

Universidad
Autónoma
Metropolitana



Casa abierta al tiempo **Azcapotzalco**

DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO
Maestría en Diseño y Estudios Urbanos

RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS SUBUTILIZADOS: ESTUDIOS DE CASO PARA TRES PROYECTOS DE PARQUES PÚBLICOS DE BOLSILLO Y TRES PROYECTOS DE RECUPERACIÓN DE BAJO PUENTES EN LA CDMX

David Fabricio Alvarado Ramírez

Idónea Comunicación de Resultados
para optar por el grado de Maestro en Diseño

Línea de Estudios Urbanos

Miembros del Jurado:

Dr. Oscar Alejandro Terrazas Revilla
Director de la tesis

Mtro. Félix Alfonso Martínez Sánchez
Dra. Carmen Bernárdez de la Granja
Dr. Manuel Ángel Sánchez de Carmona y Lerdo de Tejada
Dr. Sergio Antonio Carmona O'Reilly

2019

AGRADECIMIENTOS

A mi esposa, mi más profundo agradecimiento quien con su paciencia y apoyo incondicional me inspiró a terminar esta etapa de mi vida académica.

A mi familia, quien estuvo presente a lo largo de todo este proceso de crecimiento profesional.

Al Dr. Oscar Terrazas, quien deposito su confianza en mí y se volvió una guía en estos años. Mi más grande agradecimiento por su acompañamiento en este proceso.

Al Mtro. Martínez Sánchez y a los demás miembros del jurado por su aportes puntuales a la presente investigación que la enriquecieron ampliamente.

Al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por financiar este proyecto.

A la Universidad Autónoma Metropolitana por ser nuevamente mí casa abierta al tiempo.

CONTENIDO

Introducción	7
1. Estado del arte y la discusión actual de los espacios públicos subutilizados.....	12
1.1 Recuperación de espacios públicos subutilizados. La experiencia internacional	16
1.1.1 Programa Parks Plan 2013-2017, Canadá	16
1.1.2 Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos para Bogotá Distrito Capital, Colombia	18
1.1.3 Programa de Impulso de la Infraestructura Verde Urbana, España	21
2. Los espacios públicos subutilizados en la Ciudad de México.....	26
3. Programas públicos para la recuperación de espacios públicos subutilizados en la Ciudad de México, México	31
3.1 Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP).....	33
3.2 Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) 2013-2018	36
3.3. Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018	38
3.4. Programa Integral de Movilidad 2013-2018	41
4. Parques Públicos de Bolsillo y Bajo Puentes en la Ciudad de México. Alternativas de recuperación de los espacios públicos subutilizados	43
4.1 Áreas verdes y vegetación en espacios recuperados	45
4.1. El Proyecto Parques Públicos de Bolsillo y Recuperación de Bajo Puentes	51
5. Metodología de la Investigación	58
6. Diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de parques públicos de bolsillo y bajo puentes. Construcción de un instrumento de análisis.....	62
7. Diagnóstico de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes en la Ciudad de México	66
7.1 Parques Públicos de Bolsillo.....	69
7.1.1. Parque Público de Bolsillo Tezozómoc, Azcapotzalco, Ciudad de México.....	69
7.1.2. Parque Público de Bolsillo Zócalo, Cuauhtémoc, Ciudad de México	78
7.1.3. Parque Público de Bolsillo El Rosario, Azcapotzalco, Ciudad de México	87
7.2 Bajo Puentes	92

7.2.1 Bajo Puente Circuito Bicentenario y Juan Escutia, Cuauhtémoc, Ciudad de México	92
7.2.2 Bajo Puente Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba, Cuauhtémoc, Ciudad de México	100
7.2.3 Bajo Puente Circuito Bicentenario y División del Norte, Coyoacán, Ciudad de México	105
Conclusiones y comentarios finales	112
Bibliografía	127
Referencias institucionales	130
ANEXO 1. Resultados de la encuesta de percepción del usuario en los PPB y BP	132

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Ejemplo de Parque de Bolsillo en Ontario, Canadá. Fuente: Propia.....	17
Ilustración 2: Vista aérea de diversas áreas verdes en Bogotá, Colombia. Donde las áreas verdes entran en balance con zonas urbanas. Fuente: Propia.	20
Ilustración 3: Parque de bolsillo con área de juegos infantiles en Barcelona, España, ubicado en un camellón que reduce a dos carriles en ambos sentidos el paso vehicular dando prioridad al paso peatonal. Fuente: Propia.	22
Ilustración 4: Zona verde y equipamiento sin mantenimiento (Ciudad de México). Fuente: Propia	28
Ilustración 5 Bajo Puente Tacuba (México), recuperado con panadería, restaurantes y otros servicios públicos.	29
Ilustración 6: Marco Normativo vinculante en materia de rescate de espacios públicos en México. Elaboración propia.....	42
Ilustración 7: Puntos de ubicación de los parques públicos de bolsillo en los remanentes urbanos y viales (Ciudad de México). Fuente: SEDUVI (2014: 17).	47
Ilustración 8 Diagrama del PPB Tezozómoc, Azcapotzalco, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia	70
Ilustración 9 Usuarios del PPB Tezozómoc. Fuente: elaboración propia.	71
Ilustración 10 PPB – Tezozómoc, el primero en construirse, con instalaciones de descanso, pista de patinetas y fuente brotante. Fuente: Propia.....	72
Ilustración 11 Vista lateral del PPB - Tezozómoc, Ciudad de México (2008/2015/2017). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.	73
Ilustración 12 Vegetación presente en el PPB Tezozómoc. Fuente: Elaboración propia...	74
Ilustración 13 Área de juegos infantil en el PPB Tezozómoc. Fuente: Elaboración propia	75
Ilustración 14 Imagen urbana del PPB Tezozómoc. Fuente: elaboración propia.	76
Ilustración 15 Diagrama del PPB Zócalo, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia	78
Ilustración 16 PPB Zócalo, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia	79
Ilustración 17 Vista lateral del PPB Zócalo Ciudad de México (2008/2015/2017). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View	80
Ilustración 18 Vegetación presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia	81
Ilustración 19 Superficies y materiales presentes en el PPB Zócalo Fuente: Elaboración propia.....	82
Ilustración 20 Vegetación y contenedores presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia	83
Ilustración 21 Equipo presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia.....	84
Ilustración 22 Estacionamiento de bicicletas en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia.....	84
Ilustración 23 Usuarios en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia	85
Ilustración 24 Diagrama del PPB Rosario, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia	87

Ilustración 25 Vista lateral del PPB – El Rosario, Ciudad de México (2008/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.	88
Ilustración 26 Muro verde en el PPB El Rosario. Fuente: elaboración propia.....	89
Ilustración 27 Áreas de juego infantil e iluminación en el PPB El Rosario. Fuente: elaboración propia.....	90
Ilustración 28 Diagrama del Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E (México) Fuente: elaboración propia.....	93
Ilustración 29 Instalaciones en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia.....	93
Ilustración 30 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario- J.E, Ciudad de México (2008/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.....	94
Ilustración 31 Botes de basura e iluminación en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia	95
Ilustración 32 Áreas de juego en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia.....	96
Ilustración 33 Vegetación presente en el Bajo Puente Circuito Bicentenario- J.E. Fuente: elaboración propia.....	97
Ilustración 34 Infraestructura vehicular cercana al Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia	98
Ilustración 35 Diagrama del Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia ..	100
Ilustración 36 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario y Calz Tacuba, Ciudad de México (2009/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.....	101
Ilustración 37 Bajo Puente Tacuba (México), contiene la pista de patinaje más grande de su tipo, de acceso libre y del otro extremo cuenta con zonas de alimentos. Fuente: Propia	102
Ilustración 38 Local comercial en el Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia ...	103
Ilustración 39 Vegetación en el Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia	103
Ilustración 40 Diagrama del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	105
Ilustración 41 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario y División del Norte, Ciudad de México (2009/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.	106
Ilustración 42 Equipos del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	107
Ilustración 43 Equipos 2 del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	107
Ilustración 44 Restaurantes del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	108
Ilustración 45 Afluencia de usuarios del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	109
Ilustración 46 Afluencia vehicular del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia.....	110

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Ubicación por alcaldía de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes en la Ciudad de México.....	49
<i>Tabla 2. Elementos de evaluación realizados al Parque Público de Bolsillo Sierra Vertientes.....</i>	63
Tabla 3. Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario de parques públicos de bolsillo y bajo puentes.....	64

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Tezozómoc. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.	77
Gráfica 2 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.	86
Gráfica 3 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB El Rosario. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas. ..	91
Gráfica 4 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.....	98
Gráfica 5 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP - Circuito Bicentenario y Calz. Tacuba Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.	104
Gráfica 6 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP- Circuito Bicentenario y División del Norte Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.....	111

Introducción

La discusión en torno a los espacios públicos es amplia y compleja, especialmente cuando en la actualidad prevalece la idea de que aquello público se relaciona directamente con lo que pertenece al bien común, así como con aquellos enlaces y entramados políticos, socioculturales y económicos. Esta concepción de los espacios públicos alude a dos dimensiones de análisis, las cuales corresponden a la sociedad y al Estado respectivamente (Ramírez, 2016).

Los espacios públicos, como aquellos desvinculados de la propiedad privada y con amplio valor social e igualdad de pertenencia a la ciudadanía, constituyen elementos del panorama urbano que requieren de constante transformación para evitar la erosión de la temporalidad. La constante transformación del espacio público está acompañada de elementos institucionales, socioculturales, participación ciudadana y políticas públicas. En este espacio público, una serie de signos se vislumbran y permiten que se genere identidad en el territorio, esto puede en ocasiones generar una suerte de rechazo o aceptación por el espacio (Checa-Artasu, 2017).

Ante el abandono de los espacios públicos se genera una condición de subutilización que fortalece el ya marcado desamparo de lugares con potencial de reinención y revitalización para grupos sociales. En este trabajo, los espacios públicos subutilizados son entendidos como aquellos *lugares cuyo uso actual colectivo es evidentemente inferior a su potencial de aprovechamiento y cuya recuperación puede ser con fines culturales, recreacionales, comerciales o de servicios. Estos espacios públicos subutilizados (EPS) deben poseer características físicas, geográficas y administrativas idóneas para su recuperación y transformación en la búsqueda de generar espacios funcionales y adecuados en beneficios de los usuarios.*

Los espacios públicos subutilizados requieren de una atención especial considerando los impactos que negativa y positivamente pueden generar en las regiones, así como en la población usuaria de estos espacios. La intervención por parte de instituciones públicas es un elemento indispensable para la reconversión de estos espacios, para permitir que los habitantes de la ciudad cuenten con espacios que les permitan desarrollar actividades de recreación, descanso y convivencia; en donde se perciba un ambiente de seguridad y protección, “[mejorando] el valor social y económico de los espacios intervenidos y la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México” (Quiroga, 2017: 8), de tal forma que el aprovechamiento y reconocimiento de estos lugares recuperados en la ciudad, faciliten y estimulen recorrer diversos lugares que por falta de difusión, acceso o mal aspecto, no han logrado captar la atención de los habitantes.

La intervención del gobierno “puede ser una respuesta inmediata a un problema inminente [sin embargo también] puede ser la aplicación de una medida programada dentro de un programa urbanístico” (Terrazas, 2005: 17); aunado a esto las intervenciones en espacios públicos subutilizados requieren de una correcta gestión de recursos a fin del mayor aprovechamiento de la estructura pública. En la Ciudad de México se han generado estrategias de recuperación de espacios públicos subutilizados a través de acciones como el *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo (PPPB)* y el *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP)* diseñados por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI) en coordinación con el Gobierno del Distrito Federal, la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), y la Agencia del Espacio Público (AEP).

Estos proyectos se desprenden del Plan Nacional de Desarrollo (PND) en su metas *México Incluyente* y *México Próspero*, del Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 y el Programa Rescate de Espacios Públicos, ambos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), así como del Programa General del Desarrollo del Distrito Federal

2013-2018, y el Programa Integral de Movilidad 2013-2018, estos últimos formulados por el Gobierno del Distrito Federal en su administración 2012-2018.

Estos programas se revisaron en el presente trabajo a fin de establecer el marco normativo e institucional bajo el cual se formularon proyectos de recuperación de espacio público de esta índole.

Estos esfuerzos de recuperación de los espacios públicos subutilizados constituyen, en sentido estricto, una estrategia para incidir en la funcionalidad de los lugares y generar efectos positivos en la población usuaria de los mismos. Sin embargo, en parte debido a que:

“los modelos de gestión y las políticas urbanas se expresan a través de las perspectivas de impulsar la vía mercantil por un lado y el enriquecimiento de la organización de la ciudad desde lo público, por el otro se generan en ocasiones un “juego de intereses” (Carrión, 2016: 16),

Por lo tanto, es importante plantearnos las siguientes interrogantes ¿Los proyectos de *Parques Públicos de Bolsillo (PPPB)* y el *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP)* implementados en algunos espacios públicos subutilizados de la Ciudad de México plantean en sus lineamientos institucionales la mejora de las condiciones de vida de los usuarios y, en este sentido, han cumplido con dichos objetivos planteados? y ¿Qué clase de efectos ha generado en los espacios recuperados y en los usuarios la implementación de estos proyectos de rescate de espacios públicos subutilizados?

Ante este cuestionamiento nos permitimos inferir la siguiente **HIPÓTESIS GENERAL:**

Los proyectos de *Parques Públicos de Bolsillo (PPPB)* y el *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP)* poseen en su naturaleza misma y lineamientos institucionales la búsqueda de la mejora de las condiciones de vida de los usuarios. Sin embargo, la ausencia de vinculación entre instituciones participantes, así como la falta de reglas de operación y términos de referencia oficiales en torno

a los proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados, dificultan la implementación y mantenimiento de los espacios, dando como resultado espacios recuperados deficientes con efectos positivos limitados. Por lo tanto, el cumplimiento de los objetivos de estos proyectos de recuperación de espacios públicos en materia de ubicación, seguridad, infraestructura y movilidad es insuficiente.

Con base en lo anterior, **el OBJETIVO GENERAL** de la presente investigación fue identificar seis espacios públicos subutilizados recuperados bajo el marco del *PPPB* y *PRBP*, a fin de analizar el cumplimiento de los objetivos planteados por los proyectos, así como los efectos que en materia de ubicación, seguridad, infraestructura, mantenimiento y movilidad del entorno se ha generado en los espacios recuperados y en los usuarios.

Para comprobar la hipótesis central y las secundarias planteadas con anterioridad, así como el objetivo mencionado, se definió una **METODOLOGÍA** hipotética - deductiva para la compilación de información cualitativa y cuantitativa en torno a los proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados. Esta metodología parte de las etapas de la observación o descripción del fenómeno a analizar, la exploración de la realidad y la confrontación entre la hipótesis propuesta y el fenómeno, auxiliándose de una revisión documental, exploración cualitativa y aplicación de herramienta diagnóstico cuantitativa.

Esta metodología fue desarrollada en distintas etapas, las cuales consistieron en la revisión teórica en torno a los espacios públicos subutilizados, una revisión a experiencias de estrategias de recuperación de espacios públicos en otras latitudes y una investigación documental extensa de documentos oficiales públicos para identificar los programas de recuperación de espacios bajo las modalidades de bajo puentes y parques públicos de bolsillo implementados en la Ciudad de México. Posteriormente se realizaron una serie de visitas de campo a seis espacios seleccionados, tres bajos puentes y tres parques públicos de

bolsillo, en los cuales se pudieron identificar características arquitectónicas, del entorno ecológico, entorno sociocultural e imagen urbana de cada uno de los espacios. Posteriormente se construyó una herramienta de diagnóstico de la percepción del usuario en torno a la seguridad, mantenimiento y percepción general del espacio público. Esta herramienta de encuesta se aplicó a una treintena de personas entre los meses de febrero y abril de 2018. Finalmente se desarrolló un análisis crítico de donde se obtuvieron las debilidades y oportunidades de los parques públicos y bajo puentes seleccionados. Conclusiones generales y algunas recomendaciones para la mejora de estas estrategias de recuperación de espacios públicos subutilizados dan el cierre al documento.

1. Estado del arte y la discusión actual de los espacios públicos subutilizados

Tomando en consideración el pensamiento de Lynch (1960), los individuos que habitan al interior de una ciudad son capaces de identificar inmediatamente los problemas recurrentes de su propio entorno, de la ciudad en donde habitan. Mientras que, por otro lado, una persona que no reside ahí puede describir y encontrar la armonía urbana en la infraestructura que los demás habitantes residentes están tan acostumbrados de observar en su cotidianeidad. Las ciudades, y sus procesos de urbanización, han generado una ocupación intensa de los territorios y es así como se han modificado los espacios, especialmente aquellos de uso colectivo como el espacio público.

Dentro de las concepciones dominantes en torno al concepto de espacio público encontramos aquellas obtenidas mayormente del pensamiento urbanista, especialmente enfocado a las cuestiones inmobiliarias. Para Carrión, (2016: 18), el espacio público es entendido como “lo que queda, como lo residual, como lo marginal después de construir vivienda, comercio o administración”. Para este autor, el espacio público puede estar compuesto por vialidades y espacios para uso recreativo y de esparcimiento, permitiendo a su vez desarrollar nodos de intercambios de conocimiento, bienes e incluso para elevar símbolos.

Por otra parte, para León (1997) en Carrión (2016: 19) el espacio público puede ser entendido como el conjunto de “nodos-aislados o contextos- donde se desvanece la individualidad y se transita de lo privado a o público”. En esta concepción el individuo construye colectividad y los intereses comunes traspasan la acción individual.

Sin embargo, a pesar de que estos enfoques mantienen importancia en la unificación del colectivo, la heterogeneidad de los actores constituye una de las principales fortalezas de los espacios públicos, pero también uno de los principales retos. Como menciona Subirats (2016) los espacios públicos generan

relaciones y vinculaciones de distintos actores, los cuales poseen condiciones sociales y personales distintas, esto ya que no poseen los mismos recursos financieros, personales ni emocionales. Los distintos tipos de usuarios que convergen en estos espacios generan flujos de ocupación que cambian a lo largo del tiempo.

No obstante, la heterogeneidad de actores, los espacios públicos no poseen elementos políticos en su naturaleza inherente, por lo que pueden ser considerados como:

“espacios neutros y un producto de la sociedad que es constantemente construido y disputado por una serie de actores públicos y privados que buscan su adjudicación a fin de administrarlo y explotarlo, viéndolo más como un bien con valor de uso y de cambio” (Lefevbre, 2013, en Delgadillo, 2016: 144).

Aunado a esta discusión encontramos la definición del espacio público de Rabotnikof (2010), en donde determina que son aquellos espacios físicos como calles plazuelas, parques, y áreas verdes que tienen una connotación política especialmente ya que son del interés general y común para la ciudad. Así mismo, este espacio público es del uso de los ciudadanos, en donde se generan dinámicas de apropiación al interior “en las condiciones espaciales específicas creadas por las estructuras de la sociedad y [...] determinadas y dirigidas por las estructuras de los requisitos (Göbel 2016: 19). De igual forma, estos espacios poseen características socioculturales por lo que constituyen lugares de encuentro y funcionan como indicadores de la calidad urbana (Borja y Muxi, 2000), así mismo se definen por ser abiertos y accesibles a todos, lo que genera lugares de libertad inclusión que favorecen la vinculación social y las prácticas comunitarias. Estos espacios tienen el potencial de construir identidades si desde la conformación de los mismos se incluye la participación ciudadana.

Estos espacios poseen muchas virtudes dentro de que se pueden mencionar la inclusión de la diversidad de la población, la amplia accesibilidad y la multifuncionalidad.

Desde otro sentido, es importante destacar que los espacios públicos, al presentarse en esquemas de vialidades principales, bajo lo que Terrazas (2005) considera *esquema de ejes y caminos*, tienen amplio potencial de generar efectos positivos y bienestar en la población transeúnte, especialmente si las ubicaciones favorecen la movilidad tanto de vehículos como de peatones; sin embargo, para ello requiere de un óptimo aprovechamiento de sus características más básicas y del potencial de desarrollo.

Es menester hacer énfasis en que aquellos espacios públicos deficientes en la formación de vínculos entre actores sociales, baja explotación, espacios recreativos y de esparcimiento en decadencia, pueden ser considerados para algunos autores como espacios públicos en desuso, vacíos o subutilizados.

Para Bellet y Torné (2004), existen espacios en desuso, con equipamientos e infraestructuras abandonadas, los cuales son vistos como vacíos urbanos. Así mismo, para Curzio (2008), existen territorios residuales que “pueden ser la porción derivada de una obra mayor o el resultante de la transformación destructiva originada por el paso del tiempo” (Curzio, 2008: 55). De esta forma, estos vacíos pueden referirse a antiguas zonas industriales, instalaciones ferroviarias o instalaciones militares, los cuales son objeto de recuperación desde proyectos que buscan su reconstruir sus funcionalidades como espacios de equipamiento urbano.

De igual manera, para Fausto y Rábago (2001) los vacíos urbanos, o subutilizados, son aquellos espacios construidos o con potencial de ser utilizables que se localizan primordialmente en el interior de áreas urbanizadas y que se encuentran desocupados, o bien, cuyo uso sea evidentemente inferior a su potencial de aprovechamiento urbano.

Mientras que para Clichevsky (2007) los lugares que no se les puede definir su estado actual, pero cuyo desaprovechamiento los vuelve como tierra vacante no utilizada, es aquella que se encuentra: “subdividida en parcelas denominadas urbanas según la legislación vigente, dentro del perímetro de la aglomeración, y que podrían ser usadas para fines residenciales, industriales, comerciales y de servicios” (Clichevsky, 2007: 198). Con base en los anteriores aportes, podemos destacar algunos elementos en torno al espacio público y aquel específicamente que por sus características pudiesen entender para efecto de este trabajo espacio público subutilizado, cuya naturaleza nos invita a generar nuevas formas de entenderlos.

Con base en lo anterior es posible establecer que los espacios públicos subutilizados pueden ser entendidos como aquellos lugares cuyo uso actual colectivo es evidentemente inferior a su potencial de aprovechamiento y cuya recuperación puede ser con fines culturales, recreacionales, comerciales o de servicios. Estos espacios públicos subutilizados (EPS) deben poseer características físicas, geográficas y administrativas idóneas para su recuperación y transformación en la búsqueda de generar espacios funcionales y adecuados en beneficios de los usuarios.

El entorno urbano ha dado amplio énfasis, en su reciente etapa, a la construcción de infraestructura urbana vehicular, construcción para uso de vivienda e incluso industrial, dejando de lado de la recuperación de espacios públicos subutilizados, los cuales pueden también ser creados a partir de los remanentes de esta infraestructura urbana mencionada. Estos lugares colectivos tienen el potencial de ser favorables para la convivencia social ya que la transformación¹ de estos lugares ayuda a mejorar la calidad del entorno mejorando el paisaje de la ciudad y

¹ Otros ejemplo de transformación y conservación de espacios públicos, es la realizada por la Dirección General de Sitios y Monumentos del Patrimonio Cultural, la cual se encarga de generar acciones para la restauración y conservación de edificios históricos, plazas y jardines público por lo que “estas acciones comienzan a producir efectos positivos en el entorno urbano, detonando procesos de regeneración en sectores específicos” (GDF, 2011: 49).

promoviendo el ingreso de la comunidad urbana. No obstante, el potencial de los espacios de insertados en las dinámicas sociales, aportando al bienestar general de la población dependen de que estos sean objeto de acciones de recuperación, las cuales pueden darse de distintas formas dependiente del territorio en cuestión.

1.1 Recuperación de espacios públicos subutilizados. La experiencia internacional

Es importante mencionar las experiencias que en otros países se han dado como resultado de los programas o proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados. La evaluación de otros programas de recuperación que fueron exitosos permitirá sustraer lecciones para la mejora de nuestras acciones locales. Un breve análisis comparativo de las experiencias internacionales con los ejemplos desarrollados en el presente trabajo, en la Ciudad de México, son mostrados más adelante en el apartado de las reflexiones finales.

1.1.1 Programa Parks Plan 2013-2017, Canadá

El programa Parks Plan 2013-2017 en Canadá, fue un programa público aprobado en 2013 y está encargado de proteger y restaurar zonas urbanas donde existen áreas verdes, así como de colaborar en la construcción de espacios que impulsen la convivencia en comunidad. Es importante recalcar el papel de la ciudadanía, quienes se ven directamente beneficiados por estos espacios, pues su participación en la difusión y cuidado es esencial, debido a que estas propuestas de mejora se generaron a partir de consultas ciudadanas.

Estos Parques de Bolsillo o Pocket Parks se encuentran ubicados en zonas habitacionales, en calles de poco tránsito vehicular, y que usualmente se encuentran en medio de casas, por lo que se convierten en lugares ideales para la convivencia pública, pues ofrece infraestructura que va desde asientos, bebederos, hasta muros verdes. El programa ha sido implementado en diferentes

provincias y ciudades canadienses. La ilustración 1 muestra uno de estos espacios en la ciudad de Ontario



Ilustración 1: Ejemplo de Parque de Bolsillo en Ontario, Canadá. Fuente: Propia

El éxito en el cuidado y mantenimiento de estos Parques de Bolsillo o Pocket Parks es la importancia que en los planes de manejo, mantenimiento y conservación tienen el desarrollo de los niños en edad escolar maternal (toddler) y preadolescente (preteen). La ventaja es que se les brinda preferencia para usar estos espacios y son sus tutores quienes tienen la responsabilidad de enseñarles el valor de cuidar los lugares recreativos y los espacios verdes. Esto contribuye a la defensa de la integridad de los niños, ya que se procura que estos espacios sean utilizados en compañía de un adulto.

