y forma urbana: Megaproyecto y nuevo urbanismo en la Disneyficación de Hermosillo. *Eloy Méndez Sáinz*

Las nociones de centro en la ciudad global. *Óscar Terrazas Revilla*

Complejidad en la conformación de reservas. *Guillermo Olivera*

Globalización y economías urbanas: Efectos del planteamiento sobre el territorio. Una mirada desde la experiencia metropolitana de Madrid.

Guillermo C. Tella

La ciudad de México en la red de ciudades globales

Chritof Parreiter

Organización doméstica y actividad empresarial: una relación de interdependencia necesaria

María Guadalupe Serna Pérez

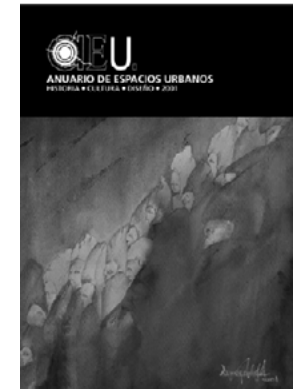
Identidad y política: La regionalización de las ciudades. *Lourdes C. Pacheco Ladrón de G.*

De cómo las artes y los artistas dan nuevas luces al campo de

revivificación urbana. *Javier Stanzola*

Vivienda y vida cotidiana. *María Teresa Esquivel Hernández*

Las manifestaciones callejeras y el Partido de la Revolución Democrática en el Distrito Federal (1997-1999). *Hélène Combes*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2001

Imaginario y conceptos: La ciudad como representación. Imaginario urbano y recreación simbólica de la ciudad. *Natalia Milanesio*

Historia, ciencia y sistemas urbanos: las "inversiones de perspectiva" en la obra de Bernard Lepetit. *Roberto Narváez de Aguirre*

Notas para el estudio del paisaje urbano. Una aproximación a la geografía imaginaria, *Félix Alfonso Martínez Sánchez*

Intereses y espacios: La arcadia colonial resucitada. El Centro Histórico de Lima como patrimonio mundial. *Maaria Seppänen*

La arquitectura y la producción de imágenes de tarjeta postal. La invocación de la tradición versus el regionalismo crítico en Curitiba.

Clara Irazábal

La reconquista del Centro Histórico. Conservación urbana y gentrificación en la ciudad de Puebla. *Gareth A. Jones y Ann Varley*

Lógica del desarrollo de la city en Hamburgo. *Toralf González*

Archipiélago de la modernidad urbana. Arquitecturas de la

globalización en la ciudad de México. *Sergio Tamayo*

Actores y esfera pública: El movimiento estudiantil mexicano de 1968. Treinta años de debates públicos. *Vania Markarian*

Rituales religiosos y políticos en la ciudad de México.

Mariángela Rodríguez

La participación política y social de las mujeres en el Distrito Federal hacia la mitad del siglo XX (1940-1952). *Ma. Cristina Sánchez-Mejorada F.*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2002

Imaginario y conceptos: Memoria, historia y ciudad: lugares en el tiempo; momentos en el espacio. *Sandra Jatahy Pesavento*. Más allá de El Aleph: la noción de barrio en la historiografía urbana y la validez de las historias barriales. *Ernesto Aréchiga*

Significar el pasado urbano de la ciudad de México a partir de la novela Nueva burguesía. *Teresita Quiroz Ávila*

Intereses y espacios: La ciudad de Zacatecas en el Siglo de las Luces. *Francisco García*

Las relaciones entre gobierno municipal y empresas de servicios público en Argentina. Un estudio de caso, Rosario 1887-1910. *Norma Silvana Lanciotti*

Precursores de la planificación y el urbanismo y la construcción de las bases para el desenvolvimiento de la ciudad de México del siglo XX. *Gerardo G. Sánchez Ruiz*

Límites de una gestión municipal en la modernización de la trama urbana. La Vivienda del Trabajador, Rosario (Argentina) 1920-1926.

Diego Roldán, Leticia Rovira, Ignacio Martínez. Arquitectura MEX-USA. *Eloy Méndez Sáinz*

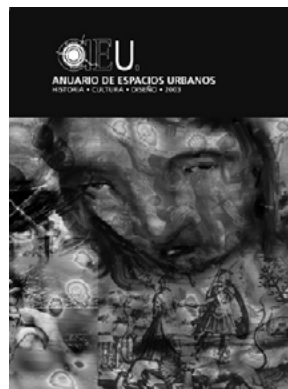
An Urban Rehabilitation proposal for the west side of Manhattan"- Centro Delle Arti" core of a sensorial walkway. *Sonia Sabbadini*

Actores y esfera pública: Mujer y familia en Tunja a finales de la Colonia. *Mariángeles Mingarro Arandis*

"De nuevo en la esquina los hombres están": prácticas musicales y sociabilidades urbanas. *Luis Enrique Assis García*

Transformación urbanística y migración en la Ciutat Vella de Barcelona. *Guillermo Alonso Meneses*

Yucas.com: ciberespacio y prácticas sociales de jóvenes meridanos. *José H. Fuentes Gómez, José M. Gamboa Cetina, Magnolia Rosado Lugo*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2003

De los métodos: Una genealogía de metodologías cualitativas para el estudio de la percepción del espacio urbano: planos mentales, observación participativa, análisis experimentales, croquis y vitrinas. *Jorge Morales Moreno*

De la historia: El agua y el teléfono. Relaciones entre el Ayuntamiento y una empresa privada en la ciudad de México, 1881-1911. *Victor Cuchi Espada*

Dimensiones de la globalización: Aspectos espaciales del desarrollo de la infraestructura de Internet en América Latina. *Ana María Fernández-Maldonado*

Centralidad y globalización en la ciudad de México.

Oscar Terrazas Revilla

Despliegue de las identidades

El espacio urbano y la construcción de lo público: reflexiones en torno a lo público en el barrio de La Fama, Tlalpan. *María Camarena y María Ana Portal*

Conflicto y negociación en la renovación del centro de Sao Paulo: Asociación Viva o Centro. *Heitor Frúgoli, Jr.*

Urbanización: las experiencias

El conjunto urbano San Buenaventura. Un caso de poblamiento en la periferia metropolitana. *María Teresa Esquivel Hernández*

Uso agropecuario de los espacios urbanos y peri-urbanos en la Delegación Milpa Alta al sur del Distrito Federal. *J. Rivera, H. Losada, J. Cortés, R. Soriano, J. Vieyra, M. López*

Reseña: El individualismo social: cambio y continuidad en la historia de la modernidad. *Florita Moreno Armella*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2004

La ciudad en la historia: Urbanismo y Revolución Industrial en Europa: la Nueva Barcelona de Ildefonso Cerdà. *José Manuel Prieto González*

La ciudad en la memoria: imágenes, momentos y significados de la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XIX, en *El libro de mis recuerdos* de Antonio García Cubas. *Barbara Velarde Gutiérrez*

Corredores urbanos, transporte y vialidad: Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos. *Emilio Pradilla Cobos y Ricardo A. Pino Hidalgo*

Red vial y red de transporte en la ciudad de Curitiba. *Belcrist María Panek*

Problemas urgentes de la planeación urbana. Aproximaciones al espacio urbano de la vejez en el Distrito Federal. *Virginia Molina Ludy*

Políticas culturales y desarrollo regional en México. Apuntes para una discusión necesaria. *Cuahtémoc Ochoa Tinoco*

El municipio: el marco jurídico e institucional de la planeación y los problemas urbano-regionales en México. *Guillermo Olivera Lozano*

Nuevas consideraciones sobre el pluralismo (en) y la planificación: planificación diferenciada e ideología multicultural, políticas y prácticas en el Canadá. *Liette Gilbert*

Ciudad y paisaje urbano: "Jardín Borda". Metodología previa para el rescate de un jardín histórico. *Raúl Raya García*

El espacio público como paisaje. *Guillermo Nagano Rojas*

Reseñas: *Georg Leidenberger*. La búsqueda de un pasado provechoso: planeación urbana modernista en una era posmoderna

Ciudades latinoamericanas en la encrucijada de la globalización y la migración transnacional. *Jorge Ortiz Segura*

La ciudad como espejo de la condición humana. *José S. Revueltas Valle*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2005

Espacios imaginados: Espacios imaginados y las formas simbólicas del EZLN en la ciudad de México. *Sergio Tamayo y Xóchitl Cruz-Guzmán*

Espacio urbano y ambiente: Geopolítica metropolitana de México: el manejo del conflicto en el entorno de los cambios políticos nacionales y la gestión conflictiva del agua *Felipe de Alva*

Espacio urbano arquitectónico: El espacio (con)sentido de la Plaza: Tlalpan y San Jacinto *Victor Guzmán*

Bordes vivos: límites cognoscitivos del centro de Mexicali *Félix Alfonso Martínez Sánchez*

The provincial Late-Victorian & Edwardian City. Some selected examples of civic design and the use of urban space, 1880-1914 *Ian Morley*

Planeación urbana: Disciplining society through the city: The genesis of city planning in Brazil and Argentina (1894-1945) *Joel Outtes*

Will professionals 'return' to the centre of Latin American cities? The residential aspirations of professional households in Puebla, Mexico *Hélène Bélanger*

Ciudad global y regularización del suelo habitacional en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México *Elias A. Huamán*

Espacio subjetivo e identidad urbana: La representación del espacio en Kant y Husserl. *Armando Cisneros*

Los espacios de la identidad y la socialización de memoria colectiva en el ámbito urbano *Jorge Morales*

Tradición y modernidad en el barrio de Xaltocan *Ma. de Lourdes P. Femat*

Reseñas: Seis miradas hacia Xochimilco *Sergio Tamayo*

La ciudad capitalista como cultura urbana *Sergio Tamayo*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2006

Concepción del espacio y metodología: El lugar del mundo *Armando Cisneros Sosa*. La cuestión de los paradigmas en las investigaciones históricas del urbanismo y la arquitectura *Roberto Narváez*. Los métodos cualitativos y los estudios urbanos. Antecedentes del uso de metodologías cualitativas en la UAM

Azcapotzalco *María Emilia González Díaz / Jorge Ortiz Segura*
La capital novohispana desde el taller del imaginista
Leticia Algaba

Historia urbana y planeación: Movimiento de la planeación moderna de ciudades en América Latina, 1872-1938

Gerardo G. Sánchez Ruiz

Identidad urbana: Hacia una sociología crítica de los diseños: la cuestión del espacio como "objeto cultural" y soporte de representación de identidad. *Jorge Morales*. El Paseo de la Reforma: entre la tradición nacionalista y el funcionamiento urbano. *Ramona Pérez*

Planeación urbana: El nuevo hábitat de la irregularidad territorial en el municipio de Chimalhuacán, Zona Metropolitana de la ciudad de México

Elías Huamán y Rocío González

Progresos en materia de gobernanza del agua en México y el reto de la adaptación en zonas urbanas

Judith Domínguez

Organizaciones sociales y migración

Migración y organización indígena transnacional: el Frente Indígena de Organizaciones Binacionales

Josefina Franzoni

Reseñas: Las aguas de Atlixco. Estado, haciendas, fábricas y pueblos, 1880-1990

Gloria Camacho Pichardo

Reseñas críticas: Desafío de las ciudades globales. *Judith Domínguez Serrano*

Regreso al espacio público

Sergio Tamayo



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2007

Espacio urbano y vida cotidiana: Espacio urbano, memoria colectiva y la vida cotidiana: algunas consideraciones teóricas y metodológicas a partir del giro lingüístico. Una perspectiva desde los estudios urbanos *Gabriela A. Victoria Jardón, Jorge Morales Moreno*

Dinámica inmobiliaria en el cruce de dos caminos: el Paseo de la Reforma e Insurgentes en la ciudad de México

Oscar Terrazas, Orlando Ipiña

Los caminos de la juventud callejera

María Elena Rodríguez Lara, Wendy Jazmín Monroy Jiménez

Imagen colectiva del paisaje urbano en Mexicali, B. C.