Esto implica un gran avance en cuanto el desarrollo social y cultural de las regiones de Canadá, en donde sus ciudadanos se preocupan por mantener los espacios públicos recuperados, tal como se menciona en el apartado del uso de parques:

“los parques de Toronto son regularmente espacios llenos de vida, animados por personas quienes usan un amplio rango de instalaciones y toman parte en actividades y eventos disponibles para residentes y visitantes” (Parks, Forestry and Recreation, 2013:12) ²

De lo anterior se desprende la idea que de parte de esto da la seguridad de que las intervenciones y mantenimiento de los parques, dependen también de la participación de los usuarios, en coordinación con las entidades públicas de las ciudades canadienses, lo que representa un claro ejemplo de igualdad de responsabilidades y obligaciones.

1.1.2 Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos para Bogotá Distrito Capital, Colombia

El Plan Maestro, decretado en 2006, es un programa de recuperación de espacios públicos que tiene como objetivo principal garantizar el acceso a la población colombiana a las áreas que cuenten con equipamientos deportivos y recreativos, considerando las necesidades y preferencias de los habitantes. Bajo esta lógica, a los habitantes se les garantiza equipamiento urbano y zonas verdes que permiten mejorar la calidad de vida de los habitantes. Estas áreas verdes de uso público permiten regular el ambiente y simbolizan el patrimonio natural, impulsando la recreación y actividades de ocio para los ciudadanos.

El Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP) en Bogotá, afirma que:

² Traducción e interpretación del autor, texto original “Toronto’s parks are often lively places, animated by people who make use of the wide range of facilities and take part in activities and events available to residents and visitors”.

“la ciudad cuenta solo con 3.93 m²/hab, de los 15 m²/hab mínimos que establece normativa vigente (DADEP, 2013). Al mismo tiempo, el indicador de espacio público verde por habitante está en 6,30 m²/hab, [lo cual] tampoco alcanza el mínimo de 9 m²/hab [recomendado por] la Organización Mundial de la Salud (OMS)” (Castillo, 2013: 1).

Estas normas permiten vislumbrar la ocupación de espacios vacíos que fueron convertidos en parques públicos de bolsillo, debido al bajo porcentaje de área verde por habitante.

Analizando estos parques implementados en Bogotá, se definen diferentes conceptos que rigen el diseño y desarrollo que se deben de respetar y llevar a cabo en cada uno de los que deben de ser instalados. Principalmente en el factor ambiental, pues se considera que deben de tener una estructura ecológica, donde se compartan “condiciones físicas y ambientales para la interacción de los habitantes de la ciudad con el medio natural [...] con el fin de fomentar su valoración, respeto y cuidado por parte de la población” (Decreto Distrital 308, 2006: 18). Con esto se infiere que el Plan Maestro favorece la creación de estos espacios para el uso de los habitantes de la ciudad, sin embargo, se contempla no solo que se distinga la calidad de vida, sino también se procura la mejora ambiental protegiendo y resguardando áreas verdes para beneficio del medio ambiente (Ilustración 2).

Cabe resaltar que la evaluación en los puntos de acción es dividida en análisis de corto, mediano y largo alcance; a partir del primer año del inicio de la propuesta, todos los lugares recuperados se evalúan con diagnóstico amplio, con fechas de entrega y resultados, que ponen en evidencia si estas mejoras cumplieron su propósito.

Sin embargo, cabe acentuar que las consideraciones que son impuestas en este programa detallan paso a paso el orden cronológico de los planes a corto, mediano y largo plazo, muy diferente a la manera de llevarlos a cabo dentro de la normativa por la cual se rigen dentro de la Ciudad de México.



Ilustración 2: Vista aérea de diversas áreas verdes en Bogotá, Colombia. Donde las áreas verdes entran en balance con zonas urbanas. Fuente: Propia.

Un punto importante es la definición de cada uno de los parques dentro de cada barrio. Por ejemplo, en Bogotá, se definen el uso y aprovechamiento de cada espacio verde, dependiendo del tamaño de éste, en conjunto con propuestas diversas para satisfacer las necesidades recreativas de los diversos usuarios, ya que cada uno tiene distintas preferencias y motivaciones para asistir a estos puntos de encuentro social y cultural. Por tal motivo se instalan desde equipos deportivos, hasta puntos de apreciación y motivación que invitan a cuidar las áreas verdes y el entorno natural que comprenden en estos sitios. Sin embargo, una ventaja importante que se emplea dentro de estos parques es que pueden ser utilizados como puntos de reunión en caso de emergencias.

Finalmente, cuidan que el usuario no se vea afectado por la cercanía a espacios vehiculares. En ese sentido, se procede a investigar si el área es apta para actividades deportivas espontáneas y si el tipo de área verde es el indicado para realizar actividades que no pongan en peligro su valor natural.

1.1.3 Programa de Impulso de la Infraestructura Verde Urbana, España

Con el objetivo de incrementar en 1m^2 las áreas verdes para cada habitante de la ciudad de Barcelona en España, en 2015 el Ayuntamiento de la región definió el Programa de Impulso de la Infraestructura Verde Urbana. Este programa, supervisado por la Comisión Europea, se construye con base en normas que son aprobadas para todos los países pertenecientes a la Unión Europea, lo que demuestra ante todo la homogeneidad de factores como los ambientales, de infraestructura, movilidad y desarrollo social en materia de recuperación de espacios públicos, siempre procurando mejorar y preservar las áreas verdes.

Es importante mencionar que, en este caso, se considera a las zonas verdes como una “red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica, diseñada y gestionada para la prestación de una extensa gama de servicios ecosistémicos” (Ajuntament de Barcelona, 2017: 6). Lo anterior permite considerar áreas verdes comunes y artificiales como lo puede ser un Parque de Bolsillo (Ilustración 3), como un referente a la preservación del medio ambiente a través de la planificación y de la preservación de estos lugares implementados en la ciudad.



Ilustración 3: Parque de bolsillo con área de juegos infantiles en Barcelona, España, ubicado en un camellón que reduce a dos carriles en ambos sentidos el paso vehicular dando prioridad al paso peatonal. Fuente: Propia.

La planificación en conjunto de varios países europeos (España, Portugal, Alemania), busca dar prioridad a los espacios verdes dentro de zonas urbanas; donde una gestión planificada de estos lugares permita que los habitantes perciban la conversión de la ciudad donde habitan en el corto y largo plazo, transitando hacia una ciudad verde, donde cada persona pueda cohabitar con la naturaleza y con el entorno urbano al mismo tiempo. Estos programas buscan a su vez que se vean favorecidos los espacios necesarios para realizar actividades al aire libre, donde se dé la convivencia con la naturaleza y con áreas menos contaminadas, lo que a su vez impacta directamente la salud de la población y en una mayor calidad de vida para los habitantes de Barcelona.

Merece comentarse que España busca transformar la ciudad de Barcelona en espacios totalmente verdes, específicamente, donde se “[incrementen] el verde y mejorarlo a través de la naturalización de los espacios existentes [...] integrando a la ciudadanía y el tejido social y económico” (Ajuntament de Barcelona, 2017: 53). De esta manera se propone que la sociedad conozca, se organice, adapte y

pueda tener opinión sobre las normas que regulan las áreas verdes de su ciudad y así, puedan dirigirse a los organismos que se encargan de la gestión de estos procesos.

Cabe resaltar, que el gobierno de Barcelona está sumamente interesado con “iniciativas de gestión colaborativas” (Ajuntament de Barcelona, 2017: 58) con acciones que permiten que los habitantes brinden ideas, se puedan apropiarse del espacio público mediante la organización y capacitación de los ciudadanos, y generen sugerencias que sean escuchadas, respetadas y consideradas para la mejora urbana, social y ambiental.

Estas experiencias permiten establecer la importancia que en otros territorios se ha dado a la creación de espacios pequeños que, en su carácter peatonal y con dimensiones acordes a las necesidades de las urbes, han constituido estrategias de impulso a la colaboración colectiva, vecinal y al fortalecimiento de la identidad barrial. Lo anterior, considerando las disposiciones, normatividad y líneas de acción contenidas dentro de los diversos programas internacionales, se remarca acentuadamente las dimensiones de los diversos espacios verdes que pertenecen a zonas ubicadas como parques de bolsillo, “considerando las áreas con vegetación, pero también los terrenos permeables o pavimentados, sin vegetación de uso público” (Ajuntament de Barcelona, 2017: 24). Estos son parte de los criterios contenidos que definen la situación de lo que entiende y desean mejorar en el ambiente urbano.

A diferencia de lo que es considerado en la Ciudad de México, los cuales se ubican cercanos a avenidas o zonas con gran afluencia vehicular, en Bogotá son favorecidas las ubicaciones de los parques de bolsillo con las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ) como instrumento de proyección urbana pues se defiende que “un parque de este tipo se encuentre en estar dirigidos a actividades de recreación pasiva exclusivamente y con énfasis en el componente ambiental” (Decreto Distrital, 2006: 7).

En cuanto a otro ejemplo internacional, el Plan de Canadá enfatiza la necesidad de mantener estrategias de acción para mantener los parques en buen estado, como “1) Comunicarse y estar en contacto con otros usuarios, 2) Preservar y cuidar la naturaleza, 3) Mantener la calidad de los parques y 4) Mejorar el sistema de planeación de los parques” (Parks Forestry and Recreation, 2013: 3). Es importante destacar que este programa monitoreaba estos puntos durante cinco años posteriores a la implementación de nuevos parques, lo que da continuidad a los esfuerzos.

Los anteriores ejercicios de recuperación de espacios públicos subutilizados en otras latitudes nos permiten sustraer las siguientes lecciones, mismas que pueden ser aplicadas a los planes y estrategias públicas de recuperación en México.

1. En principio es importante destacar que todas las experiencias internacionales mencionadas en este documento cuentan con una amplia participación de la ciudadanía acompañada de una gestión institucional; esta acción de cooperación colectiva favorece el uso adecuado y mantenimiento de los espacios recuperados, procurando el cuidado de estos por parte de los usuarios y un acompañamiento constante de los recursos necesarios para su funcionamiento por parte de las instancias públicas.

2. Otra lección a rescatar de las experiencias en otros lugares es el diseño de la infraestructura de recuperación, la cual mantiene desde las primeras etapas un respeto al medio natural y sigue una serie de lineamientos que tiene como objetivo hacer sinergia con el espacio ambiental ya establecido. Lo anterior, generando la menor cantidad de alteraciones a las regiones recuperadas. Asimismo, se busca hacer conciencia a la población respecto del uso y respeto de la infraestructura especialmente aquella de área verde.

3. Una tercera lección que pudimos destacar de estos ejemplos internacionales es la existencia de sistemas de evaluación de las políticas públicas en materia de recuperación de espacios públicos. Estas metodologías de

evaluación permiten establecer de forma oficial, sistemática y puntual si los objetivos planteados concuerdan con los resultados observados. Así mismo, eso permite hacer recomendaciones adecuadas con base en información precisa.

4. Una cuarta lección rescatar durante las etapas de diseño de las propuestas de rescate de espacios públicos es la incorporación de análisis pertinencia, esto con base en las necesidades de la población en la región. Lo que permite que las propuestas que se desarrollen sean acordes a las necesidades reales de la población. Por último observamos una visión de largo plazo en el diseño, implementación y mantenimiento de estas infraestructuras. Esta visión de largo plazo, que permea en las instituciones, coadyuva en el cumplimiento de objetivos, especialmente en los relacionados a la mejora del bienestar de la población

Aún falta mucho por igualar estas experiencias internacionales, sin embargo se pueden tomar como ejemplo para la mejora de la Ciudad de México, pues los habitantes de la ciudad son quienes deben de decidir lo más conveniente para un mejor desarrollo social y ecológico. La falta de participación y el desconocimiento de los organismos encargados de mejorar el espacio público, son unas de las limitantes que mantienen en pausa el desarrollo del espacio urbano de la Ciudad de México.

2. Los espacios públicos subutilizados en la Ciudad de México

Con el fin de dilucidar en torno a los planteamientos de la investigación de los espacios públicos subutilizados, es necesario retomar el panorama de la Ciudad de México, demarcación que constituye el espacio de análisis para el presente trabajo.

La Ciudad de México está plagada de edificios, plazas, parques y jardines públicos y privados, espacios con amplia ocupación, sin embargo, existen espacios públicos que pueden apreciarse en aparente estado de abandono. El espectador urbano puede catalogarlos como subutilizados ya que su potencial de aprovechamiento no está adecuadamente desarrollado³. En algunas ocasiones, los transeúntes prefieren evitarlos, ya sea alejarse (aunque esto conlleve a bajarse de la acera y caminar por el arroyo vehicular) o rodearlos. Los usuarios opinan que esto último es una opción más segura en aras de evitar cualquier incidente que atente contra su integridad física, ya que existe una percepción de inseguridad debido al abandono del espacio público.

Los espacios públicos subutilizados en ocasiones se perciben como lugares de riesgo para trasladarse o caminar, debido a que en ocasiones llegan a ser utilizados como basureros clandestinos, con vegetación y fauna nociva, o incluso como viviendas temporales o permanentes por personas en situación de calle. Los grupos vecinales cercanos experimentan los inconvenientes que representan estos lugares subutilizados al sentir desconfianza e identificarlos como centros de prácticas sociales indeseables.

Por lo tanto, y ante la mala condición o deterioro de la infraestructura de algunos de estos espacios, se han hecho propuestas que proporcionan un estímulo visual que invite a los habitantes a disfrutarlo, utilizarlo, recorrerlo o visitarlo, de forma tal

³ Es importante mencionar que hasta el término de esta investigación, no existía padrón alguno que permitiese ubicar o tipificar los espacios urbanos en desuso o subutilizados; especialmente bajo la definición utilizada en este trabajo y bajo la cual se desarrolla el presente análisis.

que se les brinde a los usuarios un lugar de reflexión, de descanso y con enfoques culturales, donde se incentiven las buenas prácticas sociales y se proponga la implementación de equipamiento novedoso y atractivo para que realicen actividades al aire libre y al mismo tiempo, que los habitantes de la ciudad se sientan cómodos de utilizarlo.

Para que estos espacios públicos subutilizados sean recuperados y tengan la aceptación social adecuada, se llevan a cabo estrategias por parte de las autoridades de la Ciudad de México y las alcaldías, para que así puedan ser promovidas las buenas prácticas de recuperación, uso y aprovechamiento de los espacios públicos subutilizados y se consideren como espacios de aprovechamiento para el beneficio barrial. Así las acciones “se utilizan para incentivar y/o presionar a propietarios y desarrolladores inmobiliarios, para que ocupen los predios vacíos” (Iracheta, 2014: 279). De esta manera, se buscan adecuar propuestas que mejoren los espacios públicos subutilizados, para que logren una aceptación entre la población.

De igual forma, “la rehabilitación del espacio público ha impulsado la reapropiación de la calle como elemento central para la cohesión social; el mejoramiento urbano ha comenzado a extenderse hacia los inmuebles y procura la ocupación” (GDF, 2011: 110). Estas zonas recuperadas corresponden a espacios públicos como: patios, banquetas, plazas, calles, entre otros, los cuales perdieron la función contemplada para su uso desde los comienzos de operación o permanecían subutilizados o carentes de infraestructura adecuada para su aprovechamiento.

En otros sentidos, el abandono o descuido de los espacios públicos enfocados a zonas verdes tales como parques, zonas de arbolado o vegetación, pueden impactar negativamente la imagen urbana, la regulación del microclima urbano, la conservación de la flora y la fauna urbana, los usos recreativos de las áreas, el fortalecimiento de la identidad barrial y la movilidad del usuario al no priorizar la cultura peatonal. Es importante destacar la importancia de los espacios verdes

urbanos, la cual estriba en que estos son potenciadores de elementos tales como el “bienestar físico y mental de la población [que favorece] la interacción social, haciendo más habitables las ciudades” (Priego et al, 2010: 220).

Como se mencionó con anterioridad, la búsqueda de la sostenibilidad urbana da paso a alternativas de transformación de estos espacios urbanos en zonas verdes o recreativas para el mejoramiento visual y el desarrollo ambiental y social de la comunidad. Estos lugares aparentemente subutilizados, son la representación de una ciudad que necesita un cambio en su forma de interactuar con su medio.



Ilustración 4: Zona verde y equipamiento sin mantenimiento (Ciudad de México). Fuente: Propia

La ilustración 4 permite identificar una zona subutilizada rodeada de vegetación en descuido, en donde incluso podemos apreciar equipo de esparcimiento sin mantenimiento. Es importante mejorar los puntos que satisfagan necesidades básicas de la población ya “que favorece que los ciudadanos hagan uso y se apropien de los espacios públicos [dentro del marco legal] y, con ello, los transformen en lugares seguros de intercambio e interacción de la comunidad” (SEDESOL, 2011: 51).

Por otra parte, las dinámicas urbanas son cada vez más complejas ya que los habitantes en ocasiones no generan arraigo en el lugar donde viven, lo que implica que ante la ausencia de identidad no exista interés por mejorar la situación actual de los espacios subutilizados. Estas dinámicas se refuerzan con mudanzas hacia nuevas instalaciones habitacionales en sitios menos céntricos y mucho más lejanos a sus áreas de trabajo “lo cual repercute directamente en disminuir la accesibilidad a los servicios y satisfactores de todo tipo, en tanto se incrementan los tiempos de traslado, y los costos de transportación para sus habitantes” (Eibenschutz y Goya, 2009:10)

En esta tónica, es necesario considerar proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados, ya que los habitantes de la ciudad tienen derecho a contar con espacios que les permitan desarrollar actividades recreacionales y que no se encuentren tan alejados de sus lugares de vivienda. Por otra parte, la recuperación de los espacios pueden atraer usuarios de otras latitudes lo que puede generar una acción de derrama económica, esto se da especialmente en los espacios recuperados que, como en el caso de bajo puentes, destinan una porción del espacio a actividades productivas como el comercio (ilustración 5).



Ilustración 5 Bajo Puente Tacuba (México), recuperado con panadería, restaurantes y otros servicios públicos.

Con esto en mente, y retomando la recuperación de espacios públicos, se rescata la importancia de:

“ la realización de acciones sociales y la ejecución de obras físicas para recuperar sitios de encuentro comunitario, de interacción social cotidiana y de recreación, localizados en zonas urbanas que presenten características de inseguridad y marginación” (SEDESOL, 2011: 50).

Ante la falta de buenas instalaciones públicas, los ciudadanos pueden optar por buscar espacios de esparcimiento en instalaciones privadas como clubes deportivos, gimnasios o centros comerciales, para completar aquellas actividades que los separe por unos momentos de su rutina diaria, ya que estos espacios privados ofrecen libertad de paseo, de consumo y recreación. Es importante recalcar que aun cuando en espacios públicos se realicen actividades de contenido privado, como la instalación de comercios en bajo puentes, estos permanecen como espacios públicos de tránsito y no podrían considerarse espacios eminentemente privados como los centros comerciales.

Por otra parte, existe en la idea de rescatar espacios públicos subutilizados la oportunidad de otorgar espacios libres de vandalismo, lugares de oportunidades para la convivencia social. En algunos casos, son los mismos usuarios quienes ocupan estos espacios de manera inadecuada, de forma tal que “lo urbano ya no es un lugar que garantiza la integración social [...] ya que no fomenta la proximidad ni las relaciones ni los encuentros sociales” (Delgadillo, 2016: 142). De lo anterior se desprende que el patrimonio público ve demeritado su valor por ciudadanos que pasan por alto espacios públicos intervenidos y no se utilizan ni como centros de convivencia ni tampoco como alternativa de mejora social urbana.

3. Programas públicos para la recuperación de espacios públicos subutilizados en la Ciudad de México, México

Para identificar adecuadamente los estatutos y lineamientos alrededor de la recuperación de espacios públicos subutilizados es necesario conocer los programas sectoriales que dan paso a la conformación de estos programas, lo anterior a fin de establecer un marco contextual alrededor de los esfuerzos realizados en esta materia. Por lo tanto, en la presente sección se incluyeron algunos de los programas, federales y locales, y se analizaron los puntos más importantes referentes a la ocupación, recuperación y transformación de los espacios públicos subutilizados con la finalidad de demostrar los objetivos, metas y puntos de acción de cada programa.

Es importante destacar que las acciones e intervenciones del estado en un periodo dado constituyen la política urbana, y asumiendo que “las intervenciones de la sociedad transforman la ciudad, originan cambios en la vida urbana en la localización de las actividades y en los espacios construidos que las alojan” (Terrazas, 2005: 18), es que los análisis de las políticas de esta índole deben comprender el estudio de los planes nacionales y estatales que le dan sentido a las estrategias locales.

Cada programa, mencionado a continuación, destaca actividades de rescate social, de mejoras de vecindarios y de actividades culturales que implica la participación ciudadana en la toma de decisiones y en la mejora de su entorno urbano.

1. Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP)
2. Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018 (PSDATU)
3. Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 y su subprograma Integral de Movilidad 2013-2018 (PGDDF)

La inclusión de estos programas es pertinente debido a que de estos lineamientos se desprenden los objetivos, las estrategias y las líneas de acción que dan paso a la construcción de programas y proyectos de rescate de EPS. Lo anterior debe mantener una vinculación con planes de desarrollo local y nacional. Una de las principales premisas al respecto de los programas de recuperación se sustenta en que los espacios públicos subutilizados y rescatados deben aportar a la accesibilidad peatonal, mejorar la infraestructura y equipamiento urbano, promoviendo de esta forma una ciudad más habitable e incluyente, generando espacios de descanso y esparcimiento recuperados.

El análisis del marco contextual normativo para la recuperación de espacios subutilizados se presenta desde la perspectiva nacional y local, partiendo desde el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, en el eje de *México Incluyente y México Próspero*.

Dentro de los objetivos de la meta nacional de México Incluyente encontramos instituciones como la SEDATU en su Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP) quien alinea sus programas a los siguientes objetivos:

- Objetivo 2. 2 transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente.
 - Estrategia 2.2.1. “Generar esquemas de desarrollo comunitario a través de procesos de participación social.”
- El objetivo 2.5 que busca “Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna”. Bajo este objetivo se desprenden las estrategias enfocadas a:
 - Transitar hacia un Modelo de Desarrollo Urbano Sustentable e Inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos.
 - Lograr una mayor y mejor coordinación interinstitucional que garantice la concurrencia y corresponsabilidad de los tres órdenes de gobierno, para el ordenamiento sustentable del territorio, así como para el impulso al desarrollo regional, urbano, metropolitano y de vivienda.

- Incentivar el crecimiento ordenado de los asentamientos humanos, los centros de población y las zonas metropolitanas (DOF, 2013).

Por otra parte, el Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano de SEDATU define en su:

- Objetivo 3 la búsqueda de “Consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas, incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de vida de sus habitantes.”
 - Estrategia 3.3. “Promover la mejora de la infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad en coordinación con gobiernos estatales y municipales.”
 - Línea de acción 5. “Fortalecer el tejido social y la seguridad de las comunidades mediante el rescate de espacios públicos en condiciones de deterioro o abandono” (DOF, 2014: 62).

El análisis de estos programas nos permite dar paso a la creación de acciones como el PPPB y el PRBP, los cuales se desprenden de los objetivos, estratégicas y líneas de acción planteados por los marcos normativos descritos previamente y desarrollados a continuación.

3.1 Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP)

A partir de la dirección del Plan Nacional de Desarrollo (2012-2018) considerado dentro del ejercicio fiscal 2015 y a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) se presenta de manera federal, la implementación del Programa de Rescate de Espacios Públicos (PREP), con el fin de :

[Promover] la realización de obras de mejoramiento físico y la ejecución de acciones sociales en sitios de encuentro, convivencia, recreación e interacción comunitaria [estos lugares son identificables por presentar] condiciones de deterioro, abandono o inseguridad ubicados en las zonas urbanas de todo el país” (DOF, 2014: 61).

Lo anterior, atendiendo las necesidades básicas para el desarrollo del bien común de la población mexicana en materia de descanso recreación y convivencia.

De este modo, el PREP atendería la creación y desarrollo de “obras de infraestructura y equipamiento para el desarrollo regional y urbano” (DOF, 2014: 61). Tomando en cuenta lo anterior, la principal intención de este programa es el de adaptar una ciudad que se encuentra en constante crecimiento, una manera de volverla compacta, de tal modo que los ciudadanos cuenten con la infraestructura y servicios adecuados para su libre desarrollo y bienestar social.

El punto primordial que encabeza a las acciones del PREP es que este programa: “impulsa en los espacios públicos urbanos la ejecución de proyectos integrales mediante la realización de obras físicas y el desarrollo de acciones sociales de beneficio comunitario, [...] para fortalecer la cohesión social y prevenir conductas de riesgo” (DOF, 2014: 62).

En donde las acciones cumplan requisitos que entre otros beneficios propicien un ejercicio de convivencia social, generen lugares óptimos para el disfrute de la comunidad, que sean atractivos para realizar actividades culturales cerca de sus domicilios y tener una adecuada movilidad en sus viajes y recorridos diarios.

El PREP, en su artículo 2° establece como su objetivo general:

“Contribuir a consolidar ciudades compactas, productivas, competitivas incluyentes y sustentables, que faciliten la movilidad y eleven la calidad de la vida de sus habitantes mediante el rescate de espacios públicos urbanos en condición de deterioro, abandono y subutilizado” (DOF, 2014: 68).

Y como objetivo específico el artículo 3° habla sobre como actuarán estos espacios subutilizados en beneficio de la población cercana a un espacio como este:

“Rescatar espacios públicos con deterioro, abandono, o inseguridad en las localidades urbanas integradas físicamente a las zonas metropolitanas y ciudades, para el uso y disfrute de la comunidad, y, con ello, incidir en la prevención del delito y la violencia, así como al fomento de la movilidad urbana sustentable, el fortalecimiento del tejido y la cohesión social” (DOF, 2014: 68).

De esta forma, la rehabilitación de los espacios públicos urbanos contempla dos modalidades importantes en el 8° artículo del PREP y que una se cumple en función de que la primera sea terminada. En lo referente, la primera contempla el mejoramiento de los espacios al implementar infraestructura adecuada para otorgar seguridad a los usuarios en general, también se rehabilitará el equipamiento (mobiliario) en caso de que exista o se instalara nuevo, así como brindar a los usuarios accesibilidad universal y se les brinde seguridad al transitar por estos lugares, en donde se incentivarán actividades de índole, cultural, recreativas, deportivas, etc.