Félix Alfonso Martínez Sánchez

Uso social del espacio urbano

Espacios globales, nuevas formas de fragmentación y exclusión social. Los casos de Santa Fe en la ciudad de México y Huechuraba en Santiago de Chile *Felipe Link L.*

Análisis e implicaciones del Bando Dos en la distribución de la población metropolitana

María Teresa Esquivel, Rene Flores Arenales

Las Lomas de Chapultepec

Manuel Sánchez de Carmona, María del Carmen Bernárdez La Paz, Bolivia. Una traza ideal religiosa y motivos políticos

Ana Meléndez Crespo

Reseñas: Renovación, restauración y recuperación arquitectónica y urbana en Portugal

Carmen Bernárdez

Planeación moderna de ciudades



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2008

Espacio urbano: Santa María Magdalena: las dimensiones del cambio rural-urbano en la periferia de la ciudad de Querétaro

Alfonso Serna, Martha Otilia Olvera Estrada

Crecimiento y competitividad territorial en el centro norte de México: la experiencia reciente del Área Metropolitana de San Luis Potosí

José Guadalupe Rivera

Dinámicas inherentes al servicio del agua

Astrid Petzold

Ciudad y procesos sociales: Procesos territoriales, participación social y globalización. Construyendo el espacio en los terrenos del ex-Lago de Texcoco *Maribel Espinoza Castillo*

Anillos de crecimiento generacional en la Zona Metropolitana del Valle de México: la Edad Mediana en un análisis por delegación y municipio, 2005

María Teresa Esquivel, Rene Flores Arenales

Transición política y gobernanza territorial en México

Alfonso Iracheta Cenecorta

Historia urbana: Participación de los caminos en el crecimiento de la ciudad de México hasta 1929

Manuel Sánchez de Carmona

La fundación y función de San Luis Potosí en el septentrion novohispano. Entre la historiografía tradicional y las nuevas miradas al pasado potosino

Ramón Alejandro Montoya

Origen de pueblos a partir de haciendas y ranchos: Nuevo León y Coahuila en el siglo XIX

Alejandro González Milea

El crecimiento urbano y la transformación del paisaje natural del Distrito Federal en el siglo XIX

Carlos Contreras Servín, María Guadalupe Galindo Mendoza

Reseñas: Cada quien su ciudad

Guillermo Ejea Mendoza

Sobre cerebros, exocerebros, prótesis y otros artilugios de la memoria

Jorge Morales Moreno



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2009

Historia: Los instrumentos políticos para la defensa de las tierras en el Azcapotzalco virreinal

Guadalupe Sánchez Álvarez

Urbanismo: Elementos para una aproximación teórica a las constelaciones urbanas en la ciudad de La Paz, Bolivia

Juan Francisco Bedregal Villanueva

Población, vivienda y centralidad: el caso de la Delegación Cuauhtémoc (ciudad de México, D.F.), 1905-2005

María Teresa Esquivel Hernández, Gabriela Ponce Sernicharo, Rene Flores Arenales

Transformación del uso del suelo en dos fraccionamientos residenciales de lujo en la ciudad de México

Manuel Sánchez de Carmona Lerdo de Tejada, Óscar Terrazas Revilla

Actores urbanos: Explotación sexual comercial de varones adolescentes: un fenómeno urbano en Yucatán

Gina Villagómez Valdés

Otras perspectivas en la representación del espacio: Sobre la representación del espacio y nuestra cultura visual contemporánea

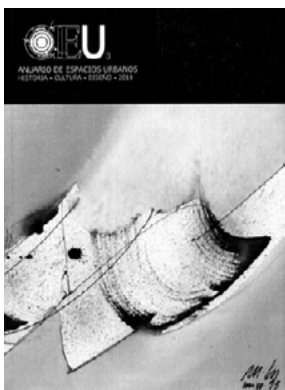
Arturo Rodríguez Döring

Reseñas: El Atlas pintoresco de Iñaki Ábalos

Ma. del Carmen Bernárdez de la Granja

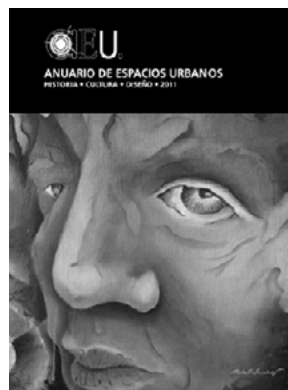
Cinco ideas, conceptos y debates en torno al tema de la modernidad

Jorge Morales Moreno



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2010

Espacio urbano: Estudio y análisis de un jardín histórico en Cuernavaca, Morelos *María de los Angeles Barreto Rentería, Félix Martínez Sánchez*
Aforos viales y la centralidad económica-urbana. Corredor Tlaxcala-Puebla *Jorge Martínez Bolívar*. La transformación de las Lomas de Chapultepec *Manuel Sánchez de Carmona Lerdo de Tejada*
El ruido y la ciudad *Fausto E. Rodríguez Manzo, Elisa Garay Vargas, Laura A. Lancón Rivera*
Historia urbana: Modernidad, agua y territorio. El Sistema Lerma *Ma. del Carmen Bernárdez de la Granja, Francisco Santos Zertuche*
Perivencia de Tenochtitlán en la ciudad de México *María Teresa Martínez Herrera, Enrique Eugenio Pastorino Chassale*
El plano oficial de la ciudad de México en 1900 *María Esther Sánchez Martínez*
Nueva Gourna. Un patrimonio cultural amenazado *Francisco Santos Zertuche*
Identidades y cultura urbana: Simpatía por el diablo: Octavio Paz y la reivindicación de una historia cultural de los movimientos urbano-populares (a propósito de la terminología sobre las revoluciones islámicas y las rebeliones ciudadanas) *Jorge Morales Moreno*
La globalidad del espacio urbano: la Villa de Guadalupe *Sergio Tamayo Flores, Jorge Ortiz Segura y Bustos, María Emilia González Díaz*. Imagen urbana y transporte público en la ciudad de México, los paraderos *Belcriz María Panek*
Reseñas: Reseña crítica del libro: *Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día*, Ascher François, 2004, Alianza Editorial, Madrid *Amir García Villalpando*
Reseña del libro: *COSMOS. Enciclopedia de las ciencias y tecnología en México*. Tomo 1. Ingenierías, diseño y tecnología, Dr. Óscar González Cuevas, coordinador *Manuel Sánchez de Carmona Lerdo de Tejada*
Reseña del libro: *Entre oficio y compromiso, un arquitecto. Vida y obra en tiempos de cambio*, José Ángel Campos Salgado, UNAM, Facultad de Arquitectura, 2010, México *Manuel Sánchez de Carmona Lerdo de Tejada*



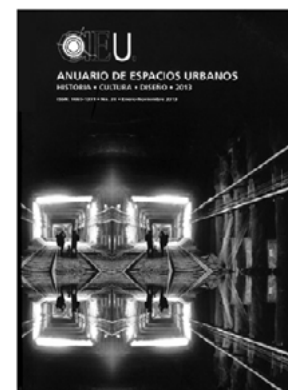
Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2011

Espacio urbano: La muerte simbólica del urbanismo funcionalista. Los efectos del sismo de 1985 en México, *Guadalupe Olivier y Sergio Tamayo*
La Avenida Juárez y los sismos de septiembre de 1985, *Consuelo Córdoba Flores*
El ruido por tráfico vehicular. Un análisis preliminar del problema en la ciudad de México, *Fausto E. Rodríguez Manzo y Elisa Garay Vargas*
Transformaciones en el espacio urbano de las megalópolis de América Latina. El caso de la ciudad de Buenos Aires *Verónica de Valle*
Historia urbana: Notas sobre la construcción urbana de una ciudad pequeña mexicana: La Piedad de Cavadas, Michoacán (1592-2010) *Martín M. Checa-Artasu*
El imaginario moderno de la arquitectura mexicana a través de las imágenes y publicidad de la revista *Arquitectura* (primera época: 1938-1948) *Sabrina Baños Poo*
Identidades y cultura urbana: Remembranza de la modernidad inacabada: ciudad, identidad y precariedad en la delegación Milpa Alta *Oscar Rogelio Caloca Osorio*
Hábitat y pobreza urbana: falta de oportunidades en la zona metropolitana de la ciudad de México *Bruno Cruz Petit*
Habitabilidad en Azcapotzalco. Aplicación de métodos cualitativo en San Juan Tilihuaca *Jorge Ortiz Segura, Ricardo Rodríguez Arvizu, José Raúl Mena Miranda y Silvia Castro Miranda*
De nodos, hitos y umbrales: Entrevista a Adrián Gorelik *Nathanael Reséndiz*
Reseña del libro *Plaza de la República* *María del Carmen Bernárdez de la Granja*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2012

Espacio urbano: El espacio urbano como lugar del desencuentro, *Astrid Helena Petzold Rodríguez*
Desechar o deshacer. La pertinencia de la producción artística en el paisaje urbano, *Alejandro J. Peimbert Duarte*
El ruido y su impacto en el espacio público tradicional de la ciudad de México, *Fausto E. Rodríguez Manzo y Elisa Garay Vargas*
Los edificios con valor patrimonial de la avenida Juárez del Centro Histórico de la ciudad de México, *Consuelo Córdoba Flores y Francisco Santos Zertuche*
Historia urbana: Obras y servicios urbanos. Las mejoras materiales en el río Zahuapan de la ciudad de Tlaxcala (1885-1910), *Carlos Bustamante López*
Inundaciones, hundimiento y drenaje: acuerdos y divergencias en el diagnóstico de los problemas hidráulicos de la ciudad de México en la década de 1950, *Isaac Acosta Fuentes*
El Canal de la Viga. Movilidad y actividades urbanas, *María del Carmen Bernárdez de la Granja*
Identidades y cultura urbana: Las periferias metropolitanas, nuevas espacialidades y novedosas formas de vida: el caso del municipio de Huehuetoca, Estado de México, *María Teresa Esquivel Hernández y Jorge Neri Vargas*
De nodos, hitos y umbrales: ¿Y si Hernán Cortés fuera el padre de la patria?! A propósito del libro *Crónica de la Eternidad*. ¿Quién escribió la historia verdadera de la conquista de la Nueva España? *Jorge Morales Moreno*
Reseña del libro: *Manual de delitos urbanísticos*, *Eliás Antonio Huamán Herrera*
Carlos Lazo: los arquitectos como planificadores
Entrevista a Alejandro Lazo, *Eduardo Langagne*



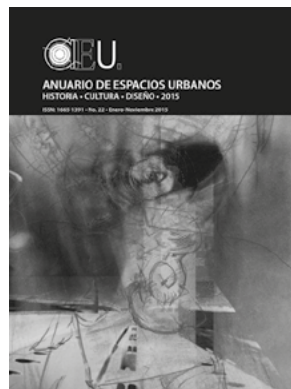
Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2013

Espacio urbano: De la justicia socioterritorial a la justicia espacial. Una revisión *Guillermo Ejea Mendoza*
El espacio de Bachelard. *Armando Cisneros Sosa*
La reestructuración económica y territorial de León y del Bajío en Guanajuato. Nuevas formas territoriales en México, *Carlos Téllez Valencia*
Movilidad urbana por razón laboral en la Zona Metropolitana del Valle de México, *José Manuel Landín Álvarez*
Las albercas en Cuernavaca. Esquematisando el uso diferenciado del agua, *Rafael Monroy-Ortiz*
Historia urbana: Obras públicas y ciudadanía: las etapas de gestión de una obra pública en el Cusco del primer tercio del siglo xx, *Jéssica Esquivel Coronado*
Identidades y cultura urbana: Percepción y apropiación socio-espacial infantil de la ciudad. El espacio recordado de la plaza pública, *Vicente Guzmán Ríos*
Apropiación y disputa por el espacio público urbano: la lucha por la defensa del Tianguis de Artesanías del centro histórico de Coyoacán, *José Luis Gayosso Ramírez*
La reconquista de la ciudad: gentrificación en la zona de la Alameda Central de la ciudad de México, *Adrián Hernández Cordero*
De nodos, hitos y umbrales: El cartel como instrumento para generar conciencia. *Manuel de la Cera Alonso y Parada*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2014