La segunda modalidad consiste en que los habitantes y usuarios promuevan actividades a través de la organización, y que sea la misma población quien discuta y proponga actividades recreativas y culturales dentro de los espacios, “[impulsando] la conformación de redes sociales, comités vecinales y de contraloría social como formas participación comunitaria, que coadyuven a la promoción y el cuidado del espacio público y seguridad vecinal” (DOF, 2014: 69).

De este modo se garantiza que los espacios públicos subutilizados sean transformados en espacios que aseguren la integridad y participación ciudadana, de tal modo que la cooperación y el mantenimiento también sean responsabilidad de los usuarios para que estos lugares se mantengan óptimos.

3.2 Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) 2013-2018

El Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, es un programa federal que se encarga de “impulsar y articular el desarrollo y bienestar de quienes habitan [...] en las zonas urbanas del país; [logrando] un ordenamiento sustentable del territorio y su óptimo aprovechamiento” (DOF, 2013: 66). Por lo tanto, el espacio urbano es un punto importante dentro de la planeación pública, ya que la ciudad deberá contar con infraestructura de calidad y una buena gestión del uso de suelo, permitiendo colocar mejores equipamientos urbanos y áreas verdes, así como también mejorar la infraestructura urbana ya existente.

Así, para fomentar el uso correcto de un espacio público se debe atender que:

“la planeación y regulación del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano de los centros de población, en términos del artículo 3 de la Ley General de Asentamientos Humanos, debe tender a mejorar el nivel de vida de la población urbana [...]” (DOF, 2013: 65).

Debido a que la población debe de contar con servicios de orden público en zonas reguladas para dicho fin, donde se les proporcionarán lugares óptimos en donde podrán realizar actividades que mejoren la calidad de vida en la ciudad, tales actividades son entendidas como culturales, deportivas, recreativas y de descanso.

Este programa surgió por la demanda que en 1950 se generó debido a que los espacios urbanizados crecían desordenadamente por los masivos asentamientos irregulares como consecuencia de la migración de personas del campo a la ciudad; por este motivo “la política de vivienda y desarrollo urbano se caracterizó por [...] tener como premisa básica la regularización de la propiedad y la posterior dotación de servicios” (DOF, 2013: 73). Por lo tanto, dentro de este programa se estimula al derecho de una vivienda digna, dentro de una ciudad sustentable y que

sea competitiva, beneficiando el desarrollo de la ciudad, con espacios seguros y movilidad eficiente dentro de entornos que brinden confianza a los habitantes.

De acuerdo con lo anterior, el Plan General de Desarrollo 2013-2018 en su objetivo 3, se encuentra a favor de crear ciudades compactas donde la calidad de vida de sus habitantes se eleve. Se considera que el entorno cercano al área de vivienda de la población debe contar “con infraestructura, equipamiento, servicios, espacios y movilidad [los cuales serán] el eje articulador de la planeación urbana [...]” (DOF, 2013: 86) considerando así, elevar el estándar de vida de la población urbana, a medida que ésta crece.

De igual manera: “es necesario generar, [un esquema de incentivos normativos y tributarios para el sector inmobiliario, que] disminuya los lugares mínimos para estacionamiento de manera que permita darle un uso más eficiente al suelo [...]” (DOF, 2013: 78). En lo referente, se propone como estrategia, el control de la mancha urbana, de tal modo que se:

“[rescaten] derechos de vía y zonas federales en estado de abandono, subutilización y que sean susceptibles de uso futuro [...] fortaleciendo el tejido social [mediante] el rescate de espacios públicos en condiciones de deterioro o abandono” (DOF, 2013: 87).

De forma tal que estos puedan tener una mejor imagen, estimulando que los usuarios se adapten a estos espacios y los integren dentro de su vida cotidiana, resolviendo aspectos de integración social por medio de la activación física y cultural.

De este modo, se incluyen las propuestas de construir los parques públicos de bolsillo y los bajo puentes, para que el ambiente urbano se transforme en espacios accesibles para la comunidad, quien es la encargada de aprovechar estos sitios con el propósito de modificar sus hábitos recreativos, considerando que estos espacios aumenten y por lo mismo que se ubiquen muy cercanos a las áreas de trabajo y mejor aún a zonas habitacionales.

3.3. Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018

Este programa se desarrolló a partir del apoyo y participación de los habitantes del Distrito Federal (llamado ahora Ciudad de México a partir de principios del 2016) en conjunto con la colaboración de distintos foros de participación y consulta dentro de los cuales se aplicaron distintas metodologías (entrevistas, cuestionarios, preguntas abiertas, foros de discusión) para conocer las solicitudes de los participantes. Se hizo con la intención de obtener, valorar y atender los cuestionamientos primordiales de atención más importantes para los ciudadanos de la Ciudad de México, debido a que su participación es pilar fundamental en la toma de decisiones del gobierno saliente.

Según el PROGRAMA GENERAL DE DESARROLLO DEL DF 2013-2018 (PGDDF 2013-2018) y con la participación de más de 100,000 personas, se centraron esfuerzos entre los que destacan foros temáticos repartidos en 33 mesas de trabajo, un portal de internet, así como cuestionarios contestados con ayuda de herramientas que van desde el uso del papel hasta tabletas electrónicas. De esta forma, “el gobierno diagnostica en forma transparente los desafíos de la entidad, brinda soluciones claras y puede, junto con la ciudadanía, evaluar la obtención de resultados” (GODF, 2013: 5).

Lo anterior pone en evidencia el apoyo que se ofrece a través del PGDDF 2013-2018, con el cual se garantizan condiciones equitativas para una sociedad con distintos grupos sociales, para que tengan las mismas oportunidades y consideraciones, que sean las más aptas para que la convivencia se desarrolle en un ambiente social equitativo, seguro y sustentable.

Para lograr aterrizar y clasificar los puntos importantes de cada observación ciudadana, el programa fue estructurado en 5 diferentes ejes:

1. Equidad e Inclusión Social para el Desarrollo Humano.
2. Gobernabilidad, Seguridad y Protección Ciudadana.

3. Desarrollo Económico Sustentable.
4. Habitabilidad y Servicios Espacio Público e Infraestructura.
5. Efectividad, Rendición de Cuentas y Combate de Corrupción.

Del mismo modo, otra característica importante que se desarrolla dentro de este programa es el de “[adoptar] estrategias transversales que involucran a los diferentes entes públicos del gobierno [...]” (GODF, 2013: 5), esto con 8 distintos enfoques, los cuales el programa clasifica en: derechos humanos, igualdad de género, participación ciudadana, transparencia, innovación, ciencia y tecnología, sustentabilidad, desarrollo metropolitano, y acción internacional.

Dentro de este programa, la participación ciudadana es notoria en el ámbito de propuestas para la mejora de su propio entorno urbano. Este elemento es sin duda parte fundamental del programa, por lo tanto el eje que se debe de considerar que tiene mayor relación es el 4° Eje, ya que atiende a los ámbitos de: “Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura [así como procurar] desarrollar una ciudad dinámica [...] que contemple una planeación urbana y un ordenamiento territorial [...]” (GODF, 2013: 6). De este modo, el criterio anterior permitirá que se designen diversas tareas de mejora, a partir de construir una ciudad que favorezca que sus habitantes disfruten las mejoras de la infraestructura presente en la ciudad.

Es importante demostrar el nivel de avance los puntos de acción que en este eje se especifican, sobre todo cabe resaltar que se toma a la Ciudad de México como centro principal de actividades económicas, culturales y políticas más importantes del país. Dentro de los ejes que presenta este programa el 4° que sustenta Habitabilidad y Servicios, Espacio Público e Infraestructura, “busca hacer frente los retos relacionados con la planeación del territorio urbano y natural; la creación, recuperación y mantenimiento de espacios públicos” (GODF, 2013: 94) con esto se promueve que los habitantes de la ciudad tengan espacios más sanos, donde pueda fortalecerse el desarrollo social y colectivo.

Los problemas de los espacios públicos, relacionados a la accesibilidad, mantenimiento, etc., se deben a “inconsistencias y contradicciones en el marco jurídico, lineamientos de diseño, operación y normatividad vigentes” (GODF, 2013: 51) y las medidas planteadas para enfrentar dichos obstáculos son la recuperación de espacios subutilizados, (parques públicos de bolsillo y los bajo puentes) los cuales permitirán generar lazos de convivencia y de reunión, los cuales generen un ambiente de seguridad para los habitantes y visitantes de la ciudad. Ya que “el espacio público [es un] elemento esencial, ya que la insuficiencia y deterioro de este inciden en la ruptura y debilitamiento de la imagen urbana, la seguridad pública [y] el tejido social” (GODF, 2013: 95).

Por otro lado, los espacios públicos como áreas de oportunidad, por ser considerados actualmente como insuficientes o con deterioro notable, por la falta de mantenimiento, su escaso acceso y el crecimiento poblacional urbano son causas directas de su deterioro, ya que este “ocupa cerca del 9.5% de la superficie total de la entidad federativa, lo cual representa un promedio de casi 5m²/hab siendo el ideal 12m²/hab.” (GODF, 2013: 100). De este modo surgen líneas de acción en el (PGDDF 2013-2018), las cuales 2 se ocuparán de “[...] fortalecer la recuperación de bajo puentes y otros espacios públicos para interconexión y recreación de barrios y colonias” (GODF, 2013: 101). Como también atender el desarrollo del “Sistema de Parques Públicos de la Ciudad de México, conformado por los siguientes tipos: parque metropolitano, parque local, parque barrial y Parque de Bolsillo” (GODF, 2013: 101)

Las líneas de acción anteriores, se ocuparán de atender a los espacios públicos, ya que estos son trascendentales en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, por lo mismo, se estima que mejoran los lazos sociales, como también se generan espacios inclusivos y de movilidad, donde la seguridad debe de prevalecer para que estos espacios sean seguros para transitar, promoviendo el tejido social, beneficiando a la sociedad.

3.4. Programa Integral de Movilidad 2013-2018

Aunque este programa se encuentra vinculado con el Programa General del Desarrollo del Distrito Federal, contiene sus propios ejes de acción. En este sentido el eje en donde queda el caso de la recuperación de los espacios subutilizados es el *Eje estratégico 2. Calles para todos*.

Aquí, los usuarios son los principales involucrados en el uso de las banquetas y zonas de tránsito común, “por lo que su diseño procurará fomentar la vida pública, la cohesión social y la actividad económica” (GODF, 2014: 76). Los transeúntes son la principal jerarquía ante cualquier medio de transporte, por lo que se reitera que las calles deben de ser pensadas para ellos. Por lo tanto, una de las metas de este programa es que el usuario disfrute de una movilidad adecuada al caminar por las calles.

Para lograr esto se plantean diversas estrategias, las cuales favorecerán el mantenimiento vial y la adecuación de vías para el uso no solo de automóviles sino también de bicicletas (multimodal). Por lo que hace a las calles secundarias, donde el paso vehicular es casi inexistente, se plantea que sean “lugares en donde [...] se pueda convivir sin ruido, [recuperando] el espacio vial para regresárselo a la gente, a través de iniciativas que generen [...] espacios de convivencia” (GODF, 2014: 81). En este punto se refieren directamente a los Parques Públicos de Bolsillo como opción para generar ese espacio de posible seguridad.

Los servicios de movilidad son de vital importancia dentro del ambiente capitalino. Las propuestas implementadas como un mejor transporte colectivo que genere menos efectos nocivos en la calidad del aire se debe a la implementación de espacios exclusivos como ciclo pistas y programas como ECOBICI, la peatonalización de calles principales, así como la recuperación de espacios públicos, los cuales son “tendencia global, [en donde] las ciudades compitan para ofrecer el mejor lugar para vivir” (GODF, 57: 2014). Visto de otra manera se busca

competir no solo con otras ciudades importantes de México, como pudieran ser Guadalajara o Monterrey, sino otros países que han apostado por utilizar transportes alternativos como el uso de la bicicleta.



Ilustración 6: Marco Normativo vinculante en materia de rescate de espacios públicos en México. Elaboración propia

Como puede apreciarse en el anterior diagrama, los programas mencionados se alinean al plan nacional de desarrollo y definen una serie de objetivos particulares, sin embargo, existen elementos de vinculación entre todos los cuales nos hablan de líneas de discusión unificadoras como la búsqueda de las ciudades sostenibles y sustentables, el creciente interés por la participación ciudadana en la construcción de estrategias de rescate de espacios públicos y la necesidad imperiosa de vincular a los tres niveles de gobierno para estos fines. Es importante recalcar que durante la presente investigación no fue posible localizar ningún programa llamado Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo (PPPB) y el Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP),

4. Parques Públicos de Bolsillo y Bajo Puentes en la Ciudad de México. Alternativas de recuperación de los espacios públicos subutilizados

En la búsqueda de un óptimo aprovechamiento de los espacios públicos subutilizados, el Gobierno de la Ciudad de México implementó en 2014 un programa de recopilación de opiniones colectivas por regiones para el direccionamiento de recursos públicos. Este programa *Decisiones por colonia*, tenía por objetivo identificar las necesidades prioritarias de la ciudadanía en múltiples áreas. Si bien el ejercicio de democratización del recurso público dejó entrever muchas necesidades de la urbe, uno de los resultados de esta consulta ciudadana fue la necesidad imperiosa de recuperar aquellos espacios que actualmente se encontraban subutilizados (SEDUVI, 2014: 5). Esta iniciativa permitía que dichos lugares tuvieran una segunda oportunidad de ser usados como espacios recreativos para el impulso del capital social, el favorecimiento de la peatonalización de las zonas recuperadas, la disminución de la huella ecológica y el mejoramiento de la imagen urbana.

En la idea de rescatar espacios, los tomadores de decisión de una ciudad pueden optar por distintas alternativas de recuperación de espacio público, una de las formas de rescatar espacios públicos subutilizados es a través de la implementación de parques públicos o de mejora de bajo puentes. Considerando lo anterior, surgieron los *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo (PPPB)* y el *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP)*, los cuales manan como una forma actual de recuperar espacios públicos subutilizados en la ciudad, especialmente por ser lugares óptimos para su reacondicionamiento en la traza urbana, ya que su planificación y equipamiento se realiza para que sean atractivos físicamente y transformen el aspecto de la ciudad.

En la Ciudad de México, el anterior programa *Sistema de Parques del Distrito Federal* definía a los parques públicos como:

“espacios verdes de menor tamaño que contribuyen a regular el clima urbano [...] generando equilibrios ambientales en suelo, agua y aire. Estos parques son fundamentales para el esparcimiento, la recreación y el reforzamiento de la identidad de barrios y colonias en el entorno urbano” (SEDEMA, s/a).

Así mismo, categorizaba a los parques públicos de la Ciudad de México en cinco tipos con base en sus dimensiones y en diferentes criterios, los cuales son: *Parques metropolitanos; Parques locales; Parques barriales; Parques lineales y Parques públicos de bolsillo* (SEDUVI, 2014:15).

En 2014, la SEDUVI y la AEP implementaron y definieron los primeros parques públicos de bolsillo como:

“pequeños espacios en remanentes, urbanos o viales, subutilizados o abandonados [que son] convertidos en espacios para la recreación y disfrute de la comunidad. Se caracterizan por sus pequeñas dimensiones, menores a 100m² y sin rebasar los 400m², tienen como *objetivo principal* mejorar la calidad de vida de los usuarios, así como de la zona donde se ubica, generando mejoras a la imagen urbana en menor escala, pero visibles” (SEDUVI, 2014:14-16).

Así mismo, estos parques de bolsillo tienen como principales beneficios:

“1) crear comunidad y calidad de vida, 2) mejorar la seguridad vial en el entorno incentivando el flujo peatonal, 3) mejorar el medio ambiente, 4) Incentiva (sic.) La movilidad peatonal y el sistema de transporte sustentable, 5) regular el flujo peatonal en cruces seguros y 6) mejorar la salud pública en áreas densamente pobladas” (SEDUVI, 2014: 21).

Sin embargo, es importante mencionar que los objetivos considerados en la definición anterior, y plasmados en el documento *Lineamientos para el diseño e implementación de Parques Públicos de Bolsillo* (SEDUVI, 2014) carecen de las características necesarias para ser objetivos asequibles, lo que implica que éstos deben ser específicos, medibles, alcanzables, realizables y con indicaciones temporales (*smart goals*). Así mismo, al no contar con vinculación transversal, o alineación directa con ningún programa público de rescate de espacios, pueden

tomarse como referencia para el proyecto, más no establecen la puntualidad del mismo.

Para que un espacio público subutilizado pueda ser intervenido y convertido en parque público de bolsillo, la herramienta a consultar son precisamente los *Lineamientos para el diseño e implementación de Parques Públicos de Bolsillo* (SEDUVI, 2014). Entre las principales características se encuentra que las áreas a recuperar deben destacar por situarse en pequeños sectores de la traza urbana en la Ciudad de México. Sin embargo, la falta de reglas de operación y términos de referencia para el establecimiento de estas acciones de recuperación han generado ambigüedad en cuanto a especificaciones técnicas, administrativas y físicas necesarias para su implementación.

4.1 Áreas verdes y vegetación en espacios recuperados

Para la implementación de vegetación en los parques públicos de bolsillo se consideran los ya mencionado Lineamientos para el Diseño e Implementación de Parque públicos de Bolsillo (SEDUVI, 2014), donde se determina el tipo de vegetación más conveniente dependiendo de la zona en donde se ubiquen los diferentes puntos rescatados. A partir de este análisis se puede asegurar que árboles, arbustos y cubre suelos ayudan a darle a estos espacios una ambientación adecuada que combina la experiencia de los usuarios con su entorno envolvente dentro de los espacios recuperados, ya que sin estos elementos queda sin expresión.

Estos fueron implementados en diversos puntos de la Ciudad de México y, como se mencionó anteriormente, poseen características diversas, siendo la dimensión una de sus principales diferencias ya que no todos tienen las mismas dimensiones; unos van de 231 m² hasta los 400 m². Dentro de otras características de estos parques se encuentran también los materiales de construcción utilizados y equipo deportivo e infantil seleccionado, por mencionar algunos. Elementos que son descritos más a detalles en los siguientes apartados.

Otras variaciones de parque a parque son debido a la ubicación del lugar que ocupaban antes el espacio subutilizado, si éste era muy pequeño, si el flujo vial es constante, si está rodeado de árboles, etc.

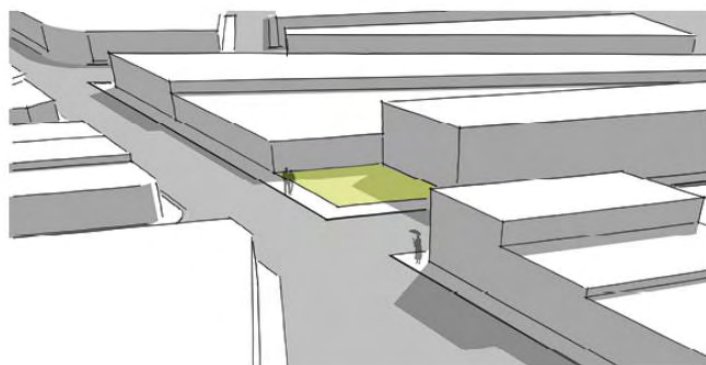
Dentro del entorno urbano es importante la convivencia entre los altos edificios o construcciones que se forman y distribuyen a través de la ciudad. Por lo tanto los espacios urbanos deben de tener amplios espacios verdes, dentro de los cuales se incluyan árboles, arbustos, vegetación y flores, transformando así una ciudad gris en una ciudad verde.

Es indispensable que tanto en los parques públicos de bolsillo y bajo puentes exista vegetación la cual propicie una sana convivencia entre el entorno urbano y la naturaleza. Es por este motivo la necesidad de colocar áreas verdes dentro de los espacios recuperados, no son únicamente para mejorar el aspecto visual, sino también para mejorar la experiencia de los usuarios al momento de utilizar dichos espacios. Debido a rasgos dependientes pero no extraordinarios de una relación simbiótica de seres humanos con naturaleza es necesario que los lugares rescatados cuenten con la vegetación adecuada, no solo que sirvan como ornamento sino también para el beneficio ambiental. Como puntos de convivencia y recreación, se puede asegurar con la observación, que la gente disfruta caminar por espacios con áreas verdes donde un entorno adaptado y vegetación adecuada provee de un espacio que otorga inspiración.

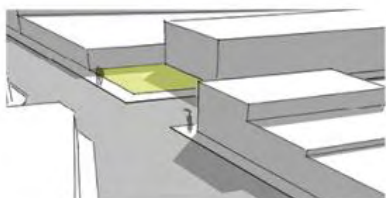
Dependiendo de cada espacio recuperado ya sea parques públicos de bolsillo y bajo puentes se determina la cantidad de áreas verdes que necesitara cada espacio, relativamente a su tamaño y ubicación debe de decidirse qué tipo de vegetación debe de predominar en los espacios.

De acuerdo a SEDUVI (2014), los distintos tipos de vegetación deben de ser colocados de acuerdo a una serie de normas que rigen a los tipos de lugares donde se deba de implementar la vegetación, ya que en estos lineamientos son remanentes viales y remanentes urbanos. La diferencia de cada uno de ellos

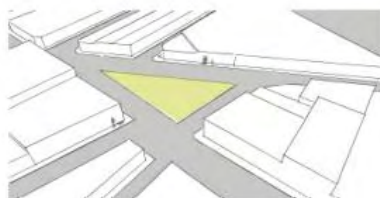
depende principalmente de la ubicación de cada espacio como puede apreciarse en la siguiente imagen.



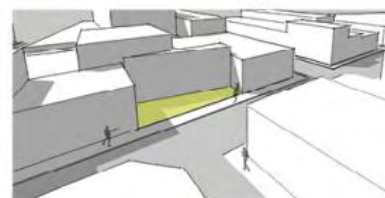
1. **Remanentes urbanos**
ubicados entre edificaciones.



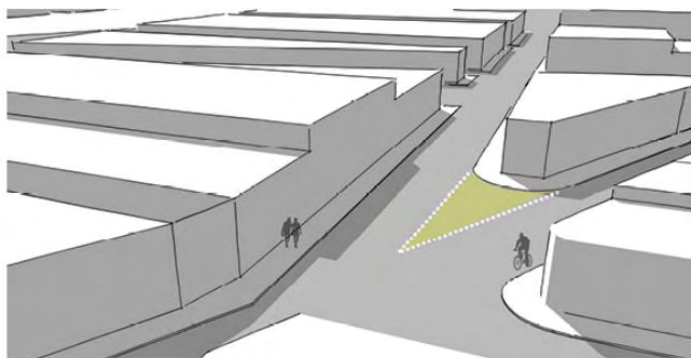
1. **Contenido en 2 paramentos**



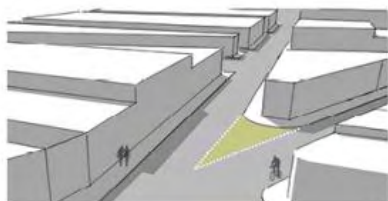
2. **Abierto**



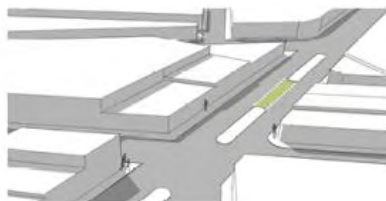
3. **Contenido en 3 paramentos**



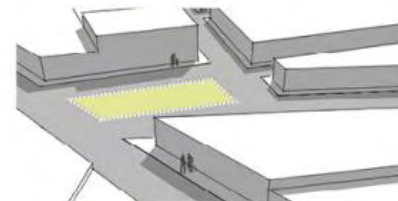
2. **Remanentes viales**
recuperados para el peatón.



1. **Oreja / Aguja**



2. **Isleta**



3. **Glorieta o península**

Ilustración 7: Puntos de ubicación de los parques públicos de bolsillo en los remanentes urbanos y viales (Ciudad de México). Fuente: SEDUVI (2014: 17).

Como puede observarse en la ilustración 7, los parques públicos de bolsillo pueden establecerse con base en su emplazamiento en remanentes urbanos o en remanentes viales⁴. Los remanentes urbanos son los espacios que están cercanos a edificios o contiguos a domicilios habitacionales. Para estos casos se recomienda que los usuarios cuenten con accesibilidad peatonal libre, “permitir vegetación en perímetro siempre y cuando no genere barrera visual” (SEDUVI, 2014), aunque también para estos espacios recuperados se recomienda colocar contenedores para vegetación que no tengan fondo a nivel del suelo junto con cubre suelos y otros tipos de arbustos. Por otra parte, los remanentes viales son aquellos que se encuentran en la extensión de una banqueta entre dos o más vialidades, las isletas que son extensiones de camellones o banquetas, así como en el interior de intersecciones conectadas a banquetas (SEDUVI, 2014). Para estos casos se recomienda que los usuarios cuenten con accesibilidad peatonal libre, “permitir vegetación en perímetro siempre y cuando no genere barrera visual” (SEDUVI, 2014), aunque también para estos espacios recuperados se recomienda colocar contenedores para vegetación que no tengan fondo a nivel del suelo junto con cubre suelos y otros tipos de arbustos.

Por otra parte, la recuperación de espacios públicos subutilizados también puede realizarse, como se mencionó con anterioridad, a través de la transformación en los bajo puentes. El proyecto de recuperación de bajo puentes estuvo a cargo de la Autoridad del Espacio Público (AEP) desde 2012 y tuvo como principal objetivo “generar lugares de convivencia y socialización, seguros y de calidad para los peatones, cambiando su condición de barreras viales para convertirlos en puntos de interconexión de barrios” (AEP, 2018). Este proyecto se enfocó en la

⁴ Este punto destaca la importancia que los esquemas de “ejes o caminos” tienen para el estudio de la metrópoli, ya que de esta forma se puede establecer que “la ampliación de las áreas urbanas sobre terrenos no ocupados por la ciudad se ha desarrollado a lo largo de principales carreteras, autopistas” (Terrazas, 2005: 48), o en este caso caminos vehiculares. Elemento de gran importancia en el análisis de los bajo puentes.

recuperación de los espacios residuales que se generan con la construcción de puentes vehiculares en la Ciudad de México.