Espacio urbano: Ciudadelas: una estrategia de desarrollo urbano en la ciudad de México, *Guillermo Ejea Mendoza*
Acercamiento al cambio climático desde el espacio, la diferencia y la escala, *Angélica Rosas Huerta y Verónica Gil Montes*
Nuevos paradigmas de diseño urbano en la ciudad de México. Dinámica urbano-inmobiliaria bajo el modelo neoliberal, *Heriberto E. Maldonado Victoria*
Diseño urbano-arquitectónico de un espacio público recreativo: del plano y la traza a la realidad. La ciudad de La Plata, motivo de ética para el urbanismo, *Aarón César Castañeda Martínez*
Historia urbana: Crecimiento urbano e impacto en el ruido ambiental de la delegación Azcapotzalco: Un análisis cartográfico, *Fausto E. Rodríguez Manzo, Elisa Garay Vargas y Gerardo G. Sánchez Ruiz*
La parroquia de los Santos Apóstoles Felipe y Santiago de la Orden dominica en Azcapotzalco, *Minerva Rodríguez Licea*
Identidades y cultura urbana: Espacios artísticos y culturales de Regina. Efectos de la revitalización en el Centro Histórico, *Sergio Antonio Carmona O'Reilly*
En la ciudad de la esperanza. Las dinámicas sociales de la juventud en los espacios públicos contiguos al templo de san Hipólito. *Erick Serna Luna, José Luis Ávila Romero, Nallely Cazares García y Mauricio Cazares García*
De nodos, hitos y umbrales: La viscera arquitectónica. La edificación de las entrañas de Emilio López-Galiacho, *César Martínez Silva*
Building the Urban Reef / Construyendo el arrecife urbano (Ensayo, texto inédito), Feike de Jong, Presentación de Elías A. *Huaman Herrera*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2015

Una perspectiva sobre los estudios urbanos: ¿Qué son los Estudios urbanos? Una definición del campo de estudios, breve historia, algunos temas claves y perspectivas, *Jorge Morales Moreno*
Espacio urbano: Entre la ciudad popular y la ciudad global: la ambigüedad de las políticas de desarrollo urbano en la Ciudad de México en 1997-2014, *Guillermo Ejea Mendoza*
La política de suelo del megaproyecto urbano Angelópolis y sus efectos en la periferia poniente de Puebla, *Pedro Martínez Olivares*
Sistema de corredores BRT Mexibús, estado de México: planeación y política, *Jorge Alberto Juárez Flores*
El nacimiento de un teatro moderno: el Palacio de Bellas Artes, *Armando Cisneros Sosa*
Introducción al pensamiento sonoro, *Iván Pujol*
Historia urbana: Desamortización, economía y estructura urbana de la ciudad de México durante el siglo XIX: 1854-1876, *Frida Gretchen Nemeth Chapa*
Salud pública, higienismo y espacio urbano. Las instituciones de la Beneficencia Pública durante el Porfiriato, *Consuelo Córdoba Flores y Francisco José Santos Zertuche*
Redes comerciales, caminos, templos y conventos en algunas zonas del México prehispánico y colonial del siglo XVI, *María Teresa Guadalupe Martínez y Francisco José Santos Zertuche*
De nodos, hitos y umbrales: Sobre la obra de Gerardo Toledo, *María Eugenia Rabadán Villalpando*
Reseña del libro Las instituciones de educación superior en la centralidad metropolitana de la Ciudad de México, *Jesús Adrián Mendoza Hernández*
Desarrollo Urbano y Movilidad Sustentable. La autogestión de la movilidad en el desarrollo urbano actual. Nota crítica. *Jesús Adrián Mendoza Hernández, Alma Janet Olvera Hernández*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2016

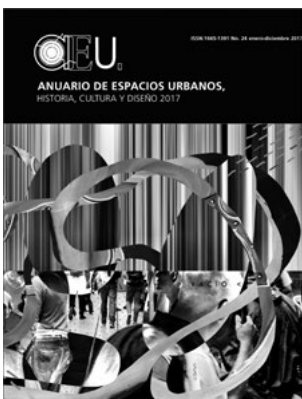
Espacio urbano: Efectos del desarrollo inmobiliario y precio del suelo en la morfología de Torreón, *Sergio A. Carmona O'Reilly*
La morfogénesis urbana de la Heroica Ciudad de Tlaxiaco, Oaxaca, *Misael Chávez García*
Conservación de los espacios públicos recreativos a través de análisis cuantitativos. El parque de la China en Azcapotzalco como estudio de caso, *Karina Piedras Reyes*
Desigualdad en el acceso al arte y la cultura en el espacio público. Bosque de Chapultepec 1era. Sección 2015, *Federico Jesús Vargas Rodríguez*
Historia urbana: La incursión del Mercado de San Pedro en el escenario urbano del Cusco en el primer tercio del siglo XX. El debate sobre su ubicación y legitimación ciudadana, *Jessica Esquivel*
Identidades y cultura urbana: El espacio público de la recreación: expresión de identidad y cultura local, *Aarón César Castañeda Martínez, María de Lourdes Sandoval Martiñón*
Expresión de las identidades en el espacio público de Lerma, Estado de México, *Adrián Mendoza*
De nodos, hitos y umbrales: Un lento camino hacia la sostenibilidad en las ciudades mexicanas. Reseña del libro: Ciudades sostenibles en México. Una propuesta conceptual y creativa, *Minerva Rodríguez Licea*
Reseña del Primer Seminario Internacional "Representaciones cartográficas de ciudades en la investigación", *Consuelo Córdoba Flores*
Mirar hacia abajo. La ciudad, un escenario, *Silverio Orduña Cruz*
Mirar hacia abajo, *De Nayeli Benhumea*



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño. 2017

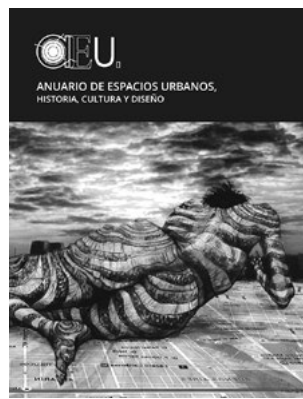
Espacio urbano: La práctica del recorrido como construcción de sentido y territorialidad en la vida urbana *Christian Omar Grimaldo Rodríguez*
El espacio sonoro en la Plaza Santo Domingo *Iván Pujol Martínez*
Chaminés simbólicas e conjuntos indiosociáveis: a integridade nos tombamentos de núcleos fabris *Paula Aragão de Souza, Virginia Pontual*
Operação Urbana Consorciada, Insegurança Jurídica e Segregação Sócio Espacial: o Caso de Niterói/RJ *Jorge Antônio Martins*
Calidad del servicio en sistemas de transporte BRT. Propuesta metodológica para evaluar al Sistema de corredores Mexibús, Estado de México *Jorge Alberto Juárez Flores, Thiany Torres Pelenco*
Historia urbana: Awkaypata. Las explanadas sagradas del Cusco Incaico Germán Zecenarro Benavente
Aguas y ciudad en San Fernando del Valle de Catamarca (siglos XVII-XVIII) *Cecilia Argañaraz*
Los comienzos de la "obra nueva del agua" en la Puebla de los Ángeles *Antonio Pedro Molero Sañudo*
Utopías urbanas: el legado social de José Luis Cuevas Pietrasanta *Alfonso Valenzuela Aguilera*
Recorrido Morfológico de la dinámica expansiva de Puebla y Xalapa: del damero al plato roto. Siglo XX. *Pedro Martínez Olivarez, Arturo Velázquez Ruiz*
La década de oro pergaminense. Análisis del proceso de urbanización de la ciudad de Pergamino - Prov. de Buenos Aires, Argentina - y su vínculo con el desarrollo de la industria confeccionista local (1960-1970) *Marina Calderone, Victoria Sánchez Luján*
Identidades y cultura urbana: Trabajo y acción colectiva en el espacio público. Gentrificación, prácticas de resistencia y formas de apropiación espacial por parte de los vendedores de la vía pública en el Centro Histórico de Querétaro *José Luis Gayosso Ramírez*
Atributos y significados en torno a una plaza. El Barrio Mágico de San Agustín de las Cuevas *Vicente Guzmán Ríos*

Continúa en la siguiente página...



Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño, 2017

Fenómenos sociales provocados por la rehabilitación de la Alameda Central de la Ciudad de México *Orlando Issac Ipiña García*
Tecnologías sociales y prácticas urbanas inclusivas: diseño, gestión y construcción participativa de un espacio comunitario *María Macarena Blanco Pepi, Lucía Antonela Mitidieri*
Miradas en movimiento. Elementos para una etnografía de la vida pública urbana *Martha Cecilia Cedeño Pérez*
De nodos, hitos y umbrales: Algunas reflexiones en torno al acercamiento a la ciudad desde una perspectiva cualitativa Nota crítica *Ruth Guzik Glantz*
Dos o tres cosas que se de ella. Notas críticas acerca de la ciudad compacta *Eleonora Leich*
Vorágine urbana, sinopsis de una cotidianidad fragmentada Reseña de la obra de Claudio Corrales Quesada
Vorágine Urbana de Claudio Corrales



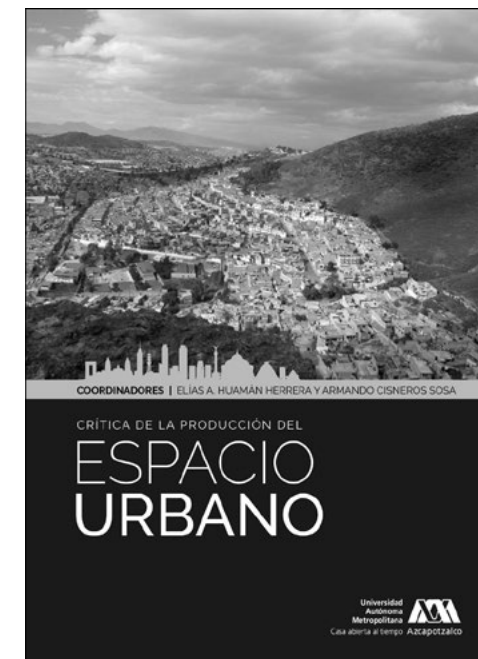
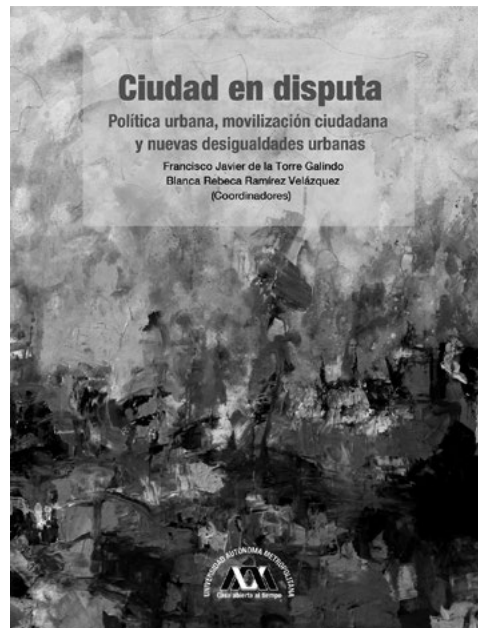
Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño, 2018