Para la recuperación de los bajo puentes las condiciones de tamaño son diferentes, debido a que se encuentran condicionados a las dimensiones del mismo puente vehicular. Estos bajo puentes cuentan con una infraestructura aislada, porque estos espacios subutilizados se encuentran por lo general en los ángulos que se forman por la inclinación de los puentes vehiculares. Este lugar se convierte en subutilizado debido que es un espacio sobrante incidental, por ser una parte del puente que por principio estructural queda abierto y así mismo queda expuesto a prácticas totalmente ajenas a la función principal, que es soportar el peso de la estructura misma.

En la siguiente tabla pueden encontrarse un listado de todos los parques públicos de bolsillo y bajo puentes habilitados y localizados hasta el término de esta investigación.

*Tabla 1: Ubicación por alcaldía de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes en la Ciudad de México
Fuente: elaboración propia con base en AEP (2015)*

	NOMBRE DEL PARQUE PÚBLICO DE BOLSILLO	ALCALDÍA
1	Parque Público de Bolsillo Álvaro Obregón	Álvaro Obregón
2	Parque Público de Bolsillo Rosario	Azcapotzalco
3	Parque Público de Bolsillo Tezozómoc	
4	Parque Público de Bolsillo Barrio Nextengo	
5	Parque Público de Bolsillo Arenal	
6	Parque Público de Bolsillo Ex Hacienda	
7	Parque Público de Bolsillo San Martín Xochináhuac	
8	Parque Público de Bolsillo Xicheng	
9	Parque Público de Bolsillo Santa Cruz Atoyac	Benito Juárez
10	Parque Público de Bolsillo Coyoacán	Coyoacán
11	Parque Público de Bolsillo Céfiro	
12	Parque Público de Bolsillo Titipiles	
13	Parque Público de Bolsillo La Manzanita	Cuajimalpa de Morelos

14	Parque Público de Bolsillo Zócalo	Cuauhtémoc
15	Parque Público de Bolsillo Tlaxcoaque	
16	Parque Público de Bolsillo Michoacán	
17	Parque Público de Bolsillo Hamburgo	
18	Parque Público de Bolsillo Reforma Norte	
19	Parque Público de Bolsillo Michoacán II	Gustavo A. Madero
20	Parque Público de Bolsillo Vasco de Quiroga	
21	Parque Público de bolsillo "León Cavallo"	Iztacalco
22	Parque Público de Bolsillo Viaducto Piedad	
23	Parque Público de Bolsillo Granjas San Antonio	Iztapalapa
24	Parque Público de Bolsillo "Uno Santa Cruz Meyehualco"	
25	Parque Público de Bolsillo Quinceañeras	Magdalena Contreras
26	Parque Público de Bolsillo El Tanque	
27	Parque Público de Bolsillo Euler	Miguel Hidalgo
28	Parque Público de Bolsillo Ausencia	
29	Parque Público de Bolsillo Granadas	
30	Parque Público de Bolsillo Villa Milpa Alta	Milpa Alta
31	Parque Público de Bolsillo San Francisco Tlaltenco	Tlahúac
32	Parque Público de Bolsillo Pedregal de las Águilas	Tlalpan
33	Parque Público de Bolsillo Belisario Domínguez Sección XVI	
34	Parque Público de Bolsillo El Parque	Venustiano Carranza
35	Parque Público de Bolsillo Xochimilco	Xochimilco
	NOMBRE DEL BAJO PUENTE	ALCALDÍA
1	Circuito Bicentenario y Eje Central	Cuauhtémoc y Gustavo A Madero
2	Circuito Bicentenario y Molinos	Benito Juárez
3	Circuito Bicentenario y Juan Escutia	Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo
4	Circuito Bicentenario y Universidad	Álvaro Obregón, Benito Juárez y Coyoacán
5	Circuito Bicentenario y Centenario	Benito Juárez y Coyoacán
6	Circuito Bicentenario y División del Norte	Coyoacán y Benito Juárez
7	Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba	Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo
8	Av Presidente Masaryk y Solon	Miguel Hidalgo
9	Av. Ferrocarril de Cuernavaca y Av Presidente Masarky	Miguel Hidalgo

Como puede observarse, la localización de los parques públicos de bolsillo está concentrada en su mayoría en dos alcaldías, Azcapotzalco y Cuauhtémoc, administraciones locales que han mostrado una mayor vocación a la implementación de estas alternativas de recuperación de espacios utilizados, lo anterior constituye también una de las justificaciones que dieron paso a la selección de estas alcaldías para los casos de estudio, mientras que en el caso de los bajo puentes, la mayoría de los localizados se ubicaban en las alcaldías de Miguel Hidalgo y de Cuauhtémoc.

4.1. El Proyecto Parques Públicos de Bolsillo y Recuperación de Bajo Puentes

Para el rescate de espacios públicos subutilizados, los cuales son transformados para el aprovechamiento de espacios, la mejora de movilidad y seguridad del peatón, es necesario contar con normatividad, reglas de operación y términos de referencia adecuados que permitan justificar la acción de su construcción, y las acciones en conjunto que permitan conocer los efectos de las implementaciones y mejoras del proyecto. Es por estas razones que en la administración pública se conforman “programas” dentro de marcos normativos vigentes, alineados a planes nacionales de desarrollo y materializados dentro de un documento oficial expedido por el Gobierno del Distrito Federal, en el Diario Oficial de la Federación como norma. Estos programas se desarrollan en colaboración con los organismos que se encargan de regular las actividades urbanas.

En el siguiente apartado se realiza una revisión de la estructura normativa que dio paso a los proyectos *Proyecto Parques Públicos de Bolsillo* y *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes*, de los cuales se desprenden las acciones de parques públicos de bolsillo y bajo puentes. Estos proyectos, se desprenden en sentido estricto de los anteriores programas de rescate (Programa de Rescate de Espacios Públicos, Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018), y que son

desarrollados por la SEDUVI en coordinación con el Gobierno de la Ciudad de México (Distrito Federal al momento de la implementación).

En cuanto al manejo de los parques públicos de bolsillo, y como se mencionó brevemente en el anterior apartado, para la implementación de estas infraestructuras se generó el documento llamado *Lineamientos para el Diseño e Implementación de Parques Públicos de Bolsillo, LDIPPB* (mas no así un programa con documento oficial ya que no se cuenta con la definición de objetivos generales, lineamientos, reglas de operación, términos de referencia ni alineación a programas federales y locales) en el cual se determinan las dimensiones, el lugar, la infraestructura y demás especificaciones que se necesitan para tener un espacio público rescatado óptimo y con las características que promuevan su uso por parte de la comunidad.

En este documento de *LDIPPB*, se muestran las dimensiones de espacios a rescatar, las ubicaciones en distintos puntos cercanos a las calles para su implementación, la infraestructura y los materiales sugeridos para que estos lugares aporten no solo descanso y recreación, sino mejoras ambientales a pequeña escala. Para que los parques públicos de bolsillo sean exitosos en la Ciudad de México según la SEDUVI. Estos parques deben de ser accesibles considerando la importancia de que estén conectados con redes de transporte público y la mayor aproximación para personas con alguna discapacidad diferente.

En este sentido, es importante destacar que los parques públicos de bolsillo deben estar principalmente ubicados cerca de aceras y por lo mismo contar con rampas de acceso para aquellos peatones que usan silla de ruedas e incluso contar con indicaciones para accesos peatonales, rampas para discapacitados, guías para invidentes y en algunos casos con tableros en lectura braille.

Dentro de las principales actividades para evaluar si es o no factible equipar un espacio subutilizado y transformarlo en un parque público de bolsillo, es necesario identificar en que parte de la Ciudad de México existe un predio, una esquina o un

remanente vial ocupado como basurero clandestino o como zona de riesgo para el peatón. Una vez que se ha encontrado la zona idónea para la instalación, se debe realizar el levantamiento de la zona a rescatar; tomando medidas del predio, y atendiendo las principales características que tiene aquel remanente urbano.

Por ejemplo, si está dentro de una zona alejada del tránsito vehicular, conviene colocar arbolado o flora que transforme un lugar artificial en natural. También es conveniente el instalar infraestructura para que sea una área de descanso, con equipamiento que permita a los usuarios sentarse alejados del ruido vehicular, que se transforme en un espacio accesible para todas las personas, que sea un lugar cómodo y se tenga un espacio de contemplación, con infraestructura que permita realizar actividades lúdicas y deportivas. Finalmente, la unión de estos puntos debe ofrecer características que conviertan aquel espacio subutilizado en un punto de encuentro a fin de impulsar la identidad barrial de la zona. Así mismo, este punto puede ser el detonante que logre transformar la percepción de un lugar abandonado en uno revitalizado y llamativo para los habitantes de la ciudad. No obstante existen diversos inconvenientes que presentan los parques de bolsillo tales como equipamiento sin mantenimiento(o incluso equipo con señales de hurto), nula vegetación o arbolado, infraestructura dañada, rampas de acceso bloqueadas, etc.

La ausencia de mantenimiento puede deberse en parte a la descoordinación de las entidades administrativas encargadas de este elemento, lo anterior toda vez que no existe un documento que establezca rutinas de mantenimiento y limpia, ni donde se registren las horas que acuden personal de servicio asignado por parte de la alcaldía correspondiente. Tampoco existe un medio adecuado para reportar cuando una instalación es sabotada, ni se cuenta con información para realizar un reporte ciudadano.

Otros aspectos considerados dentro de los lineamientos son que el parque debe de favorecer la identidad local. Esta idea tiene como fundamento generar tanto en

los habitantes cercanos, como en los visitantes regulares un hito o un punto de encuentro. Esto significa que habitantes de otras partes de la ciudad, logren identificar inmediatamente la zona donde se encuentre el parque de bolsillo, como una característica tangible del lugar.

Otro elemento para considerar en los parques públicos de bolsillo está en relación al uso y desarrollo de actividades diarias que acontecen dentro de estos espacios recuperados. En relación con la comodidad y el confort se define que estos parques deben tener infraestructura donde los usuarios puedan descansar y se pueda apreciar una mejora visual en el entorno urbano.

Por otra parte, y debido a que la participación ciudadana toma un papel importante dentro de la toma de decisiones para establecer las necesidades primordiales de cada lugar rescatado, el documento expresa que fue necesaria la realización de talleres de integración de los ciudadanos, en donde se buscaba: “descubrir las necesidades y aspiraciones que tienen quienes viven, trabajan y se desenvuelven en el entorno que rodea al futuro parque, bajo la premisa de que *la comunidad es la experta*” (SEDUVI, 2014: 27).

Dicho de otra manera, se optó por la consulta ciudadana, de quienes viven en el entorno o son transeúntes frecuentes quienes por medio de entrevistas, foros públicos y discusiones de las estrategias de consulta llegaron a acuerdos con el Gobierno de la Ciudad de México para la implantación del parque público de bolsillo.

No obstante, existen algunas inconsistencias que valdría la pena subsanar en futuros ejercicios de participación ciudadana, como el aclarar ¿dónde? o ¿cuándo? se realizaron los foros de participación ciudadana, así como conocer a los usuarios participantes. Es conveniente mencionar que puede ser prudente convocar de forma pública a la participación ciudadana; la carencia de algunos elementos de transparencia genera cierta incertidumbre en cuanto a la elaboración de una o varias estrategias consensuadas.

Por otra parte, en cuanto a los espacios públicos subutilizados y recuperados en bajo puentes, se destaca que el inadecuadamente llamado *Programa de Recuperación de Bajo Puentes* ('inadecuado' debido a que no es propiamente un programa ya que no cuenta con documento oficial publicado que defina objetivos generales, lineamientos, reglas de operación, términos de referencia ni alineación a programas federales y locales) otorga permisos a una persona física o moral para el uso comercial de estos espacios.

Para efectos de los bajo puentes el esquema va dirigido a la iniciativa privada a través de Permisos Administrativos Temporales Revocables a Título Oneroso (PATR), los cuales se otorgan a través de la dirección del Comité de Patrimonio Inmobiliario del Distrito Federal, y que a su vez es administrado a través de la Oficialía Mayor del Gobierno de la Ciudad de México. Este permiso consiste en autorizar el uso de suelo de manera que se otorgue una concesión del espacio, para que el interesado pueda ocupar el lugar y se supedite a mejorar el espacio y a convertirlo en uno de acceso público. Esta indicación particular consiste en proporcionar división de espacios: "50 por ciento de espacio público, un 30 por ciento de área comercial construida y un 20 por ciento de área libre que se utiliza como estacionamiento gratuito o controlado" (AEP, 2018). Esto representa propuestas de mejora que deben de ser adecuadas al espacio en el que se encuentren localizados, como espacios de esparcimiento, áreas lúdicas infantiles y también de descanso, dependiendo de la infraestructura que cumpla los porcentajes anteriormente señalados.

Resulta difícil creer que no existe un documento que oficialice estas acciones ni avale estos proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados. Sin embargo, esto quedó evidenciado no solo por la exhaustiva búsqueda realizada durante la presente investigación, sino por la opacidad en la definición de programas oficiales de esta índole al rescatar el siguiente ejercicio de solicitud de información a la plataforma electrónica gratuita INFOMEX (Plataforma Nacional de Transparencia) en 2014.

En este ejercicio de consulta, un usuario solicitó directamente a la Autoridad del Espacio Público (AEP) información sobre la normatividad, consultas ciudadanas e impacto ambiental que avala el Programa de Recuperación de Bajo Puentes. La solicitud del programa fue atendida por parte de la AEP, en la cual a través de un oficio declaraba que:

“Las facultades de proposición, coordinación, ejecución y evaluación, respecto del Programa para la rehabilitación de espacios públicos, infraestructura y equipamiento urbano en el Distrito Federal [...] **son inexistentes**, toda vez que dichas facultades corresponden al programa para la rehabilitación de espacios públicos, infraestructura y equipamiento urbano, mediante el control de estacionamientos en las vías públicas del distrito federal” (InfoDF, 2014: 4).

Lo anterior, deja entrever la falta de marco normativo vigente alrededor de un programa de esta naturaleza, lo que puede generar incertidumbre en torno a las acciones tomadas por instancias de recuperación de espacios públicos.

Cabe destacar que, en el mencionado *Programa para la rehabilitación de espacios públicos, infraestructura y equipamiento urbano* se asientan las bases originales de rehabilitación de espacios públicos, pero que en la realidad “se refiere a la instalación de parquímetros en las vialidades de la Ciudad de México, situación que no guarda relación alguna con lo que denomina la particular como Programa de Bajo Puentes” (InfoDF, 2004: 6). Para efectos de identificar y analizar las disposiciones y normativas a ejercer por el inexistente *Programa de Recuperación de Bajo Puentes*, no queda más que el documento que acredita a usuarios privados a transformar estos espacios: Permisos Administrativos Temporales Revocables a Título Oneroso (PATR) a través de la plataforma de trámites de la Ciudad de México, y que puede ser consultada en la dirección electrónica < <http://www.tramites.cdmx.gob.mx/ts/1012/0>>.

De acuerdo a la información recabada y contenida dentro de los principales puntos y leyes del ordenamiento territorial, que se encuentran en el Programa General de Desarrollo 2013-2018, se puede constatar que para adquirir un permiso

relacionado con la adquisición y transformación de un Bajo Punte o como también en el caso de los Parques Públicos de Bolsillo, es necesario solicitar un permiso directamente a la Secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), donde se podrá adquirir el *Permiso Administrativo Temporal Revocable* mencionado previamente. Estos permisos son otorgados a personas físicas o morales, con el debido formato de solicitud, donde se establecerá las dimensiones, uso y proyecto a ejecutar. Es necesario recalcar que este título que se define en el Programa de Desarrollo Urbano 2013-2018 ubicado en el Eje 4 en el Área de Oportunidad 2. Espacio Público, Meta 1. (GODF, 2013: 98) especifica la implementación y mejora de estos espacios públicos, para fortalecer el entorno urbano. Cada persona física o moral podrá definir la mejora que pretende implementar, con el permiso del Director General de Patrimonio Inmobiliario (Oficialía Mayor).

Por lo tanto, los espacios que son reconocidos como bajo puentes solo son considerados dentro del marco legal, cuando hayan sido definidos por un convenio existente entre una entidad privada y Oficialía Mayor. De este modo se conceden diversos derechos de uso de suelo, con la condición de mejorar la infraestructura y hacer de estos bajo puentes, lugares habitables que permitan la integración del peatón con óptima movilidad, pues los usuarios son quienes mantendrán activa tanto la zona económica como la recreativa, debido a que la empresa privada se comprometerá a mejorar el entorno para comodidad del peatón-usuario, de tal manera que su aporte beneficie la imagen y se vuelva llamativa a través de sus instalaciones y equipamiento.

5. Metodología de la Investigación

Considerando lo anterior, y considerando el objetivo de la presente investigación (identificar seis espacios públicos subutilizados y recuperados bajo el marco del PPPB y PRBP, a fin de analizar el cumplimiento de los objetivos planteados por los proyectos, así como los efectos que en materia de ubicación, seguridad, infraestructura, mantenimiento y movilidad del entorno se ha generado en los espacios recuperados y en los usuarios) el presente trabajo de investigación se dividió en seis etapas.

La primera etapa del trabajo consistió en la revisión documental y bibliográfica en torno al concepto de los espacios públicos subutilizados (EPS), ejercicio del cual pudimos generar una propuesta de EPS. En una segunda etapa se revisaron experiencias de estrategias de recuperación de espacios públicos en otros países, a fin de entender la naturaleza de estas estrategias y la importancia que otras regiones dan a estas acciones públicas. Una tercera etapa consistió en la revisión minuciosa de documentos oficiales obtenidos de instituciones públicas, locales y federales, de donde emana el diseño de programas de intervención pública para la recuperación de espacios públicos subutilizados. Para ello se rescataron los trabajos realizados por organismos como la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial (PAOT), la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI) y la Agencia del Espacio Público (AEP).

La cuarta etapa del trabajo de investigación consistió en la realización de una serie de visitas de campo a seis espacios públicos subutilizados y recuperados bajo el marco del *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo* y el *Proyecto Recuperación de Bajo Puentes*. Los justificantes socio territoriales que condujeran a la selección de los casos de estudio son mencionados a continuación:

1. Las alcaldías donde se ubican los casos de estudio concentra proporcionalmente la mayor cantidad de parques públicos de bolsillo, lo que

denota una vocación más amplia a implementar este tipo de proyectos. Los tres Parques Públicos de Bolsillo fueron seleccionados considerando los siguientes elementos: el Parque Público de Bolsillo Zócalo se seleccionó ya que este fue el primer parque público de bolsillo desarrollado en la Ciudad de México en el año 2013 (Excélsior, 2013), lo que nos permite conocer los resultados del primer ejercicio de recuperación de espacios públicos subutilizados desde el inicio del proyecto en cuestión; por otra parte, el Parque Público de Bolsillo Tezozómoc fue seleccionado por ser el más grande en la Ciudad de México, con lo que se favorece el conocimiento en torno a uno de los espacios con la mayor dimensión de aprovechamiento, mientras que el Parque Público de Bolsillo Rosario fue seleccionado por ser el único ubicado al interior de una de las unidades habitacionales más grandes y representativas de América Latina (ALDF, 2016), la Unidad Habitacional El Rosario. Esto nos permite conocer las condiciones del parque, y sus efectos en una de las ubicaciones con mayor densidad poblacional.

2. Por otra parte, la selección de los tres bajo puentes se generó considerando la importancia vial que la intersección en donde estos se encuentran representa para la zona. Es pertinente mencionar que si bien todos se localizan a lo largo de uno de los principales ejes viales, Av. Río Churubusco en la Ciudad de México, son las segundas intersecciones las que constituyeron el elemento decisorio, ya que el Bajo Puente en Circuito Bicentenario y División del Norte, el Bajo Puente Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba así como el Bajo Puente Circuito Bicentenario y Juan Escutia en Av. Constituyentes, reflejan una dinámica de amplio movimiento y densidad poblacional al ubicarse en calzadas o vialidades principales para la movilidad de la Ciudad de México.

En esta cuarta etapa a través del levantamiento en planta y alzado a través de diagramas realizados en el programa de diseño asistido AutoCad, se señalaron las características del entorno inmediato como la ubicación geográfica, representación de calles, elementos del entorno ecológico (considerando lo definido por el

documento de *LDIPPB*⁵), elementos de flujo en la movilidad peatonal y vehicular, señalización de equipamientos diversos, usos del espacio, tipo de usuarios, algunas cuestiones sensoriales del espacio y de la imagen urbana.

En una quinta etapa se diseñó una herramienta cuestionario para la recopilación de información cuantitativa en torno a la percepción que, en materia de seguridad, infraestructura, limpieza, mantenimiento e incluso ubicación, tenían los usuarios de los espacios públicos recuperados bajo puentes y parques públicos de bolsillo. En esta misma etapa se aplicó la herramienta, lo cual se hizo a través de un ejercicio de encuesta limitada a 30 personas, 5 por cada espacio recuperado, los sujetos de dicho ejercicio eran aquellos que se acercaban y tenían un momento de consumo en locales o utilizaban la infraestructura recuperada. Aunque la recopilación de información vía encuestas posee limitantes a nivel estadístico y de representatividad muestral (es un muestreo no probabilístico), se puede considerar que estos ejercicios de análisis de la percepción de usuarios constituyen elementos útiles para construir de forma más completa un análisis crítico en torno al actual estado de los espacios públicos recuperados, proporcionando una visión de las necesidades más apremiantes a atender en razón de las necesidades del usuario final. Por otra parte, considerando la ausencia de un padrón confiable que especifique el número de usuarios que visitan estos espacios, no fue posible definir una muestra estadísticamente representativa. La reticencia y desconfianza del usuario promedio constituyó la principal barrera para acceder a la aplicación de encuestas, por lo que el número de personas encuestadas fue limitado.

Es de mencionar que una de las principales limitantes para la recopilación de información a través de las encuestas proviene de la reticencia de usuarios a participar en actividades de sondeo, lo anterior debido a que en muchos espacios de la Ciudad de México, la sensación de inseguridad es palpable. Situación que

⁵ Lineamientos para el diseño e implementación de Parques Públicos de Bolsillo (SEDUVI, 2014).

complejiza la recopilación de información de usuarios, especialmente si esta no proviene de una entidad oficial

Posteriormente, en una sexta etapa la recopilación de información de las visitas de campo así como la información cuantitativa de la encuesta, fue tratada y analizada a través de graficas de radiales y de un análisis crítico de cada caso de estudio. Conclusiones generales y algunas recomendaciones para la mejora de estas estrategias de recuperación de espacios públicos subutilizados dan el cierre al documento.

6. Diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de parques públicos de bolsillo y bajo puentes. Construcción de un instrumento de análisis.

Debemos recordar que dentro de los principales objetivos y beneficios estipulados por el *Proyecto Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes* se establece que su impacto será positivo si “se construye comunidad, se mejora la movilidad y accesibilidad, y se regenera la imagen urbana” (SEDUVI, 2014: 91). Estas afirmaciones pueden después ser contrastadas a través de la construcción de herramientas teórico metodológicas que permitan rescatar la percepción de los usuarios en cuanto al estado de los espacios recuperados. Sin embargo, estas herramientas han sido escasas, una de las cuales pudo ser localizada en el *5to Informe de Gobierno de 2017 de la Autoridad del Espacio Público*. En este informe se mencionan las intervenciones y mejoras que se han obtenido y se pueden encontrar algunas cifras en relación con la percepción de satisfacción por infraestructura, seguridad, limpieza y movilidad (AEP, 2018).

La manera de medir los niveles de percepción y calidad de la infraestructura correspondieron a sondeos de usuarios activos; de esta manera, utilizando la herramienta del sondeo, la AEP obtuvo información de donde se asume que “este sitio es principalmente de paso y no un destino en sí” (AEP, 2018: 43), lo anterior ya que las actividades principales son de tránsito peatonal, el cual reafirma la idea de que no funciona totalmente como un punto que se caracterice por crear identidad barrial o llegar a ser un hito importante dentro del ambiente urbano, tal como se consideró desde un principio en los *Lineamientos para el Diseño e Implementación de Parque Públicos de Bolsillo*. Algunos resultados obtenidos de la consulta a usuarios finales pueden ser expuestos en la tabla 2.

Tabla 2. Elementos de evaluación realizados al Parque Público de Bolsillo Sierra Vertientes⁶.

Aspectos evaluados	Porcentaje	Percepción
Seguridad y vigilancia	44%	Buena
Infraestructura de descanso	N/A	Es inexistente
Limpieza	44%	Mala
Movilidad personas con discapacidad	44%	Mala

Fuente: Elaboración propia con base información de la AEP (2018).

Lo anterior nos muestra que en la rehabilitación del *Parque Público de Bolsillo Sierra Vertientes* (el cual no se incluyó en el presente estudio ya que no se encontraron justificantes socio territoriales que condujeran a su inclusión), los resultados en cuanto a la percepción no consiguen ubicarla en adecuados niveles de seguridad, mantenimiento ni movilidad. La anterior tabla refleja que en cuanto a seguridad y vigilancia, el 44% de los usuarios del PPB Sierra Vertientes consideran que es buena, mientras que el estado de limpieza y mantenimiento es malo para el 44% de los usuarios; de igual forma, una cantidad similar considerar que este parque público de bolsillo no cuenta con adecuada infraestructura para la movilidad de personas con discapacidad.

Es de destacar que en los informes oficiales de instituciones como la PAOT, SEDUVI y AEP, faltan aún definir y diagnosticar muchas características que complementen las consultas de datos y demás evaluaciones necesarias para determinar si estos lugares son funcionales. Al momento, no es posible obtener datos estadísticos con percepciones de calidad en documentos que hablen de las realidades actuales que enfrenta la ciudad.