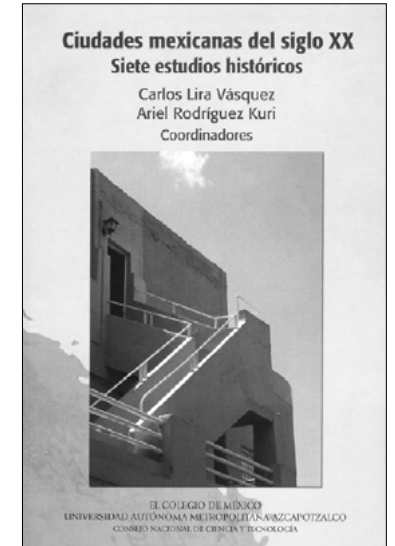
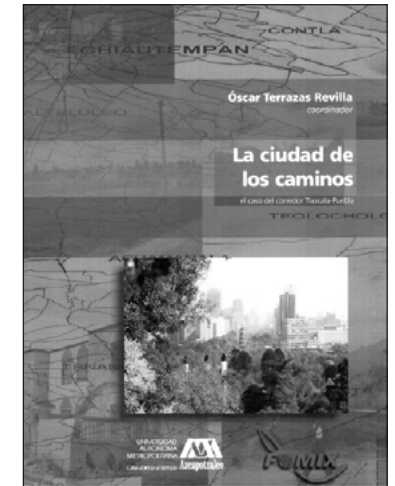
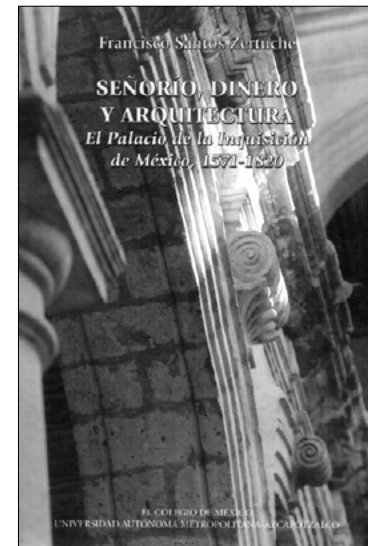
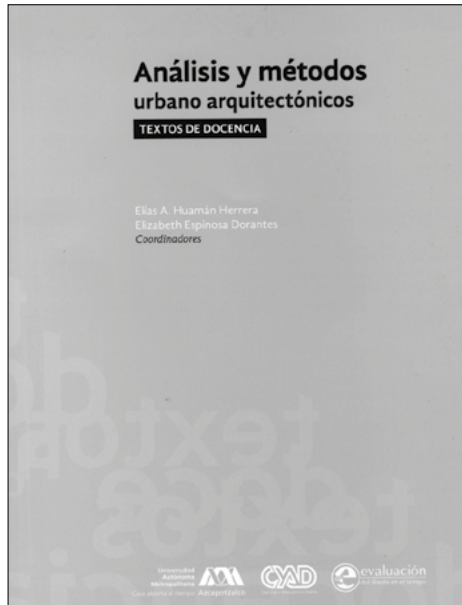
Espacio urbano: Las piedras y las luchas sociales La Alameda Santa María la Ribera como "escenario urbano" de aprendizaje social *Christof A. Göbel*
Identificación de hechos urbanos en la traza e inmuebles patrimonio cultural de las colonias Martín Carrera, Vallejo e Industrial *Hilda Melisa Díaz Gutiérrez*
Entre derecho a la ciudad, segregación y estigma: dos estudios de caso al sur de Quito, Ecuador *Myriam Johanna Hinojosa Barahona*
Historia urbana: Saltando la línea entre lo público y lo privado Espacio público e imagen urbana. Una breve contribución conceptual *Vicente Guzmán Ríos*
Identidades y cultura urbana: Proyectando o planeando la ciudad El proceso de gentrificación y renovación urbana en el Centro Histórico de Ciudad Juárez. Desplazamiento de actividades comerciales tradicionales *Daniel Quezada Daniel*
De la ciudad vivida a la Ciudad Patrimonio: Antigua Guatemala y la medina de Fez frente al turismo y la escenificación de la vida cotidiana *Carlos Ríos-Llamas*
La urbanización al sureste de Lima a lo largo de la Avenida Leguía y las malas prácticas de los desarrolladores inmobiliarios entre los años 1919 y 1930 *Jessica Esquivel Coronado*
Hacia la transterritorialización de la política pública de videovigilancia en México *Lucía Carmina Jasso López*
Transformación de la Alameda Central en el marco de tendencias globales y coyunturas locales. Análisis etnográfico de su producción social y prácticas emergentes *David Rodríguez López*
Entre la violencia y la higiene. Prácticas cotidianas en Ciudad Juárez, Chihuahua, en la década del cuarenta *María del Carmen Zetina Rodríguez / Rutilio García Pereyra / Frida Gretchen Nemeth Chapa*
De nodos, hitos y umbrales: Reseña del libro La barranca de Huentitán: materialidad, apropiaciones e imaginarios urbanos *Alicia Reynoso Peña*
La azotea en la Ciudad de México, ¿espacio residual o espacio potencial para el desarrollo de vivienda? *Iván Pujol Martínez / David Hernández Casas*
La obra de Enrique Anzaldúa *Jorge C. Morquecho*