Los habitantes requieren de espacios que les ayuden a llevar a cabo actividades de esparcimiento y descanso, pero deben de ser en lugares limpios, seguros, alejados del flujo vehicular, que permitan la movilidad. Las cifras son importantes porque ayudan a identificar las carencias y oportunidades de mejora para cada uno de los sitios.

⁶ Es de destacar que se rescató este caso de estudio en particular debido a que no existe información oficial de encuestas realizadas en bajo puentes o parques de bolsillo.

Considerando lo anterior, y a fin de identificar la percepción de los usuarios en torno al estado actual de los espacios públicos recuperados bajo el *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes* es necesario generar herramientas diagnósticas más amplias. Para esto realizó un cuestionario bajo la escala de percepción siguiente (Excelente: 3 puntos; Bueno 2 puntos; Regular 1 punto; Pésimo 0 puntos) considerando los siguientes elementos: ubicación, seguridad, infraestructura, mantenimiento, y condiciones de movilidad.

Las preguntas realizadas a los usuarios acerca de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes estuvieron basadas en la identificación de los siguientes elementos, presentada en la tabla 3, los cuales complementan lo analizado por AEP (2018) y mencionado previamente.

Tabla 3. Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario de parques públicos de bolsillo y bajo puentes

CUESTIONARIO DE EVALUACIÓN DEL NIVEL DE PERCEPCIÓN DE USUARIOS EN PPB Y BP EN LA CIUDAD DE MÉXICO					
Parque Público de Bolsillo (Nombre del PPB):					
Bajo puente (Nombre del BP):					
Sexo: M () F ()		Edad:	ESCALA DE PERCEPCIÓN		
ELEMENTO DE ANÁLISIS			Excelente (3)	Bueno (2)	Regular (1)
			Pésimo (0)		
UBICACIÓN	Ubicación				
	<i>Suma parcial</i>				
SEGURIDAD	Seguridad				
	<i>Suma parcial</i>				
INFRAESTRUCTURA	Infraestructura				
	Iluminación				
	Vegetación y espacios verdes				
	Bebederos				
	Comodidad (infraestructura)				
	Aparcamiento bicicletas				
	Área recreativa infantil				
	Área de acondicionamiento físico				
	Tiendas y/o Restaurantes				

	Internet (wi-fi)				
	<i>Suma parcial</i>				
MANTENIMIENTO	Mantenimiento				
	Limpieza				
	Contaminación				
	<i>Suma parcial</i>				
MOVILIDAD	Movilidad (Accesos y rampas)				
	<i>Suma parcial</i>				
SUMA TOTAL					
CALIFICACIÓN PROMEDIO					

Fuente: Elaboración propia.

Para realizar este ejercicio se colocó en la parte superior el nombre del espacio rescatado, ya sea bajo puente o parque de bolsillo, posteriormente se sugería que por medio de una evaluación colocaran el número que correspondiera según su criterio para cada instrumento. El objetivo era hacer un promedio de calificación para conocer la percepción de los usuarios sobre el espacio rescatado y conocer así la efectividad de cada espacio. Así mismo, esta información sería reflejada radialmente a fin de identificar los puntos débiles y las fortalezas de cada caso. Se tomó una escala de diversos usuarios (5 por espacio rescatado). Se eligió este número considerando promedios y valores máximos, que describieran mejor el sentir de las vivencias de los diversos usuarios, diferentes edades, ambos géneros y horarios distintos para realizar las entrevistas, de modo que se pudiera apreciar el contexto ciudadano a diversas horas del día y juntaran un común denominador para estas encuestas.

En los siguientes apartados se presenta el diagnóstico de los espacios desde el diseño de diagramas y análisis de características particulares así como del acercamiento con los usuarios de estos lugares recuperados, los cuales fueron a través de la aplicación de la herramienta-cuestionario, de forma tal que se pudo llegar a conclusiones generales y aproximaciones acerca de la percepción que estos tienen en relación con estado de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes. La aplicación de las encuestas se realizó de forma aleatoria, lo que permitió conocer someramente los aciertos y las fallas que se detectan en estos espacios recuperados.

7. Diagnóstico de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes en la Ciudad de México

Este apartado plantea ilustrar los elementos principales de análisis de los parques públicos de bolsillo y bajo puentes seleccionados: Parque Público de Bolsillo Zócalo, Parque Público de Bolsillo Tezozómoc, Parque Público de Bolsillo Rosario, Bajo Puente Circuito Bicentenario y División del Norte, Bajo Puente Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba, Bajo Puente Circuito Bicentenario y Juan Escutia.

La investigación presentada en este apartado consistió en la realización de una serie de visitas de campo a diversos espacios públicos subutilizados y recuperados bajo el marco del *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes*. Por medio de la observación se podrán valorar los siguientes elementos: características arquitectónicas, entorno sociocultural, ubicación geográfica, representación de calles, elementos del entorno ecológico elementos de flujo en la movilidad peatonal, señalización de equipamientos diversos, usos del espacio, tipo de usuarios, algunas cuestiones sensoriales del espacio y de la imagen urbana de cada uno de los espacios seleccionados.

Así mismo, se procedió a realizar un ejercicio de encuesta limitada a 30 personas, 5 por cada espacio recuperado. El 50 por ciento de los encuestados eran mujeres (15 mujeres) y el resto eran hombres (15 hombres), la mayoría en edades entre los 25 y los 45 años. Es importante destacar que el recelo para responder encuestas limitó la obtención de mayor información relacionada con las actividades de los sujetos.

Posterior a la recopilación de información esta fue tratada y analizada a través de gráficas de radiales. El sondeo realizado a diversos usuarios de los Parques Públicos de Bolsillo y los bajo puentes, demuestra en cada grafica el potencial que tiene cada uno de estos espacios intervenidos, así como también los puntos

débiles que sirven para ser considerados a mejorar y a tomar en cuenta, pues sirven como base para cambios estructurales, de infraestructura y características. Esta relación demuestra a juicio de los usuarios el papel que desempeñan estas intervenciones de la Ciudad de México, demostrando la percepción de los lugares. Los anteriores ejercicios permitieron realizar un análisis considerando los logros cualitativos descritos por el *Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes* que emanan del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (2013-2018), de tal modo que el punto de comparación fue descriptivo, comprobando si las metas fueron cubiertas y tuvieron el efecto deseado.

Al contar con los datos recabados junto con la evaluación de los programas, de existir irregularidades en los resultados, los cuales no concuerden con los objetivos y metas planteadas desde un principio en el programa, se procederá a enunciar las fallas y mejoras que pudieran ser pertinentes en la evaluación del cumplimiento de los objetivos del proyecto en cuestión.

Al comenzar la creación de estos lugares, dedicados al aprovechamiento de los espacios públicos subutilizados, se instalaron diversos parques públicos de bolsillo y se recuperaron bajo puentes en la Ciudad de México “mediante la intervención a menor escala, pero de alto impacto” (SEDUVI, 2014: 7). Esto generó ciertas expectativas positivas al convertir una parte de la ciudad en un instrumento de mejora sobre aquellos lugares remanentes que cuentan con una extensión que permita ubicar distintos equipamientos recreativos y culturales. Así, de la experiencia de estar dentro de un ambiente renovado que cuenta con diversas instalaciones de infraestructura para el confort de los habitantes, es importante hacer notar la capacidad que tienen las nuevas medidas con respecto al uso que se les daría a partir de su implementación, al principio como un efecto novedoso.

En este apartado también podremos analizar estos espacios públicos recuperados a través del tiempo, ya que antes de ser rediseñados y dotados con infraestructura

adecuada y llamativa para el goce de la comunidad, eran lugares apartados del interés público, usualmente ignorados. Tampoco podían ser recorridos, en ocasiones debido a su difícil acceso o simplemente por ser lotes baldíos, protegidos y privados. Pero existe una herramienta para conocer cómo era la dinámica de estos sitios en años anteriores a su remodelación.

A través del análisis de diversos espacios recuperados, lugares que en algún momento pasaron inadvertidos, que debieron tener anteriormente un contexto que los convertía en lugares que no tenían tránsito peatonal. Pero ¿cómo descubrir su condición pasada, si no existen registros físicos o planos constructivos? Gracias a la observación de archivos fotográficos con la ayuda de la herramienta de internet *Google Maps*, es posible apreciar las condiciones en las que se encontraban estos espacios en años anteriores, incluso con archivos fotográficos de vistas aéreas de la ciudad que datan del 2008. Esta herramienta permite identificar como evolucionaron algunos espacios, de ser lugares desapercibidos a unos con infraestructura llamativa, que motivan la intención de visita y promoción del lugar. Así, buscamos comprender la importancia de transformación de estos lugares y su imagen a través del tiempo. A su vez, la herramienta citada ayuda a comprender mejor las adecuaciones y mejoras que le fueron concedidas a las zonas rescatadas, para tener un alto impacto benéfico de sitio y para la comunidad. La ventaja que representa la herramienta, es convencerse del impacto visual que trae consigo la recuperación de espacios públicos, que se refleje las ventajas de instalación de parques públicos de bolsillo y bajo puentes, debido a las diferentes magnitudes de los espacios, conviene revisar estos archivos, ya que son clara muestra de los impactos físicos y de renovación que trae consigo estas innovaciones en materia de recuperación.

7.1 Parques Públicos de Bolsillo

7.1.1. Parque Público de Bolsillo Tezozómoc, Azcapotzalco, Ciudad de México

El PPB Tezozómoc puede considerarse, en sentido estricto, un parque barrial por sus dimensiones (un área de 720 m²). Sin embargo, las instituciones públicas lo han incorporado a los resultados de los parques públicos de bolsillo y el proyecto que de él emanan. Este parque público de bolsillo se localiza en Calle Sauces con esquina calle Ahuehuetes, Colonia Pasteros, Del. Azcapotzalco, Ciudad de México, México. Es un parque público de bolsillo ubicado frente la estación del Sistema de Transporte Colectivo, Metro Tezozómoc, inmediato a conjuntos habitacionales y tiene acceso colindante por la avenida principal Parque Vía. Este Parque Público de Bolsillo está dentro de una zona habitacional, inmediatamente a un costado de la entrada del Metro Tezozómoc. Por ser el parque de bolsillo más grande en construirse cuenta con casi todos los tipos de vegetación presentes en los lineamientos.

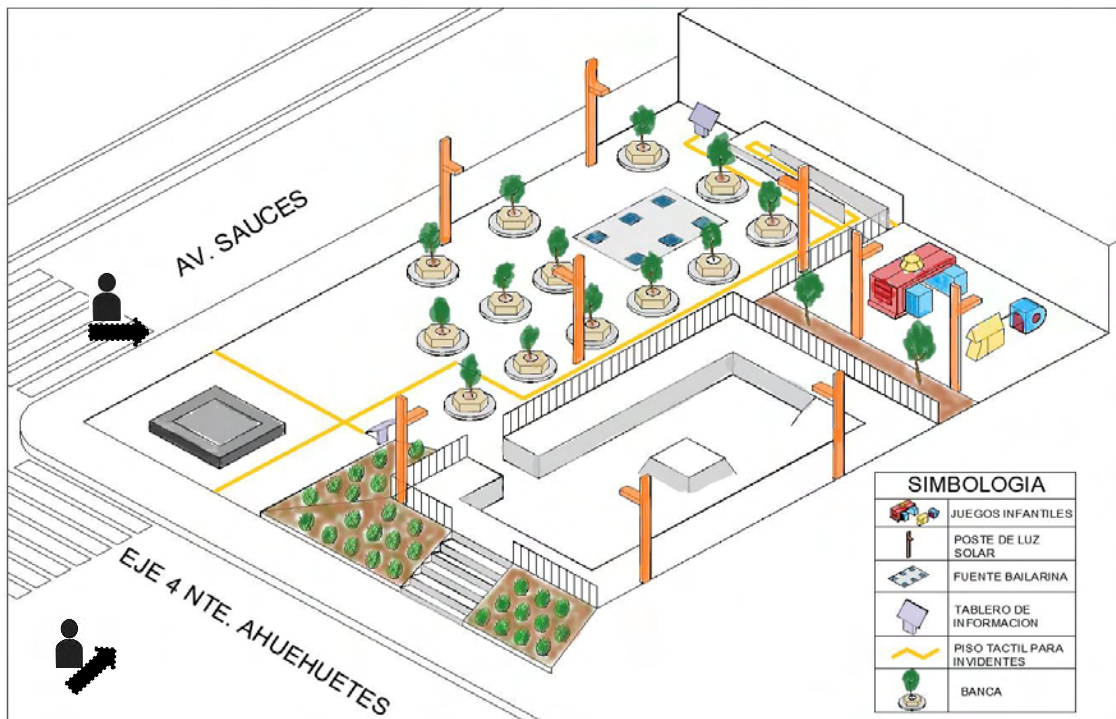


Ilustración 8 Diagrama del PPB Tezozómoc, Azcapotzalco, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia

El parque público de bolsillo cuenta con acceso abierto al público en general y se puede llegar al mismo por distintas rutas del transporte automotor público y privado, así como vía acceso peatonal, tal como se muestra en la ilustración 9. El flujo principal proviene directamente de las salidas del Metro Tezozómoc, ya que las salidas apuntan directamente hacia el parque público de bolsillo, también hay visitas de vecinos, tanto de las zonas habitacionales alrededor del parque, así como de la iglesia; ya que estos lugares, permiten un punto de reunión, por lo que se cuentan con 2 puntos distintos de afluencia peatonal.



Ilustración 9 Usuarios del PPB Tezozómoc. Fuente: elaboración propia.

La concurrencia de este parque clasificándola en usuarios se puede resumir en 70% hombres y 30% mujeres con edades en su mayoría entre los 25 y los 55 años, las flechas negras en anterior diagrama 8 muestran los principales lugares de donde provienen los usuarios. Por medio de la observación, se deduce que este parque se convierte en un 50% de las ocasiones un lugar de tránsito y en otro 50% como lugar de destino final, donde parejas, adultos mayores, familias y adolescentes convergen en este lugar.



Ilustración 10 PPB – Tezozómoc, el primero en construirse, con instalaciones de descanso, pista de patinetas y fuente brotante. Fuente: Propia.

Es importante mencionar que el PPB Tezozómoc cuenta con acceso para personas con capacidades diferentes, como ya sea rampas para sillas de ruedas, guías videntes y tableros con información en lenguaje *Braille* de las distintas ubicaciones de la infraestructura del parque de bolsillo. Por parte de la flora, cuenta con arbolado ornamental dentro de la infraestructura de descanso, también cuenta con vegetación a nivel del suelo, instalaciones de área infantil, así como infraestructura utilizada para patinetas (nombre por el cual se le asocia a este parque público de bolsillo como skatepark Tezozómoc); en sus instalaciones existe también una fuente brotante con función programada y postes de luz solares.

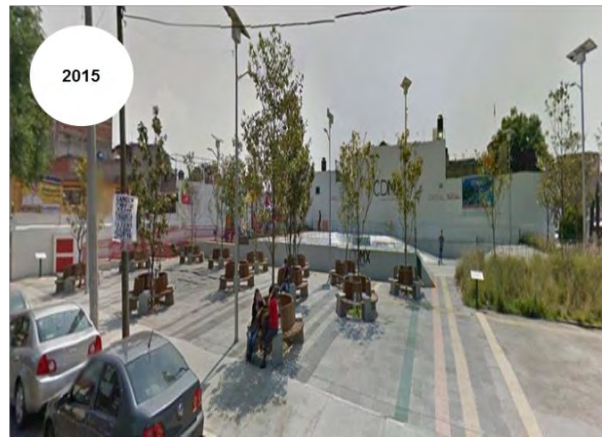


Ilustración 11 Vista lateral del PPB - Tezozómoc, Ciudad de México (2008/2015/2017). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.

Como puede observarse en la imagen, los cambios más evidentes vienen por la mejora del espacio con mayores áreas verdes lo que contribuye a la percepción de la zona.

El PPB Tezozómoc cuenta con 13 bancas redondas, distribuidas por el centro del mismo parque, en el centro de cada una de estas bancas, se encuentra un árbol de Magnolia (*Magnolia grandiflora*), que tal como puede apreciarse en la siguiente ilustración 12, provee sombra directa a los ocupantes de los asientos debido a su altura de casi 5 mts mientras que en el área infantil existen 2 árboles similares pero sembrados en tierra.



Ilustración 12 Vegetación presente en el PPB Tezozómoc. Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, alrededor del “skatepark” se encuentran una serie de pequeños arbustos del tipo Lirio Africano (*Dietes iridioides*), los cuales están sembrados en áreas ajardinadas alejadas al paso peatonal, esto se debe principalmente para cumplir uno de los puntos más importantes de los lineamientos que es el no interferir con el paso peatonal de los transeúntes o usuarios.

Como puede observarse en el diagrama de la ilustración 12, por el lado del equipamiento, el parque público de bolsillo cuenta con área común de descanso

que son las bancas redondas que rodean a una fuente bailarina con 6 chorros, el agua que brota es recuperada por medio de “pequeños pozos de absorción para la infiltración pluvial [que favorecen] el crecimiento adecuado de raíces profundas” (SEDUVI, 2014: 54) en los perímetros internos del parque, las cuales sirven como recolectoras en épocas de lluvia. El área infantil cuenta con diversos módulos de juegos (plástico roto moldeado) anclados al suelo, el cual es cubierto por pavimento de bajo impacto (el cual es reciclable, no toxico y anti derrapante) y puede apreciarse en la siguiente imagen.



Ilustración 13 Área de juegos infantil en el PPB Tezozómoc. Fuente: Elaboración propia

El “skatepark” esta acondicionado con concreto para permitir un uso continuo y rudo, de tal forma que pueda tener un acabado liso para permitir deslizamientos suaves. Por otro lado la iluminación es proyectada por postes de carga solar de LED, que son activados automáticamente en horas diurnas, es otra ventaja que permite generar electricidad ecológica, ya que además no necesita red de cableado y el costo de mantenimiento es bajo.

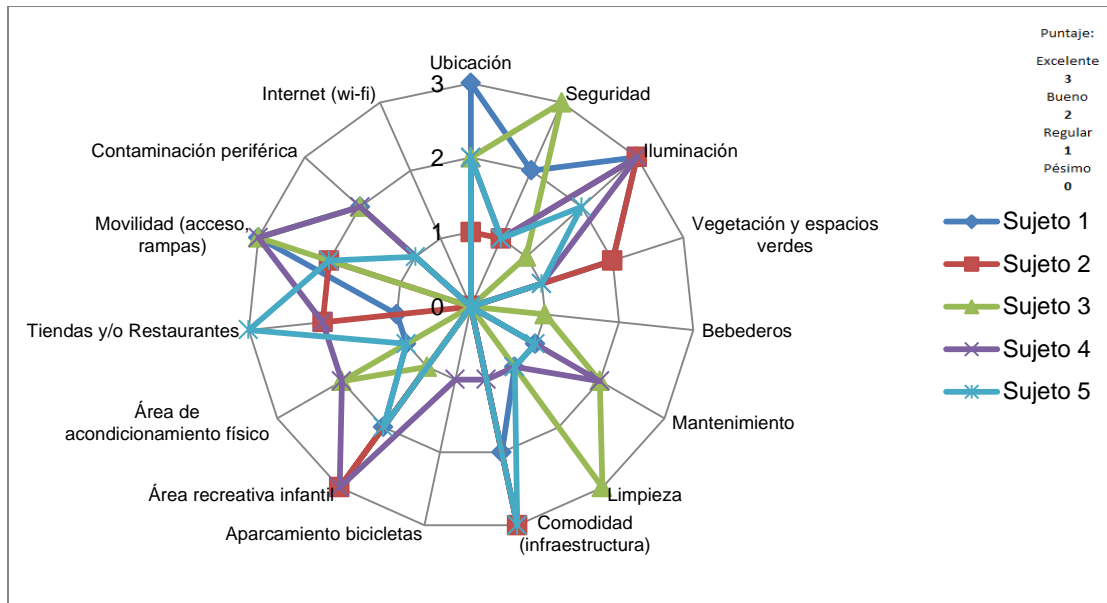
La actividad sensorial registrada dentro de este Parque Público de Bolsillo se puede percibir desde distintas ubicaciones, comenzando por los remates visuales de este parque, especialmente por el grafiti que corona el espacio y modifica la imagen urbana. La siguiente imagen nos muestra grafitis realizados en las dos paredes que conforman el espacio rescatado y una placa hecha de mosaico con el logotipo de la Alcaldía de Azcapotzalco, donde se aprecia una hormiga roja. Algunos de estos elementos, como el grafiti que corona y el logotipo de la alcaldía pueden considerarse elementos que incentivan la identidad barrial, no así los demás grafitis que reflejan el vandalismo de la zona.



Ilustración 14 Imagen urbana del PPB Tezozómoc. Fuente: elaboración propia.

En cuanto a los elementos sensoriales del parque público de bolsillo, por su ubicación cercana al metro Tezozómoc y a un respiradero, es perceptible el aroma que emerge de esta reja. Así mismo, al estar cerca de avenidas principales, el aroma a gasolina quemada es más fuerte que el aroma de hierba húmeda o los olores que pudieran desprender los árboles. La fuente bailarina permite tener la sensación de humedad al contacto con el suelo.

En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios del parque público de bolsillo la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Tezozómoc.



Gráfica 1 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Tezozómoc.
Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

El parque Tezozómoc es uno de los que mejor infraestructura presentan, por lo que la percepción de seguridad es amplia en este espacio ya que cuenta con buena iluminación y elementos de movilidad. Dada la cercanía con el STC metro Tezozómoc es que este espacio es considerado muy bien ubicado, y cuenta con múltiples servicios de alimentos (tienditas y puestos).

7.1.2. Parque Público de Bolsillo Zócalo, Cuauhtémoc, Ciudad de México

El PPB Zócalo tiene una dimensión de 245 m² aproximadamente y se ubica en Calle Plaza de la Constitución, Colonia Centro, Del. Cuauhtémoc, Ciudad de México, México. Este parque público de bolsillo situado en la Ciudad de México fue el primero en inaugurarse y está ubicado inmediatamente al lado del Zócalo y es uno de los parques que presenta la mayoría de las instalaciones necesarias de descanso y recreativas.

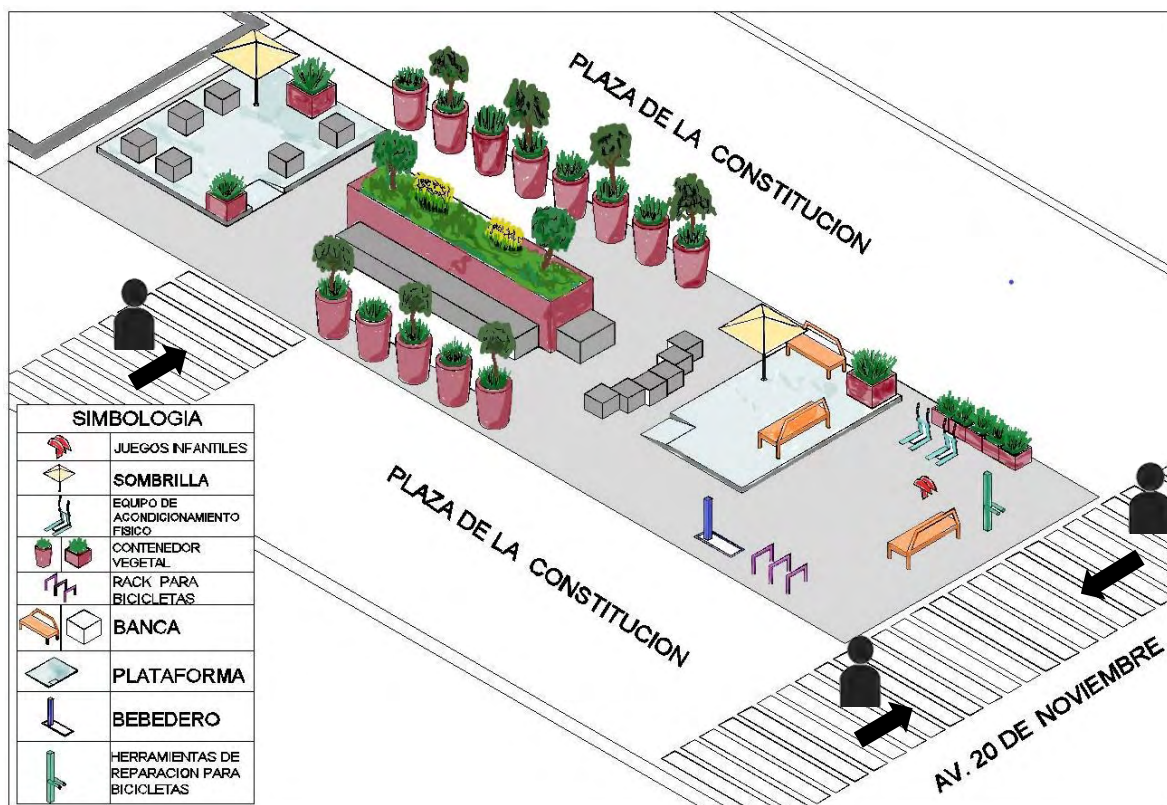


Ilustración 15 Diagrama del PPB Zócalo, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia

Como puede observarse en la imagen anterior, este parque público de bolsillo cuenta con áreas de descanso y contemplación como mesas de acero y bancas con maceteros como respaldo, con vegetación a nivel de piso y arbustos ornamentales, cuenta también con área de juegos infantiles y piso anti-derrapante,

bebederos y área para mantenimiento de bicicletas. Además, cuenta con bolardos que protegen al peatón e iluminación con postes de luz fría, tal como se puede ver en las ilustraciones siguientes (ilustración 16).



Ilustración 16 PPB Zócalo, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia

Este parque sirvió como modelo experimental, en el cual se intentaría utilizar materiales reciclados que servirían como justificación para crear los siguientes parques de bolsillo para distintos puntos de la ciudad.

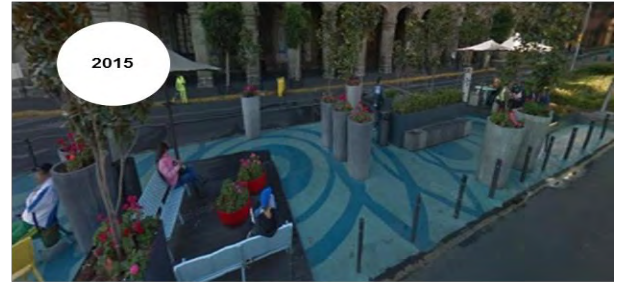


Ilustración 17 Vista lateral del PPB Zócalo Ciudad de México (2008/2015/2017). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View

Este espacio se ha transformado mayormente en parte por la gran importancia que tiene la zona centro en el turismo de la capital, elemento que ha influenciado el nivel de mantenimiento dado al espacio, ya que es uno de los más conocidos y representa a la vista una de las mejores oportunidades de colocar vegetación y equipamiento para el disfrute de los usuarios y acompañar el entorno con áreas verdes que, distribuidas alrededor del parque público de bolsillo, cumplen la función de enverdecer este espacio (ilustración 18).



Ilustración 18 Vegetación presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia

Para ser más específicos, en los *Lineamientos para el Diseño e Implementación de Parque públicos de Bolsillo* (SEDUVI, 2014) se hacen presentes las recomendaciones para la implementación tanto de mobiliario, equipamiento y vegetación recomendada dado el espacio. Comenzando con la superficie de este PPB, es necesario especificar que se necesitó de resina epóxica la cual es la más adecuada debido al flujo peatonal y además las características más importantes son que tiene “un tiempo de vida prolongado, permite la expansión y contracción para evitar fisuras en el pavimento [además] de antideslizante” (SEDUVI, 2014: 52).

También es destacable el uso de plataformas hechas a base de “polietileno, madera tratada para intemperie o prefabricados de concreto” (SEDUVI, 2014: 66) las cuales deben de tener la característica de ser anti-derrapante y, el encontrarse la intemperie, no debe afectar su vida útil (ilustración 19). Estas plataformas tienen la característica de tener rampas para personas que utilizan sillas de ruedas y para facilitar el acceso a personas con dificultades motrices como puede visualizarse en la siguiente imagen.



Ilustración 19 Superficies y materiales presentes en el PPB Zócalo Fuente: Elaboración propia

Sobre de estas plataformas se colocan bancas, sillas y mesas de hierro, aunque pueden ser también de aluminio reciclado. Para resguardar a los usuarios de la actividad solar, se recurre a instalar sombrillas construidas de acero y loneta.

Grandes contenedores vegetales fabricados con “placa de acero, concreto buzardeado o aluminio reciclado” (SEDUVI, 2014: 72), son instaurados en tres diferentes presentaciones que son: cuadrados, rectangulares o cilíndricos y con diámetros de 120 x 60 x 60 cms. Estos contenedores deben permitir el paso peatonal, así como la vegetación que resguardan y no rebasar el límite de aislamiento, como puede apreciarse en la ilustración 20.



Ilustración 20 Vegetación y contenedores presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, el parque público de bolsillo cuenta con arbustos como lo son del tipo Lirio Africano (*Dietes iridioides*) y otros árboles como Magnolia (*Magnolia grandiflora*) igual que en los casos anteriores y que pueden observarse en la imagen anterior.

En el espacio designado para juegos infantiles, se consideraron juegos de muelleo, contruidos de “polietileno, poliuretano, acero, aluminio [y] madera”, se requiere que estén anclados al suelo, para que resguarden al usuario y eviten accidentes al momento de usarlos. También el espacio esta acondicionado con equipo para realizar actividades físicas, como caminadoras elípticas (ilustración 21).



Ilustración 21 Equipo presente en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia

Todo el equipo presente es para uso público y cualquier persona que acceda a este lugar tiene el derecho de utilizarlo el tiempo que desee. Así mismo, por ser un espacio recuperado dentro de una zona muy transitada por peatones y ciclistas, este PPB ofrece bebederos y un pequeño “taller” para bicicletas, de tal modo que ofrece herramientas necesarias para el mantenimiento rápido del transporte personal. Si es necesario dejar la bicicleta estacionada para acceder al Parque Público de Bolsillo (Zócalo) se pone a disposición del usuario Racks (ilustración 22) contruidos de acero de 16 mm.

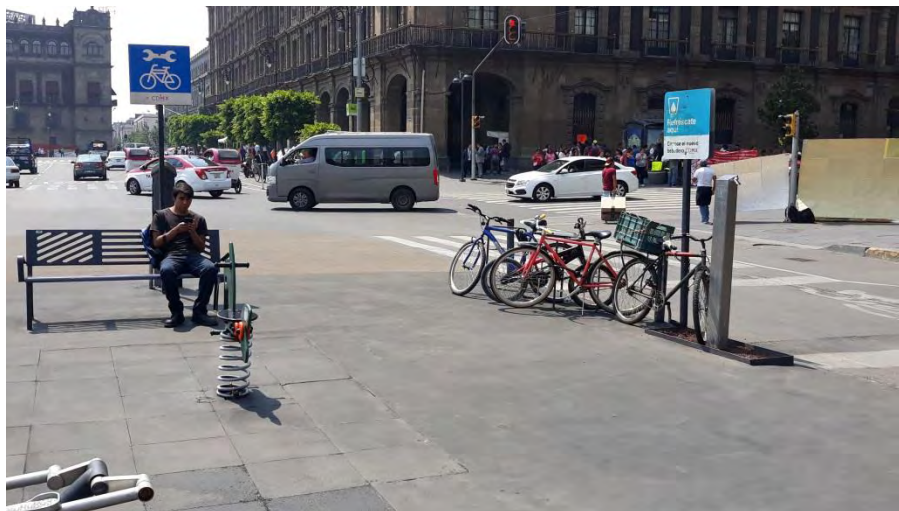


Ilustración 22 Estacionamiento de bicicletas en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia

El flujo constante de personas proviene principalmente de la Av. 20 de Noviembre, ya que el destino final es acercarse a la Plaza de la Constitución o a la Catedral Metropolitana de la Ciudad de México. Este parque público de bolsillo sirve como destino de tránsito y de descanso. Por su cercanía a la mayoría de calles del Centro de la Ciudad de México los usuarios se acercan para reposar, comer o platicar, Además sirve como punto de contemplación y reunión.

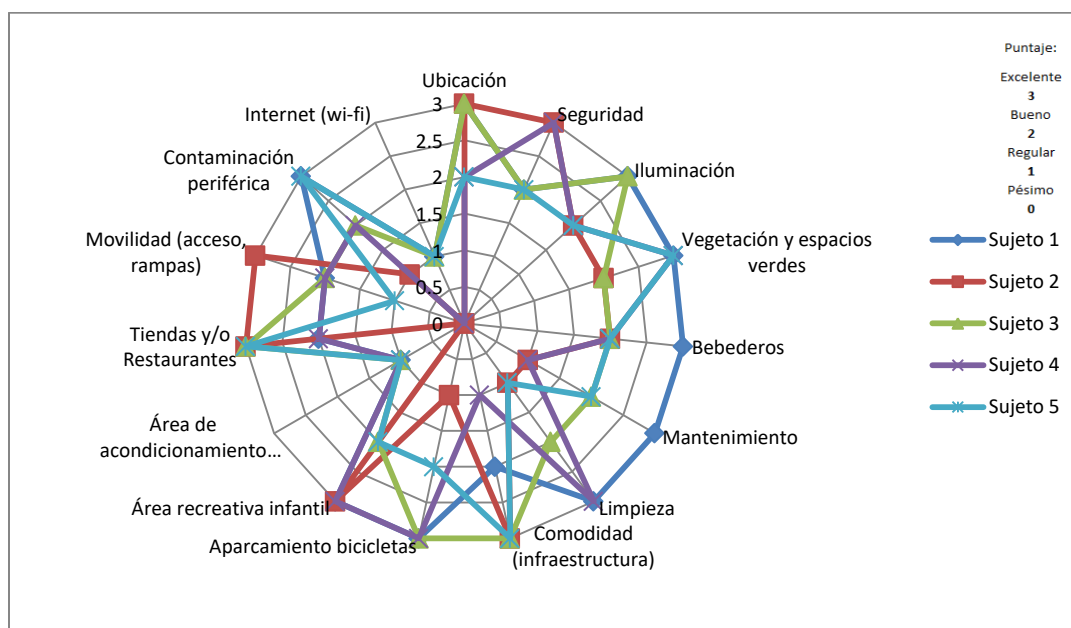


Ilustración 23 Usuarios en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia

La imagen anterior nos permite apreciar el tipo de usuario que hacen uso de este espacios, así mismo las observaciones del trabajo de campo permiten definir que en promedio se observa que del total de asistentes al parque público de bolsillo, el 60% son mujeres de con edades de entre los 20 y los 60 años y el restante 40% corresponde a hombres con edades que oscila entre los 25 y los 65 años. Generalmente este grupo de personas ocupaban el lugar de descanso, resguardándose principalmente del sol donde se proyecta sombra por parte de los contenedores vegetales; este espacio es donde los usuarios prefieren descansar. En general, los racks de bicicletas se encuentran ocupados en su totalidad y los aparatos de ejercicio son frecuentemente utilizados, como también puede observarse en la imagen anterior. Como principales distintivos sensoriales puede mencionarse que se perciben ruidos muy fuertes los cuales provienen del tránsito

vehicular, y de las conversaciones de los usuarios. Así mismo, desde el sentido del olfato, se percibe principalmente la combustión de los hidrocarburos que arrojan los carros al ambiente. Los elementos de identidad se reducen a una placa conmemorativa definiendo a este parque de bolsillo de la ciudad de México.

En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de parque público de bolsillo la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Zócalo.



Gráfica 2 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Zócalo. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

Como puede observarse, en este punto los elementos de iluminación ayudan a la percepción de seguridad, asimismo, el mantenimiento que se ha realizado a bebederos y a la vegetación del espacio ha creado una sensación de comodidad. Este parque tiene una buena ubicación cerca de tiendas y cuenta con áreas adecuadas de descanso. La ubicación en el zócalo de la Ciudad de México ha favorecido que este punto cuente con elementos de movilidad adecuados, aunque la cercanía con vehículos no favorece la contaminación periférica.

7.1.3. Parque Público de Bolsillo El Rosario, Azcapotzalco, Ciudad de México

El PPB El Rosario tiene una dimensión aproximada de 312 m² y se ubica en Calle Auriga y Calle Antares, Col. Unidad Hab. El Rosario I, Del. Azcapotzalco, Ciudad de México, México; está ubicado en un área habitacional, cercano a una escuela secundaria. Este parque está ubicado en una zona habitacional y cuenta con una pared verde y área de juegos infantiles tubulares, muy diferentes a los de plástico de alta densidad de otros parques de bolsillo de la Ciudad de México.



Ilustración 24 Diagrama del PPB Rosario, Ciudad de México, Fuente: elaboración propia

Es un parque público de bolsillo ubicado en la intersección de dos calles. Debido a su ubicación y su conexión con casas *dúplex*, es considerado uno de los parques de bolsillo más pequeños en la Ciudad de México y el único ubicado en una de las unidades habitacionales más grandes de América Latina. Con relación a sus dimensiones, cuenta con poca infraestructura pública, la cual consiste en

elementos tubulares para acondicionamiento físico, mesa y bancas de concreto y tablero para juegos de mesa, así como también juegos tubulares infantiles, como se puede apreciar en la siguiente ilustración 25.



Ilustración 25 Vista lateral del PPB – El Rosario, Ciudad de México (2008/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.

En este parque de bolsillo pueden apreciarse acciones de remodelación que han permitido que el espacio se conserve en buen estado, aunque manteniendo la esencia original.

El flujo peatonal viene directamente de las zonas habitacionales contiguas, distintos vecinos intersectan sus rutas a través de este parque público de bolsillo. En los periodos de observación pudo constarse que este un parque subutilizado, y el tipo de personas que asiste a este espacio rescatado es en promedio en un 80% mujeres y 20% hombres, las edades promedio de estas personas va de los 16 a los 50 años. En general quienes visitan este lugar son estudiantes quienes utilizan esporádicamente los juegos tubulares; así como mujeres que se detienen a descansar para contemplar el muro verde.

Dentro de este espacio rescatado se pueden encontrar distintos arbustos y árboles que requieren poco mantenimiento (únicamente poda y riego), sin embargo lo que más llama la atención dentro de este espacio, es el mencionado “muro verde”, el cual cuenta con un sistema de riego autónomo, que funciona tanto para temporadas de lluvia como de riego por mantenimiento, esto constituye un acierto en la estructura del parque público de bolsillo (ilustración 26).



Ilustración 26 Muro verde en el PPB El Rosario. Fuente: elaboración propia.

Como puede apreciarse en la imagen anterior, el muro verde contiene pequeños arbustos Lirio Africano (*Diets iridioides*) que cubren la única pared que compone este parque público de bolsillo, este arbusto también está considerado dentro de los *Lineamientos para el Diseño e Implementación de Parque públicos de Bolsillo* (SEDUVI, 2014). Como se mencionó, no es la única vegetación, ya que arboles grandes y arboles pequeños rodean este espacio; así mismo, las áreas de descanso también cuentan con partes sembradas con pasto donde fueron colocados los demás árboles, uniendo espacios de “Mortero asfaltico tipo II” (SEDUVI, 2014: 56) para el paso peatonal, este tipo de asfalto es usado para que la superficie que abarca el parque público de bolsillo se asemeje con el material de

las banquetas y guarden relación y a su vez se logre una distinción al paso peatonal.

Cabe mencionar que tanto el pino, el álamo y los laureles ya se encontraban plantados en el área que correspondía al espacio subutilizado, de este modo pudieron ser adaptados al nuevo entorno rescatado. En cuestión del área de descanso, este parque público de bolsillo cuenta con cuatro módulos de 4 asientos cada uno, junto con una mesa central, la cual está diseñada para colocar juegos de mesa simplemente de descanso. Las áreas de juegos infantiles se componen por juegos tubulares: sube y baja, columpios y equipo de gimnasia, igualmente anclados al suelo asfáltico. La iluminación se compone directamente por postes de led exteriores que cumplen la función de alumbrado público (ilustración 27). La iluminación se proporciona por postes de luz fría.

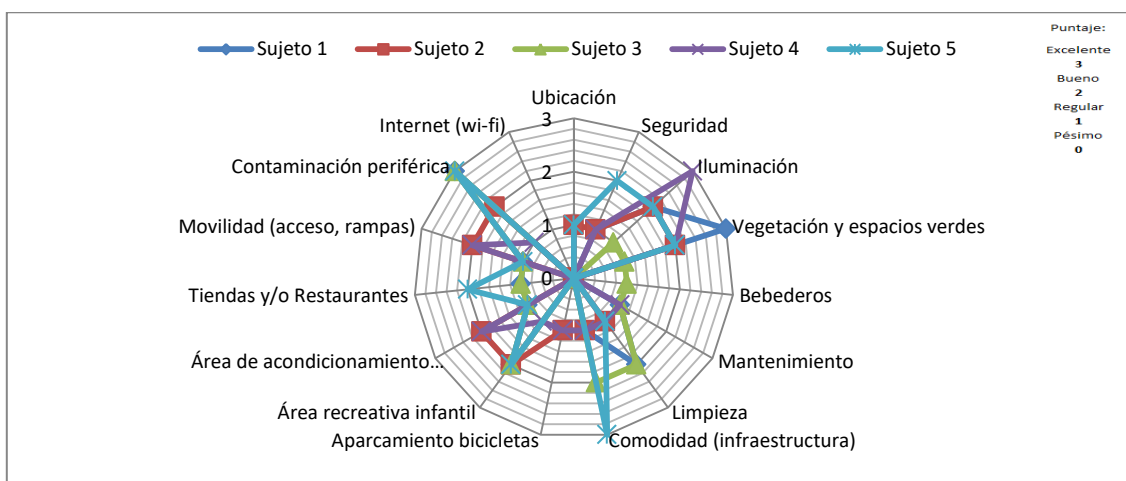


Ilustración 27 Áreas de juego infantil e iluminación en el PPB El Rosario. Fuente: elaboración propia.

Lo más notable en este parque es el muro verde, siendo el elemento más visible y único en su clase dentro de la U. Hab El Rosario, este muro representa una idea moderna de mantenimiento ecológico, con posibilidad de repetir la propuesta en

hogares aledaños, y ante la ausencia de otros elementos que coronen o enaltezcan la imagen urbana, este muro constituye la parte más característica del parque público de bolsillo. Las sensaciones olfativas no son muy convenientes ni agradables; a pesar de estar cercano a hogares, por falta de contenedores de basura, este espacio tiene amplia presencia de basura. Por otro lado los juegos infantiles también sirven como identificador, ya que no existe un parque de dimensiones más grandes disponible, de esta manera aporta un espacio de esparcimiento cercano para convivencia familiar o de encuentro vecinal.

En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de parques públicos de bolsillo la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB El Rosario.



Gráfica 3 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB El Rosario. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

Este parque público de bolsillo está ubicado en una de las zonas habitacionales más grandes de América Latina, y recientemente una zona socialmente conflictiva por los altos índices de delincuencia. Esto también se ve reflejado en la percepción de este espacio público que muestra gran abandono en el estado de su infraestructura. Así mismo, la ubicación hace parecer que este espacio es solo para el disfrute de los locales, quienes tampoco permanecen mucho tiempo en este lugar.

7.2 Bajo Puentes

Como se mencionó con anterioridad, los bajo puentes, son aquellos espacios confinados dentro de lugares rescatados, estos espacios no cuentan con lineamientos oficiales en donde se explique o regulen los elementos que deben de contener en su infraestructura o equipamiento. Por lo tanto se harán descripciones similares a los parques públicos de bolsillo, ya que en ocasiones los elementos de los bajo puentes contienen equipamiento similar.

7.2.1 Bajo Puente Circuito Bicentenario y Juan Escutia, Cuauhtémoc, Ciudad de México

El Bajo Puente Circuito Bicentenario y Juan Escutia se ubica en Circuito Interior, tramo José Vasconcelos cruce con Eje 2 Sur, Colonia Condesa, Del. Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, Ciudad de México, México. Este Bajo Puente tiene una mayor diversidad de equipamientos y locales, los cuales van desde restaurantes, bancas de descanso y mesas para comensales, gimnasio, artículos para el hogar, servicios de paquetería, Kiosco de la Tesorería de la Ciudad de México, tiendas de conveniencia y módulos de ECOBICI.

Este lugar sirve como destino de tránsito y también como de destino final, ya sea por la visita a los negocios particulares o como punto de reunión o descanso, el flujo de personas pueden por tres vías distintas, las cuales son: Cto. Interior Mtro. José Vasconcelos (de norte a sur), Eje 2 Sur Calle Juan Escutia (de este a oeste) y por Avenida Constituyentes (de sur al noreste), esto puede apreciarse en el diagrama 28. El arquetipo de personas que visitan o transitan este espacio rescatado, se pueden categorizar por sexo: 55% hombres y 45% mujeres con edades que oscilan entre los 20 y los 65 años.

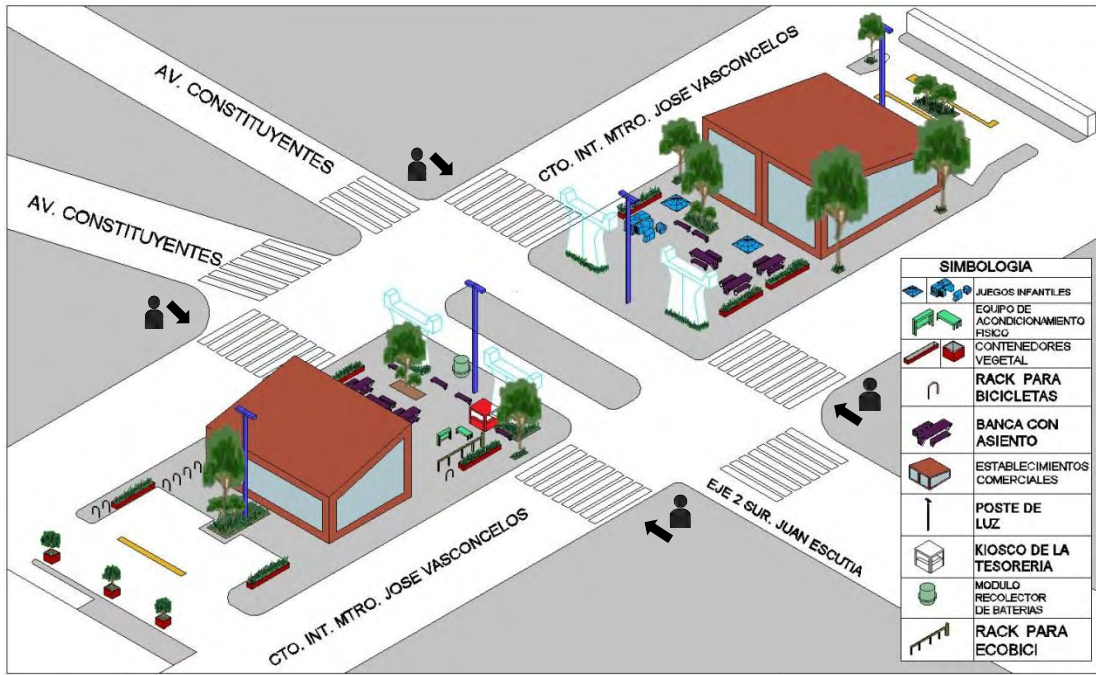


Ilustración 28 Diagrama del Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E (México) Fuente: elaboración propia

Este Bajo Puente Circuito Bicentenario (México), cuenta con el mayor número de instalaciones de descanso y de servicios públicos (véase ilustración 29) área de juegos infantiles, cafetería, barbería, vegetación en maceteros a nivel de piso, arbolado y paredes verdes, área de acondicionamiento físico, estacionamiento, módulos de recarga para automóviles eléctricos e iluminación fría.



Ilustración 29 Instalaciones en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia

Sin duda se trata de uno de los bajo puentes acondicionados más completos en cuanto a infraestructura y equipamiento, junto con abundantes espacios de vegetación y arbolado.

En este espacio rescatado se encuentran negocios de régimen privado dentro del mismo espacio rescatado, los cuales ofrecen a los peatones ser usuarios consumidores o bien convertirse en socios en algunos casos (gimnasio), como lo es también el acceso a ocupar un lugar en el estacionamiento público. Otro punto a rescatar es que dentro de este bajo puente se encuentra instalado un Kiosco de la Tesorería, disponible para efectuar pagos y obtención de documentos oficiales expedidos por el Gobierno de la Ciudad de México.



Ilustración 30 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario- J.E, Ciudad de México (2008/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.

En esta imagen, es perceptible que los espacios dedicados a actividades de comercio han sufrido modificaciones, prueba de lo anterior es la modificación de establecimientos. La mejora visual se ha mantenido desde la implementación del bajo puente. El equipamiento de descanso que en la actualidad encontrarse en este espacio rescatado va desde bancas de lámina de hierro perforada y mesas de lámina reciclada.



Para cuidar la limpieza y ofrecer un espacio higiénico, se pone a disposición pública, botes de basura fabricados de acero, los cuales sirven para separar y depositar residuos orgánicos e inorgánicos ilustración 31. El alumbrado público dentro de este lugar es ambientado por reflectores rectangulares, independientemente de que cada establecimiento cuenta con su propia iluminación.

Ilustración 31 Botes de basura e iluminación en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia

Este bajo puente alberga distintos comercios y áreas de convivencia, especialmente para niños ya que hay juegos infantiles (fabricados con polietileno de alta densidad por técnica de rotomoldeo) anclados al suelo y diversos juegos de tubo para escalar (ilustración 32). Cabe recalcar que este espacio rescatado, cuenta con seguridad privada (en algunos establecimientos) como también personal de limpieza quienes también son contratados por los establecimientos instalados en el Bajo Puente. Racks para

bicicletas también están disponibles y muy cercanas a los establecimientos para reposar el vehículo personal.



Ilustración 32 Áreas de juego en el Bajo Puente Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia

El espacio recuperado en este lugar ofrece la oportunidad de colocar diferentes tipos de contenedores vegetales, por medio de la observación pueden apreciarse distintos tipos de cubre suelos como el tipo Dedo moro (*Carpobrotus edullis*) o Monedita (*Ficus pumila*); arbustos como Siempre viva (*Sedum dendroidum*); arboles como Trueno (*Ligustrum lucidum*), este tipo de vegetación requiere diferentes tipos de exposición solar, desde la que requiere luz directa, indirecta o de semi-sombra, esto se resuelve a su ubicación cercana a las columnas que sostienen el puente vehicular, donde la exposición solar es nula. Por otro lado los arboles más grandes en tamaño, se encuentran sembradas en espacios específicos donde pueden crecer y desarrollarse al límite de su tamaño sin lastimarse o dañar la estructura del puente vehicular (ilustración 33).