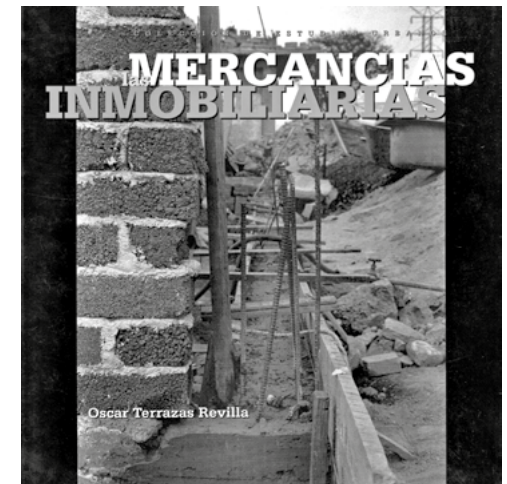
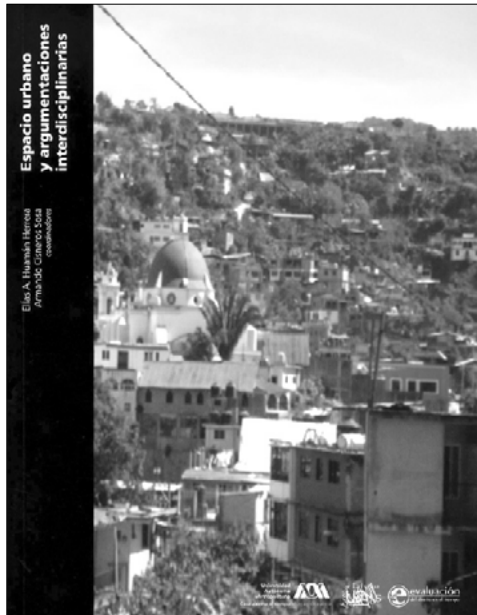
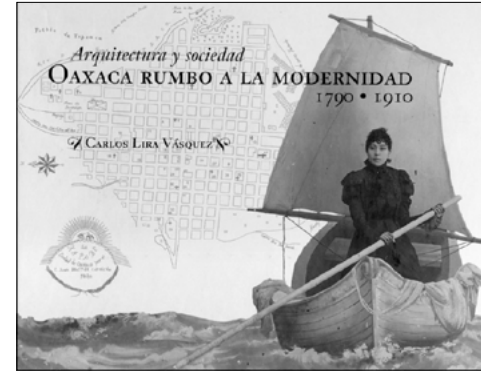
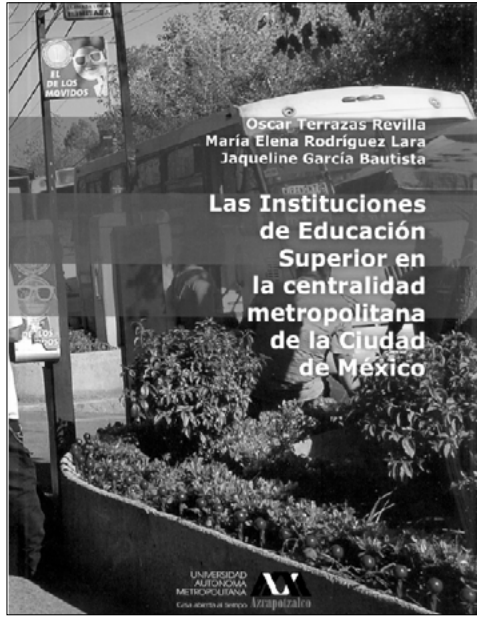


Anuario de
Espacios Urbanos
Historia-Cultura
-Diseño, 2019

Espacio Urbano: Aproximación a formas ciudadanas que reformulan lo público urbano de la Ciudad de México. *Francisco Javier de la Torre Galindo*
Análisis morfológico del área urbana de la ciudad de Pujili. Expansión urbana y retos para la gestión municipal. *Fredy Raúl Mena Mora / Paola Cristina Vallejo Choez*
Tap-Tap y moto-taxis en Haití: transporte y formas de vida en la precariedad. *Carlos Ríos-Llamas*
Gestión organizacional y prácticas sociales colaborativas en la construcción de habitabilidad de la vivienda informal. *César Fernández Galindo / Pedro Martínez Olivarez / Jaime Hernández García*
La vulnerabilidad de las áreas urbanas y de las áreas naturales, en la periferia de la zona conurbada de Veracruz. *Concepción Chong Garduño*
Identidades Urbanas: Territorio, cuerpo y danzón. Apropiación lúdica de la Plaza de Tlalpan. *Vicente Guzmán Ríos*
Historia Urbana: La Traza de la ciudad de Puebla: un modelo adelantado en la Nueva España. *Antonio Pedro Molero Sañudo*
Reducciones de indios y santuarios andinos en el proceso de la evangelización. Del centro ceremonial al espacio sacramentado. *Germán Zecenarro Benavente*
De nodos, hitos y umbrales: Ciudades invisibles en el Valle de México. *Antonio Toca Fernández*
Anthi Kosma y la escurridiza aventura de dibujar. *Emilio López-Galiacho*







Anuario de Espacios Urbanos. Historia, Cultura y Diseño

No. 27, enero-diciembre 2020.

Se terminó de editar en noviembre de 2020.

Diseño y formación: Elia Pérez Neri.

La impresión estuvo a cargo de

Navegantes de la Comunicación Gráfica S. A. de C. V.

Se imprimió en papel bond de 90 gr y para su formación se utilizó la fuente Frutiger de 6, 8, 10, 12, 14 y 18 puntos.

La edición fue de 250 ejemplares más sobrantes para reposición.

El crecimiento de las ciudades y las consecuentes dificultades y desafíos que enfrentan día a día sus habitantes ha propiciado un espectro amplio de enfoques para la reflexión en torno a un tema acuciante: la metrópoli. Las investigaciones sobre el tema se han conformado, de manera obligada, en interdisciplinarias; la conjunción de diversos ángulos posibilita una comprensión amplia y un análisis más complejo de las nuevas urbes. Las ciudades se han convertido en territorios de gran relevancia espacial, demográfica, política, cultural y económica; ahí conviven la pobreza y la riqueza, la violencia, la inseguridad y, también, sofisticados equipamientos de salud, educación, abasto y comunicación, así como grandes infraestructuras. En este número se reconocen estas complejas y contradictorias condiciones de la ciudad y se aborda su estudio desde diversos enfoques que toman como punto de partida para sus análisis tanto a la desigualdad urbana, como a las aspiraciones ciudadanas que se convierten en proyectos, así como a la percepción del espacio habitado. Al final, este número contribuye al reconocimiento de las ciudades como entes vivos, cuyos cambios muchas veces irrumpen de manera azarosa, volviéndose desafíos imposterables.