Ilustración 33 Vegetación presente en el Bajo Puente Circuito Bicentenario- J.E. Fuente: elaboración propia

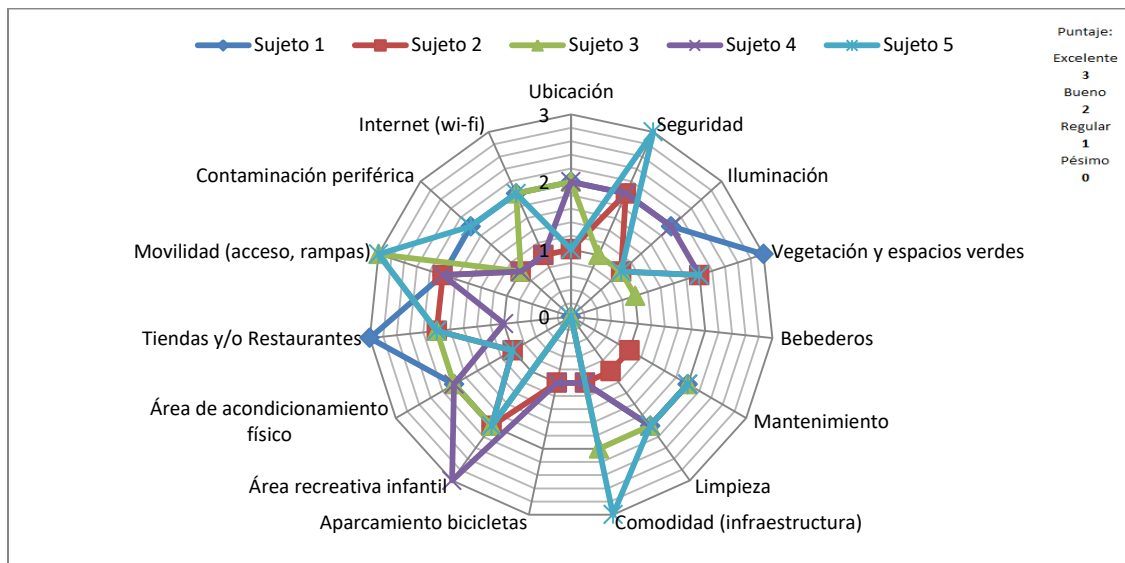
Dentro de las experiencias sensoriales, es importante mencionar que el alto nivel de ruido de los vehículos (ilustración 34), es uno de los factores que con mayor frecuencia se pueden experimentar, por lo mismo el flujo vehicular también es un factor que se observa diariamente. Dentro de la imagen urbana que puede observarse fuera de este espacio rescatado son fachadas de casas, departamentos y hoteles. Además de los comercios que pertenecen a

este bajo puente, se carece de algún elemento que pueda distinguir este lugar como un punto de referencia específico.

Ilustración 34 Infraestructura vehicular cercana al Bajo Punte Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: elaboración propia



En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de bajo puentes la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el Bajo Punte Circuito Bicentenario-J.E.



Gráfica 4 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP Circuito Bicentenario-J.E. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas

En este espacio recuperado de bajo puente podemos ver que la percepción en torno a la seguridad, que producto de la iluminación, es positiva. Estos espacios tienen un mejor mantenimiento debido a que, como se menciona en el texto, una

parte de las actividades llevadas a cabo en estos EPR son de tipo comerciales y privadas; por lo que el apartado relacionado con la presencia de tiendas o restaurantes la movilidad o acceso son elementos positivos en los bajo puentes. Asimismo, estos espacios cuentan con adecuadas áreas de recreación infantil e infraestructura, lo que proporciona comodidad al usuario. Sin embargo, el elemento de la contaminación periférica es algo a considerar ya que al encontrarse bajo un puente vehicular, el constante flujo de vehículos ocasiona trastornos auditivos, visuales y contaminantes.

7.2.2 Bajo Puente Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba, Cuauhtémoc, Ciudad de México

El Bajo Puente Circuito Bicentenario y Calzada México Tacuba se ubica en Circuito Interior y tramo Av. Instituto Técnico Industrial y Calz. México – Tacuba, Col. Tlaxpana, Ciudad de México, México. Del. Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo.

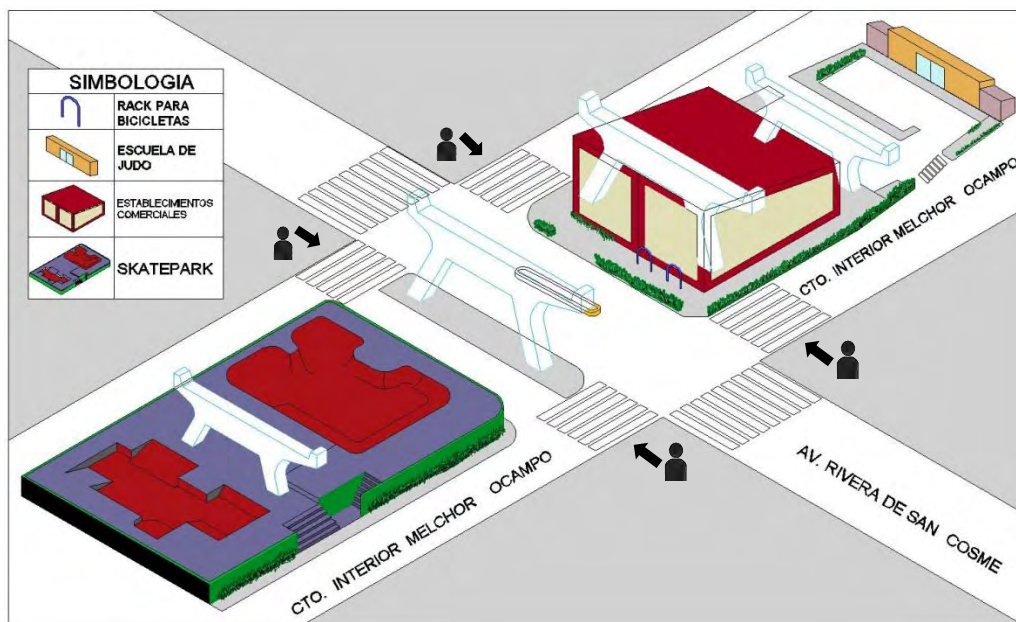


Ilustración 35 Diagrama del Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia

Por estar ubicado en la Av. Ribera de San Cosme y Cto. Interior genera afluencia de personas que transitan en ambas direcciones, por su cercanía a la estación del metro “Normal” lo convierte en un punto de fácil acceso y convergencia peatonal y vehicular. El arquetipo de personas que visitan este lugar ronda en edades desde los 18 a los 65 años, donde se puede describir que el 50% son mujeres y 50% son hombres, ya que como se mencionó con anterioridad, es un punto de acceso peatonal y de afluencia vehicular frecuente.



*Ilustración 36 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario y Calz Tacuba, Ciudad de México (2009/2015/2018).
Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.*

En el caso del BP – Cto. Bicentenario y Calz Tacuba es evidente la mejora visual del espacio así como una delimitación al paso peatonal. Estos cambios constituyen elementos positivos de los espacios.

Este bajo puente es de los pocos en tener una pista de patinaje en el extremo sur (para patinetas, patines y bicicletas), así como una panadería y un restaurante en el extremo norte. Es en este bajo puente, y de forma gratuita, adolescentes que gustan de utilizar patinetas y bicicletas como manera de practicar deporte, se reúnen para la práctica del deporte. Lo que hace que este espacio rescatado, sea constantemente transitado, es la iluminación fría y la decoración (grafiti) de la pista de patinaje, que fue realizada por los usuarios. Además, el bajo puente cuenta con estacionamiento de carros y de bicicletas (ilustración 36).



Ilustración 37 Bajo Puente Tacuba (México), contiene la pista de patinaje más grande de su tipo, de acceso libre y del otro extremo cuenta con zonas de alimentos. Fuente: Propia

El skatepark está decorado con colores acordes a la actividad de patinaje, así como existen muros con pinturas y símbolos donde los usuarios de este lugar encuentren afinidad con el arte urbano y sus actividades recreativas. Mientras que en extremo donde es el área comercial y estacionamiento público tienen un aspecto más serio, buscando la mimetización urbana. Pero otra cuestión trascendental es que en este mismo espacio rescatado existe una escuela de “Judo” abierta al público con cuota de recuperación. Este espacio rescatado se utiliza como destino final en el skatepark, debido a la concentración de usuarios a estas instalaciones pues por ser un lugar recreativo con gran espacio y que puede abarcar grandes multitudes, pero sobretodo abierto a todo público.



Ilustración 38 Local comercial en el Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia

Mientras que en el otro extremo se convierte en un lugar de tránsito, por el local comercial que ofrece productos alimenticios donde el tiempo de estadía abarca alrededor de 15 minutos, además de contar con un estacionamiento público de cuota (ilustración 38).

Dentro de este espacio rescatado la vegetación se hace presente en el perímetro exterior del sitio, como puede apreciarse en la (ilustración 38), debido al espacio limitado que ofrece

la banqueta que rodea el perímetro del

skatepark este tipo de vegetación parece la más adecuada, además que a simple vista necesita menor cantidad de mantenimiento y cuidados.

Hablando de vegetación al extremo contrario del bajo puente, la vegetación se encuentra sembrada directamente en tierra al nivel de la banqueta el nombre y tipo de vegetación no es específica, pues como se comentó no existen

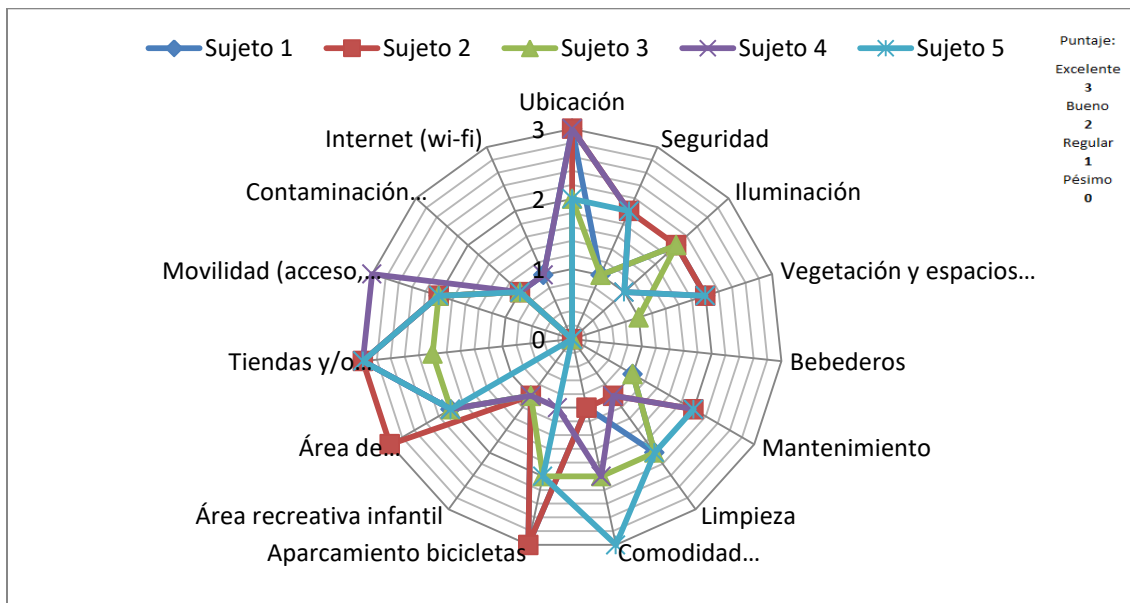
lineamientos donde se apruebe o explique el tipo de vegetación más conveniente



Ilustración 39 Vegetación en el Bajo Puente Tacuba (México) Fuente: elaboración propia

para usar en estas áreas. Por otra parte, la percepción olfativa llega nuevamente a manera de quema de hidrocarburos por parte de los automóviles, como también el ruido ensordecedor de los carros denota invariablemente el ambiente urbano.

En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de bajo puentes la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el Bajo Puente Tacuba.



Gráfica 5 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP - Circuito Bicentenario y Calz. Tacuba Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

En el espacio del BP Circuito Bicentenario y Calz. Tacuba, un comportamiento similar puede ser observado. En este punto también se considera acertada su ubicación y al contar con elementos de iluminación mantenimiento y limpieza proporciona una sensación de seguridad en el usuario. Así mismo cuenta con áreas importantes de acondicionamiento físico y aparcamiento de bicicletas, lo que aumenta la comodidad, producto de la infraestructura.

7.2.3 Bajo Puente Circuito Bicentenario y División del Norte, Coyoacán, Ciudad de México

El BP Circuito Bicentenario y División del Norte se localiza en Circuito Interior tramo Río Churubusco y Av. División del Norte, Col. Portales, Del. Coyoacán y Benito Juárez, Ciudad de México, México. Es un Bajo Puente cercano a la Alberca Olímpica y se distingue por tener diversos locales de comida rápida, restaurantes, tiendas de conveniencia entre otros locales comerciales.

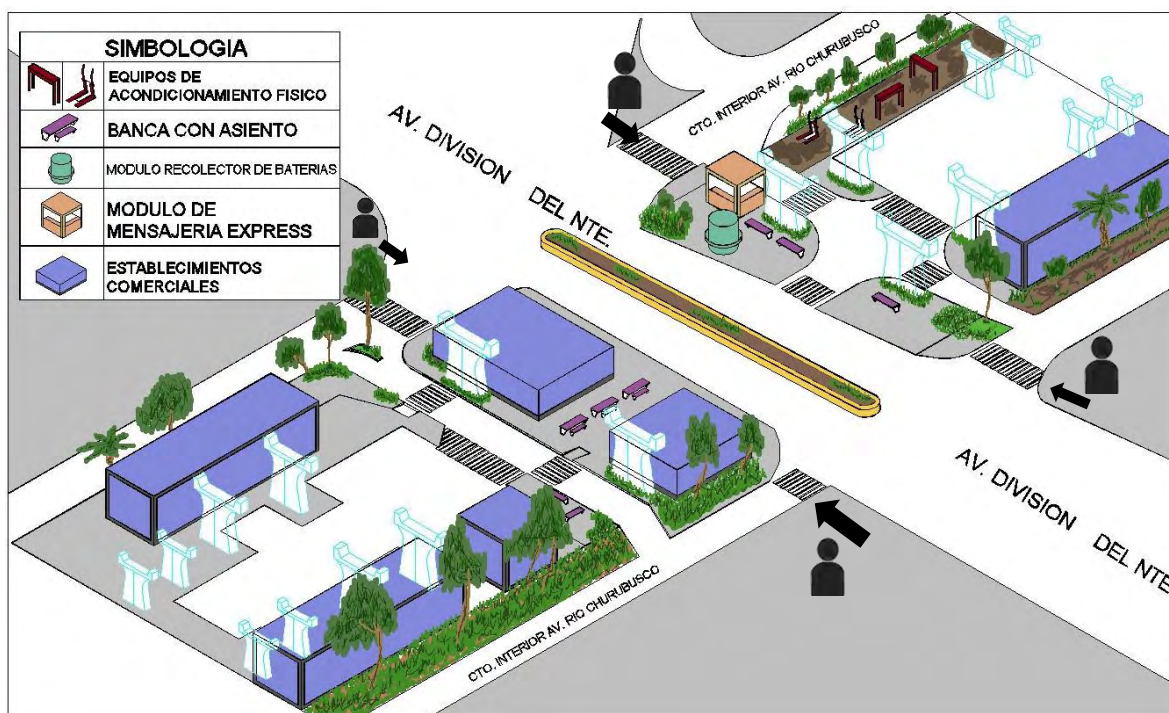


Ilustración 40 Diagrama del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

Este bajo puente cuenta con área de juegos infantiles abiertos al público en general, estacionamiento, rampas de acceso para personas que utilizan sillas de ruedas, vegetación baja en la acera y cruces peatonales; también tiene bahías para estacionar bicicletas, cuenta con aparatos de acondicionamiento físico e iluminación de luz fría. Debido al gran tamaño de la infraestructura de este bajo puente y el equipamiento anteriormente mencionado para los usuarios, permite una buena circulación tanto de peatones como de automóviles.

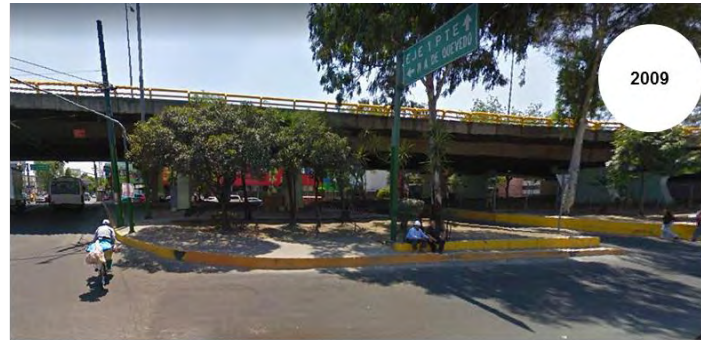


Ilustración 41 Vista lateral del BP – Cto. Bicentenario y División del Norte, Ciudad de México (2009/2015/2018). Fuente: Imagen obtenida de Google Street View.

De las principales observaciones hechas en las visitas de campo, especialmente en relación con las actividades de movilidad y consumo en los bajo puentes, especialmente de los comercios activos, podemos destacar que los principales usuarios son aquellos habitantes quienes tienen un poder adquisitivo alto o medio y trabajan en los alrededores. Por lo tanto, la mayor cantidad de los comercios que se han instalado en los bajo puente son de consumo de bienes y servicios que un trabajador considera puede pagar, ya sea un restaurante, panadería fina, gimnasios, estacionamientos o cadenas de tiendas de conveniencia.



Ilustración 42 Equipos del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

Se cuenta con restaurantes, estacionamiento público de cuota y tiendas de conveniencia y un pequeño módulo de servicio de paquetería express. Sin embargo en uno de estos extremos del bajo puente (lado oriente) existe conjunto de aparatos de acondicionamiento físicos (ilustración 42).

El equipamiento se repite como en los pasados bajo puentes, considerando los muebles de descanso (ilustración 43), son elaborados de aluminio reciclado y perforado; bancas y mesas elaboradas de hierro o aluminio reciclado fuera de los establecimientos de comida rápida y otros comercios.



Ilustración 43 Equipos 2 del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

La vegetación es mínima, ya que internamente es nula en estos espacios rescatados. Sin embargo un árbol que se pueden identificar, es el Trueno (*Ligustrum lucidum*) junto con otras variedades vegetales como cubre suelos y arbustos, que al no existir lineamientos oficiales por parte del gobierno de la Ciudad de México, se carece de información de su nombre o tipo de vegetación correspondiente. Estos árboles están plantados en los perímetros exteriores del bajo puente, abarcando parcialmente la banqueteta (ilustración 42).



Ilustración 44 Restaurantes del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

Como puede apreciarse en la imagen anterior (ilustración 44), los comercios que ofrecen comida abarcan la mayor parte en ambos extremos, los estacionamientos son de uso público, pero con la reserva de tener cajones exclusivos para los restaurantes, como también uso de “valet parking” y sin contar con el poco espacio que ofrecen para realizar actividades de descanso. Estas particularidades vuelven este lugar un espacio rescatado de los más limitados en cuanto a recuperación vegetal o mejora significativa visual en la imagen urbana, a pesar de estar en una zona muy transitada.

Como se mencionó, este bajo puente está dentro de un área de afluencia vehicular y peatonal de flujo constante y varios sentidos de dirección. Los caminos más apropiados para acercarse son Av. División del Norte y Av. Río Churubusco. Donde uno de los hitos más reconocibles es la “Alberca Olímpica Francisco Márquez”, en esta zona la concurrencia es inmensa, sobre todo desde las 5:00 hasta las 24:00 horas. Por su parte los peatones llegan a este lugar por 4 puntos de norte a sur y de este a oeste (ilustración 40 y 45), los accesos son totalmente abiertos y libres al paso peatonal y vehicular, exceptuando los comercios de alimentos.



Ilustración 45 Afluencia de usuarios del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

Las personas que acuden a este sitio se dividen en un 65% en hombres con edades que oscilan entre los 25 y 45 años de edad y por parte de las mujeres un 35% con edades que varían de los 25 a los 65 años (ilustración 45). Debido a su ubicación, el cruce peatonal se vuelve complejo en ocasiones para atravesar ambas avenidas, por la gran concurrencia de carros que circulan en varios sentidos. Por lo mismo se convierte en un lugar de tránsito en la mayoría de las

ocasiones, indudablemente por los restaurantes que ofrecen comida rápida, la experiencia de consumo obliga a compras rápidas.



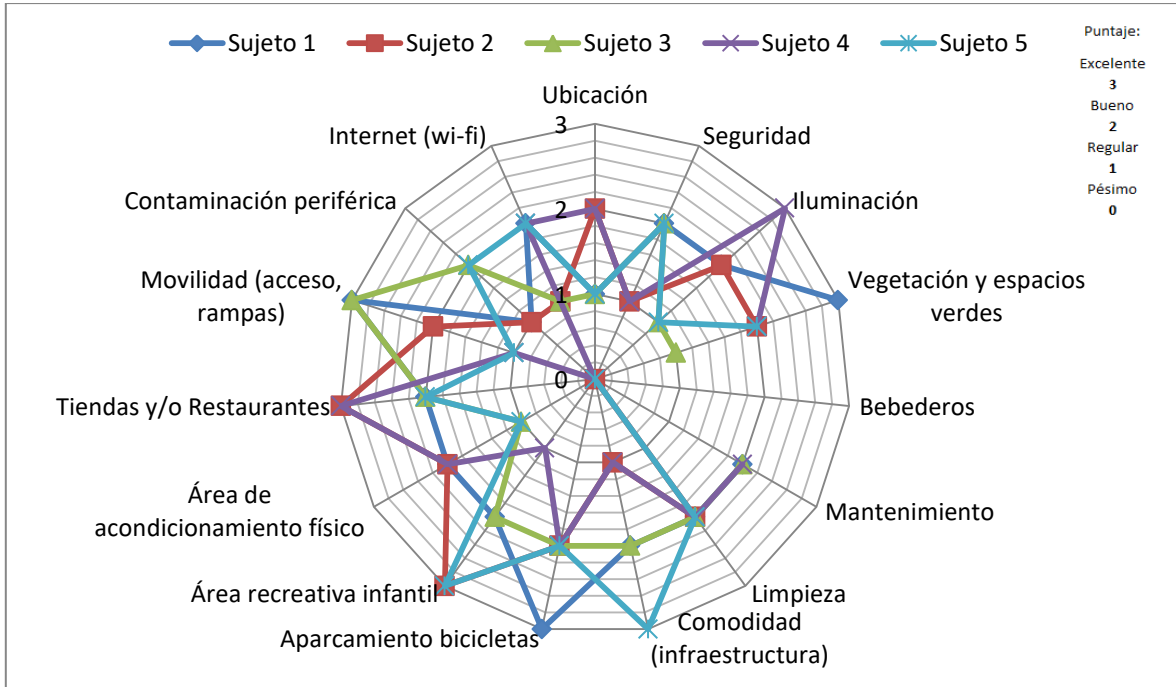
Ilustración 46 Afluencia vehicular del Bajo Puente Div. del Norte (México) Fuente: elaboración propia

En relación a la experiencia sensorial, debido a que la sensación olfativa es considerablemente mala, debido a los altos índices de combustible quemado al estar tan cerca del flujo vía, los negocios de comida quedan considerablemente expuestos (ilustración 46). Por otro lado, la sensación auditiva es incomoda por el ruido excesivo de automotores y visualmente el tráfico vehicular y no hay ningún elemento que incentive el sentido de identidad por parte de los usuarios.

Es posible inferir que la estructura de los bajo puentes se relaciona con el gusto por disfrutar de infraestructura de alto nivel y servicios, imitando condiciones de ciudades de primer mundo, donde las actividades sociales se resuelven de manera que atienden las necesidades básicas de transporte, movilidad e infraestructura pública cumplen su propósito. Por parte, y en una observación aleatoria, podemos inferir que el flujo vehicular de las principales avenidas y calles favorece la ocupación de los bajo puentes, pues la mayoría cuenta con bahía y cajones de estacionamiento para un rápido ascenso y descenso del automovilista;

en promedio llegan 16 automóviles por cada 30 minutos, facilitando también el flujo vehicular y disminuyendo el tiempo de espera en los semáforos.

En cuanto al diagnóstico del estado actual de percepción de los usuarios de bajo puentes la siguiente tabla nos muestra los elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el Bajo Puente División del Norte.



Gráfica 6 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP- Circuito Bicentenario y División del Norte Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

Por último, podemos observar que la percepción del Bajo Puente ubicado en División del Norte y Circuito Bicentenario es sumamente heterogénea debido a que en este punto se considera un elemento positivo la presencia de diversas tiendas y restaurantes, así como áreas recreativas infantiles, lo que es una infraestructura adecuada. Sin embargo, el gran flujo vehicular constituye un elemento que disminuye la percepción general sobre el espacio subutilizado recuperado.

Conclusiones y comentarios finales

Merece comentarse que al realizar el conteo final, y analizando cada elemento para cada usuario, los espacios públicos recuperados obtuvieron de forma general una calificación promedio de 1.55 en el caso de los parques de bolsillo y de 1.74 en el caso de los bajo puentes, lo que les ubica en una posición regular.

Los parques públicos de bolsillo demostraron ser lugares habitables para los usuarios, en los puntos de: limpieza, movilidad comodidad, seguridad, iluminación, vegetación, áreas infantiles y de acondicionamiento físico. Por ser espacios que ofrecen un panorama diferente al estar en áreas más abiertas, con infraestructura más atractiva (por vivir la experiencia de utilizar mobiliario urbano novedoso, sillas y mesas metálicas con sombrillas) para los usuarios. Sin embargo en aspectos de contaminación, ubicación y mantenimiento cuentan con malas referencias, pues comparten la desventaja con los bajo puentes de estar cerca de la circulación vehicular, aunque ofrece más ventajas por ser lugares de descanso momentáneo, pues un usuario ordinario no pasa más de 15 minutos sentado.

Por otra parte, los bajo puentes en los puntos de: comodidad, ubicación, contaminación, vegetación y seguridad, tuvieron las peores calificaciones, debido a que están ubicados en lugares desfavorables para los usuarios, ya que experimentan sensaciones de incomodidad, inseguridad física y la falta de grandes áreas verdes, lo que les impide sentir un lugar adecuado para realizar sus actividades cotidianas y esto genera que sientan desagrado por quedarse mucho tiempo en estos lugares. Sin embargo como puntos fuertes tienen: tiendas y restaurantes, iluminación, movilidad. Factores que plantean que los usuarios de estos lugares, recorren estos bajo puentes como parte del diario acontecer y pueden satisfacer su necesidad de adquisición de productos básicos.

Queda claro que la percepción de la gente con estos lugares es muy similar, ya que estos usuarios han logrado acostumbrarse a transitar por estos espacios y

perciben poca mejoría en cuanto al entorno. Para algunos usuarios representa solo un punto de espera al intentar cruzar avenidas, calles o ejes viales. No todos toman en cuenta estos lugares, por lo que pasan de ser lugares subutilizados recuperados, a lugares con infraestructura nueva pero en el olvido. No es en todos los casos de espacios recuperados, pero no representa una ventaja ambiental ni social a gran escala; únicamente quedan en un intento por mejorar el aspecto urbano de la Ciudad de México con el ideal de compararse con casos de éxito como en Canadá, Colombia o España.

Sin embargo, el panorama no es tan desolador, pues con propuestas ciudadanas de quienes utilizan y transitan por estos lugares, se reconocen los principales aciertos y fallas de infraestructura, ubicación y movilidad que necesitan implementar en estos lugares. De este modo se motiva para que la utilización de estos lugares conforme las expectativas de los usuarios actuales y futuros difundan los beneficios de esta infraestructura urbana.

Sin embargo, denota cierta despreocupación por las consecuencias que traen consigo la implementación de estos lugares en vías primarias de tránsito vehicular. Nuevamente se recalca este inconveniente, debido a que una instalación deportiva supone una desventaja frente a gases tóxicos. De acuerdo a la Dirección de Monitoreo Atmosférico, la calidad del aire en la Ciudad de México cuando se considera Regular se recomienda que “Las personas que son extremadamente sensibles a la contaminación deben considerar limitar los esfuerzos prolongados al aire libre” (SEDEMA, 2006) aunque solo existe una categoría anterior a la Regular, esto demuestra que el nivel de contaminación del aire es un factor determinante para evitar actividades al aire libre. Ahora si juntamos este tema con equipamiento deportivo cerca de áreas vehiculares, se pone en peligro la salud e integridad física de los usuarios regulares y para el transeúnte.

Los parques de bolsillo ofrecen versatilidad en instalaciones y equipamiento, tal es el caso de las atracciones que ofrecen a distintos sectores de la población, desde

juegos infantiles hechos por rotomoldeo⁷ hasta pistas de patinetas. Sin embargo, el mal uso, la falta de mantenimiento y el vandalismo se apropió directamente de estos espacios. La falta de cultura de la población es la que poco a poco va deteriorando la infraestructura debido a su mal uso. Sin embargo, por medio de la observación a distintas horas del día, se puede percatar que no todos los usuarios hacen uso correcto de las instalaciones, pues no existen manuales disponibles sobre el uso adecuado de la infraestructura pública en cuestión.

En el caso de parques de bolsillo más pequeños, como aquellos ubicados en remanentes viales, se presenta una condición en particular ya que a pesar de las buenas intenciones de colocar contenedores vegetales (maceteros) y bolardos como medida preventiva de seguridad del peatón ante el tráfico vehicular, con estas implementaciones no se consigue elevar adecuadamente o suficientemente el índice de área verde por habitante.

De esta manera se busca poner en evidencia aquellos factores que son determinantes para demostrar que aquellas normas contenidas dentro de los programas gubernamentales de la Ciudad de México pretenden resolver, sin embargo no todo son cuestiones negativas.

Por un lado, en los bajo puentes donde se encuentran zonas de comida, es más común que accedan a ella personas dedicadas al trabajo en oficinas durante horas de comida que oscila entre las 14:00 y 15:00 hrs. En lo referente a los bajo puentes que cuentan con infraestructura para estacionar los coches, estos son utilizados en horarios de comida por los mismos oficinistas. A todo esto se le suma el hecho de que los lugares que son destinados a lugares de estacionamiento son ocupados de manera inmediata.

Disfrutar un lugar con infraestructura que permita la sana convivencia, satisfacer momentos de recreación, empleando espacios con mínima vegetación y que

⁷ Técnica de moldeo de plástico por medio del calentamiento y rotación de pellets plásticos; dentro de un molde rotatorio

permita la movilidad adecuada de los peatones con la cercanía de las vías primarias de tránsito vehicular de la Ciudad de México, es una constante demanda ciudadana. Los espacios recuperados son áreas que, en este momento, la mayoría de los habitantes no valora. Mucha gente los percibe como infraestructura que adorna solo unos puntos de la ciudad y a veces no tienen la suficiente difusión. Asimismo, el nivel de conocimiento de los mismos es limitado, usualmente a los vecinos cercanos a estos. A pesar de la difusión personal, son limitadas las personas que realmente tienen la iniciativa de conocer espacios recuperados, ya sea por falta de interés o nulo incentivo por un acercamiento. Un elemento a destacar es que a pesar de que estos usuarios conocen sus necesidades, desconocen la agencia, institución o actor a quien pueden acercarse para hacer propuestas de mejora, pues consideran que estos lugares se les instala la infraestructura y mientras pase el tiempo es la Alcaldía a cargo, quien se debe de encargar de los asuntos de mantenimiento.

Otro de los puntos que juega en contra de los bajo puentes o parques públicos de bolsillo es la cercanía que tienen éstos con avenidas principales, pues dicha proximidad con el tránsito vehicular, desestima la realización de actividades recreativas. Por otro lado, sitios como los locales de comida, también sufren cierta desventaja, pues la exposición directa a los humos que arrojan los escapes de los automóviles y demás contaminación atmosférica entra en contacto directo con los alimentos o insumos.

La limpieza es otro factor detonante que no siempre está presente en los recorridos que se realizaron a través de estos espacios recuperados. El constante flujo vehicular, el intenso flujo peatonal y la falta de higiene, representan en el peor escenario la falta de mantenimiento y cuidado por la salud del usuario.

Por otra parte, una de los principales acciones que se llevaron a cabo para mejorar la seguridad y evitar este tipo de situaciones, así como mejorar la imagen urbana y fortalecer la vigilancia, fue la de mantener la iluminación necesaria, en

donde se pudiera observar el entorno, para poder prevenir delitos, aunque aún existen puntos la iluminación es deficiente. En contraste, lugares que no son catalogados como parques de bolsillo, cuentan con mejor iluminación. Lo anterior no es suficiente para atraer al público a horas nocturnas.

Es normal reconocer que las cuestiones climáticas (como solares, lluvias que traen consigo, inundaciones, calentamiento de partes metálicas, levantamiento de tierra y polvo o enlodamiento en el caso del arbolado y vegetación) no siempre favorecen a los equipamientos urbanos que se encuentran totalmente en el exterior, aunque un adecuado mantenimiento previene el desgaste y prolonga su de vida útil.

Los sistemas que se benefician mayormente son la flora sembrada en los maceteros, ya que se tuvo un cuidado extenso y detallado de la flora utilizada, pues en los Lineamientos de los Parques Públicos de Bolsillo se especifican la variedad de árboles y arbustos que mejor se adaptan al entorno urbano. Estas plantas ayudan a crear un ambiente natural limitado, toda vez que, aunque no se pueden instalar demasiados ejemplares de flora, se pueden usar los suficientes como para crear un ambiente agradable.

Todo aquel árbol o arbusto instalado cuenta con su hoja descriptiva, en donde se enuncia tamaño máximo de desarrollo, mantenimiento, tipo de suelo, dimensiones y demás características que permitan el flujo peatonal y no lo entorpezcan. Las especies de flora seleccionadas para el rescate de espacios, obedecen a la idea de reducir el impacto atmosférico, como la predilección por algunos árboles que retienen mejor la humedad por sus hojas y por sus raíces, lo que redundará en ahorro de agua de riego.

Es importante mencionar que los espacios públicos, al ser lugares al exterior están en contacto con flujo peatonal, vehicular y condiciones climáticas tales como: lluvia, sol, viento y otras condiciones relacionadas al tránsito vehicular como, choques, invasión de espacios peatonales en los bajo puentes o parques públicos de bolsillo, lo que puede acelerar el deterioro mobiliario. Por ejemplo, la falta de mantenimiento por lo que hace a la infraestructura destinada a preservar la integridad física del peatón se ve severamente dañada

Tomando en cuenta el espacio que es destinado para estacionar bicicletas y conforme a los criterios de los ciudadanos que utilizan este medio de transporte, “5% de la población en la capital ocupa la bicicleta para llegar a la escuela o al trabajo” (Roa, 2016) un lugar para estacionarse y de forma segura mantener resguardada su bicicleta, evitando el robo total de la misma, en un lugar donde sientan que estará segura y protegida. El hecho de que existan bici-estacionamientos dentro de los espacios recuperados, no es sinónimo de seguridad ante el índice de robo de bicicletas, como lo reporta la Procuraduría General de Justicia de la Ciudad de México, en la Alcaldía Miguel Hidalgo, la cual presenta “el mayor incremento en [robo de bicicletas] con un total de 11 denuncias del periodo de enero – agosto del 2017” (El Big Data, 2017). Por estas razones la desconfianza que genera el aparcar la bicicleta aun en estos espacios se convierte en un tema polémico, ya que el uso es muy variable.

Es importante recalcar que si bien existen diversos manuales de movilidad, tránsito vehicular y peatonal, en donde se describen diversos procesos para tomar en cuenta y tener una mejor movilidad dentro de la ciudad, muchos de estos manuales tienen contenido promocional gubernamental. Muchos son los que contienen exclusivamente logros alcanzados a corto plazo, mas no se cuenta con estudios que demuestren las limitaciones y problemas básicos de los espacios recuperados, como mantenimiento y destrucción de la infraestructura.

En comparación con los programas desarrollados en países como Canadá, Colombia y España, los programas de recuperación de EPS desarrollados en México está por debajo de los niveles óptimos de satisfacción de los ciudadanos. La definición de estos parámetros se puede dividir en diversos factores que involucran desde el tiempo de llegada, uso, ambiente familiar, responsabilidad social y de disfrute. Estas mediciones se llevaron a cabo mediante la recolección de datos a través de la observación y constancia en diferentes horas a través de una semana de investigación. Por ejemplo, el índice de gente que ocupa estos espacios, varía conforme avanzan las horas del día. La mayoría de los usuarios que, en realidad, utilizan el mobiliario urbano para los propósitos para los que fueron diseñados, son niños con entre 4 a 10 años de edad, acompañados de los padres. Con base en testimonios de los usuarios, el hecho de que puedan observar a sus hijos realizando actividades en lugares que antes eran considerados peligrosos, los motiva a usar estos lugares que hacen falta en la ciudad.

Sin embargo la cuestión es diferente en los territorios altamente poblados, como las unidades habitacionales. En algunos sitios, como el PPB el Rosario, donde se tienen identificadas zonas de alta incidencia delictiva la situación es diversa. En este punto la percepción de inseguridad ha incrementado debido a la llegada de asaltos en motocicleta. Como medio de protección y prevención, se intenta organizar a los jóvenes para mejorar las actividades grupales, invitándolos a participar en actividades colectivas barriales. Lo anterior, haciendo uso de la infraestructura pública recuperada, como los parques públicos de bolsillo, donde se facilitan espacios de convivencia social y deportiva. Así, podemos inferir que, ante la heterogeneidad en los territorios y “la secuencia territorial distinta que presentan las metrópolis” (Terrazas, 1995: 336) estas urbes requieren de proyectos de rescate de los espacios públicos diversos y acordes a las necesidades de cada territorio.

Es importante mencionar que la piedra angular de los programas de recuperación de espacios públicos subutilizados es la verdadera intención de usarlos conforme a su propósito, evitando malas prácticas. Sin embargo, debido a lo anterior, la población carece de incentivos para hacer de estos espacios, lugares más habitables y con una mejora en su morfología, por lo que quedan desatendidos dejándolo como un espacio más dentro de la ciudad con bajas aportaciones al ambiente ecológico y social.

Es desafortunado observar como estos lugares pierden su esencia con el paso del tiempo, ya que al contener equipamiento dedicado al descanso, los asientos son objetos de uso muy temporal. El constante uso de los espacios peatonales desgasta la pintura, dando sensación de poca atención y deficiente mantenimiento. Lo mismo ocurre también con la infraestructura que es dedicada a conservar la integridad física del peatón tales como bolardos, aceras etc.

Una forma de impulsar el mejor uso de estos espacios es crear una adecuada señalización en torno al buen uso y manejo de las instalaciones así como una descripción de los beneficios para las personas al utilizar estos lugares, que lleguen a comprender que estos lugares son de uso público para el disfrute de la sociedad.

Queda claro que el verdadero beneficio, se observará cuando estos lugares realmente sean utilizados con base en sus objetivos y den un valor agregado a la región al incentivar la participación ciudadana, buscando siempre la opinión y mejoras por parte de los ciudadanos que se interesen en tener un mejor lugar donde convivir y llevar a cabo sus actividades diarias. Sin embargo, es importante que estos aspectos de mejora, generen una identidad local, para que así los vecinos aumenten el valor de su zona en cuanto a imagen y promoción cultural.

Con respecto a la identidad local, es necesario impulsar actividades culturales, junto con una mayor difusión de actividades (bailes de salón, escuelas artesanales, cine móvil, etc.), por lo que se podrían aprovechar estos momentos

en los espacios públicos recuperados. La falta de incentivos culturales puede influir en la disminución del afluente de visitantes, propiciando que se vuelvan puntos de actividades que afecten el desarrollo social de la zona.

Es de destacar que a lo largo de la investigación se pudo identificar que antes de implementar los Parques Públicos de Bolsillo, eran los mismos ciudadanos quienes transformaron la apariencia física de estos espacios subutilizados, principalmente por cuestiones de movilidad o por la necesidad de ocupar un espacio aparentemente sin dueño, con la intención de ser utilizados y adoptados por diversos grupos sociales, los cuales se encargaban de crear un lugar de prácticas de convivencia, de mejoras en el aspecto de la colonia, actividades recreativas e incluso malas costumbres, como el vandalismo. Sin embargo, cabe destacar que son los mismos usuarios quienes crean su entorno y se adaptan a éste. Se puede mencionar que aquellas personas que están cercanas al parque de bolsillo y a toda la infraestructura de descanso mencionada con anterioridad, prefieren descansar sobre cualquier otra superficie que este a la altura de la posición sentada de cualquier persona, en lugar de los asientos e infraestructura equipada en los parques de bolsillo.

Considero que aunque se pueda pensar que es por la falta de más espacios para sentarse, las personas pueden encontrar más cómodo el ubicarse en zonas que tengan o representen refugio de las inclemencias del tiempo o simplemente para descansar, incluso en la banqueta, donde las personas se sienten mucho más cómodas, situación totalmente irónica (evitando claro está, zonas donde el flujo vehicular sea intenso). Así mismo, podríamos pensar que a pesar las buenas intenciones que puedan brindar estos actos gubernamentales por rescatar zonas subutilizadas y convertirlas en zonas seguras, estos lugares recuperados en ocasiones pueden llegar a convertirse en lugares olvidados o invisibles, con bajo impacto ambiental y social, ya que, en pocos casos, se vuelven espacios de participación cultural y social.

Después de todo, la nula promoción por parte de las autoridades delegacionales sobre estos espacios y al tener una infraestructura común, que no genera un gran incentivo para su uso cotidiano o participación y convivencia social, hace que estos lugares solo sean de paso o tránsito peatonal, sin aportación social, caminos “restaurados” donde la población no resulta beneficiada en sus propios términos porque se atiende casos que no son primordiales para los usuarios y al no presenciar beneficio optan por dirigirse a parques distritales, que ofrecen espacios verdes más amplios, ciclo pistas y en algunos casos cuentan con infraestructura para realizar actividades de acondicionamiento físico, bebederos, asientos de concreto entre otros.

Cabe destacar que estas situaciones no se presentan en todos los lugares restaurados y modificados, ya que, dependiendo del tránsito peatonal, instalaciones, espacio y ubicación, son más llamativos y su uso es normalmente más intenso.

Con base en lo anterior, podemos retomar las **PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN** planteadas en un inicio: ¿El Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes implementados en los espacios públicos subutilizados de la Ciudad de México plantean en sus lineamientos institucionales la mejora de las condiciones de vida de los usuarios y cumplen con los objetivos planteados en este sentido? y ¿Qué clase de efectos ha generado en los espacios recuperados y en los usuarios la implementación de estos proyectos de rescate de espacios públicos subutilizados?

En respuesta a estos cuestionamientos podemos establecer que los objetivos del Proyecto de Parques Públicos de Bolsillo y Proyecto Recuperación de Bajo Puentes en la Ciudad de México definidos en sus lineamientos se cumplen, sin embargo es necesario matizar que estos son cumplidos de forma parcial y con efectos positivos marginales; esto quiere decir que a pesar de que la mejora del espacio es visible y fácilmente apreciable, los efectos en el bienestar de la

población representan una cuestión cualitativa más compleja de alcanzar ya que depende de más factores que están fuera del alcance de proyectos de esta naturaleza.

La **HIPÓTESIS GENERAL** definida al inicio del presente trabajo de investigación establecía lo siguiente: 'Los proyectos de Parques Públicos de Bolsillo (PPPB) y el Proyecto Recuperación de Bajo Puentes (PRBP) poseen en su naturaleza misma y lineamientos institucionales la búsqueda de la mejora de las condiciones de vida de los usuarios. Sin embargo, la ausencia de vinculación entre instituciones participantes, así como la falta de reglas de operación y términos de referencia oficiales en torno a los proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados, dificultan la implementación y mantenimiento de los espacios, dando como resultado espacios recuperados deficientes con efectos positivos limitados. Por lo tanto, el cumplimiento de los objetivos de estos proyectos de recuperación de espacios públicos en materia de ubicación, seguridad, infraestructura y movilidad es insuficiente'.

Esta hipótesis puede ser aceptada, ya que los esfuerzos de gobierno, en sentido estricto y tal como menciona el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018 de donde se desprende este proyecto, tienen como principal objetivos la mejora de las condiciones de vida de los usuarios a través de acciones de mejora del espacio urbanos en el que se desarrollan los individuos. Lo anterior también refuerza lo planteado ya que las estrategias de rescate de espacios urbanos subutilizados tales como el diseño de bajo puentes y parques públicos de bolsillo en la Ciudad de México no han cumplido completamente y a cabalidad los objetivos para los cuales han sido diseñados.

Por lo que en sentido estricto, estos esfuerzos constituyen mejoras en las zonas rescatadas y bienestar para la población usuaria, la ausencia de acciones vinculantes de política pública en materia de recuperación de espacios urbanos y la preocupante desvinculación entre instituciones encargadas del ordenamiento

del espacio público, han generado espacios recuperados con muestras evidentes de desgaste, desuso y detrimento de sus instalaciones.

Desde otra perspectiva, la revisión de los múltiples programas gubernamentales en materia de recuperación de espacios utilizados nos permitió constatar que la ausencia de vinculación entre instituciones participantes, así como la falta de lineamientos institucionales en torno a los proyectos de recuperación de espacios públicos subutilizados dificultan la implementación y mantenimiento de los espacios, dando como resultado espacios recuperados deficientes con efectos positivos limitados; esto, al identificar que, desde la normatividad más general que es el Plan Nacional de Desarrollo, se establece la importancia de generar ambientes urbanos adecuados para el desarrollo de la población en distintas esferas y bajo distintos factores, más no hay programas unificadores.

Conforme se avanza en la estructuración de los programas federales y locales se alcanza a vislumbrar una unificación horizontal entre objetivos, estrategias y lineamientos así como líneas de acción las cuales se hacen operacionales en formas de programas públicos y acciones específicas. Sin embargo, es lamentable identificar que proyectos como el de bajo puentes o parques públicos de bolsillo carecen de una normatividad oficial, reglas de operación y términos de referencia adecuados por lo que el establecimiento de los lineamientos alrededor de los convocantes, participantes y efectos esperados, así como demás elementos requeridos para ejercer acciones de política pública en materia de desarrollo urbano y recuperación de espacios públicos, son inexistentes. Esto es preocupante ya que estas acciones requieren de recursos públicos y, teniendo amplio potencial de generar bienestar en la población, son de difícil seguimiento debido precisamente a la ambigüedad y discrecionalidad con lo que los recursos y las acciones se desarrollan.

Por otra parte, es importante destacar que parece haber una desvinculación entre las instituciones participantes de estos procesos así como de las acciones que

dependen de cada uno de estas organizaciones; en principio ya que no hay una adecuada especificidad de los trabajos que deben realizar las agencias federales y las instituciones locales en la Ciudad de México en cuanto los parques públicos de bolsillo. Mientras que por otro lado, las agencias locales han fallado en establecer las reglas de operación de proyectos de esta naturaleza en donde puedan definirse los criterios de asignación, así como de las acciones de mantenimiento y vinculación con otros elementos urbanos tales como la movilidad, las actividades culturales y la seguridad.

En el caso de los bajo puentes, este elemento se exagera aún más ya que existe opacidad en la asignación de los permisos para usar los espacios recuperados; de nueva cuenta la falta de claridad desde el diseño de los proyectos ocasiona una serie de irregularidades a lo largo de todo el proceso de recuperación de espacios públicos.

Otro elemento importante a destacar lo constituyen los constantes cambios que en materia de administración pública se generan en la política en México; esto impacta de forma tal que un programa o proyecto que busca mejorar el nivel de vida de la población requiere de una visión administrativa y de acciones en el largo plazo. Sin embargo, México carece de una visión de largo plazo y establece estrategias que en el mejor de los casos continúan durante el sexenio administrativo, en ocasiones con cambios locales e incluso afectaciones presupuestales anuales. Lo anterior dificulta la continuidad de proyectos de esta naturaleza.

Por otra parte, y en confirmación con la última parte de la hipótesis (“Por lo tanto, el cumplimiento de los objetivos de estos proyectos de recuperación de espacios públicos en materia de materia de ubicación, seguridad, infraestructura y movilidad es insuficiente”) es necesario retomar lo identificado con el estudio de los tres parques públicos de bolsillo y los tres bajo puentes analizados, en donde se lograron identificar fortalezas como la presencia de limpieza, movilidad,

comodidad, seguridad, iluminación, vegetación, áreas infantiles y de acondicionamiento físico. Sin embargo, cohabitan con la contaminación, mala ubicación, pobre mantenimiento y comparten la desventaja con los bajo puentes de estar cerca de la circulación vehicular, por lo que los usuarios experimentan sensaciones de incomodidad, inseguridad física y la falta de grandes áreas verdes, de forma tal que esta hipótesis se cubre parcialmente.

Es importante reconocer que existen zonas con mayor índice de abandono que otras, por lo que en ocasiones, aquellas que se encuentran en zonas con un alto nivel socioeconómico son atendidas prioritariamente en contraste con aquellas que se ubican en zonas de menor estatus económico.

Por lo tanto, es innegable que existe diferencia de clases sociales en los diversos puntos de la Ciudad de México y hasta en la atención al espacio público. A pesar de los contrapesos de estas acciones, las ventajas y desventajas, las potencialidades y los desaciertos, no debemos dejar de lado que estas acciones constituyen importantes avances en materia de recuperación de espacios públicos. Así, los casos de éxito de otras latitudes son una fuente importante de información para la mejora de nuestras propias realidades.

Es importante destacar que el presente trabajo constituye un proyecto de investigación de tipo exploratorio, cuyas principales **APORTACIONES** al campo del Diseño y los Estudios Urbanos recae en el análisis de la importancia del rescate de los espacios urbanos subutilizados⁸, por lo que este trabajo tiene la pretensión de la construcción de un concepto de los espacios públicos subutilizados, así como del diseño y aplicación de una herramienta metodológica para la identificación de la percepción de los usuarios de los bajo puentes o parques públicos de bolsillo.

⁸ *Esta reflexión no podría haber sido posible sin entender el papel que las vialidades, o el patrón de caminos que pueden ser visualizados a través de las principales vías de comunicación en las ciudades (Terrazas, 2010) juega en el desarrollo de las urbes.*

De este trabajo, se desprenden múltiples **LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN** e ideas, mismas que incluso pueden ser desarrolladas en una tesis doctoral. Considero que a pesar de que este documento constituye una buena guía para poner en la mesa de discusión la importancia de los espacios públicos recuperados y los programas que en la actualidad en la Ciudad de México se han implementado para este fin, es necesaria la construcción de mejores indicadores para la evaluación de programas y proyectos públicos y un análisis amplificado y profundo de todos los espacios públicos recuperados. Lo anterior, es pertinente y necesario para generar adecuadas recomendaciones de mejora de los espacios públicos de los cuales todos somos usuarios potenciales.

Considero que las líneas de investigación pertinentes para dar continuidad a este trabajo lo constituyen la creación de indicadores cuantitativos y cualitativos que consideren muchos más elementos sociales, económicos y territoriales, así como la aplicación de esta herramienta a una población estadísticamente significativa. Por otra parte, es importante ahondar en la evaluación de políticas públicas y generación de recomendaciones para la transformación de estos espacios ya recuperados en espacios públicos de mantenimiento auto sostenible.

En este orden de ideas, la conservación sustentable y sostenible del paisaje urbano requiere de la incorporación de los estudios de otras disciplinas tales como ciencias ambientales, ingeniería civil, arquitectura sostenible, sociología e incluso psicología entre otras. Considero que este trabajo constituye un buen ejercicio de acercamiento a temas de suma importancia para nuestras realidades urbanas, en la búsqueda de mejoras pequeñas con potencial de impactos mayúsculos en nuestro bienestar.

Bibliografía

1. Asamblea Legislativa de la Ciudad de México, ALDF (2016) Exhortan al Director General del Sistema de Aguas de la CDMX a renovar la red hidráulica de la U.H. El Rosario, Azcapotzalco. Disponible en <<http://aldf.gob.mx/comsoc-exhortan-al-director-general-sistema-aguas-cdmx-renovar-red-hidraulica-u-h-rosario-azcapotzalco--25267.html>>[consulta: enero, 2019].
2. Bellet Sanfeliu, Carmen y Llop Torné Josep María (2004) “Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias” REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES, Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98, Vol. VIII, núm. 165, 15 de mayo de 2004
3. Borja, Jordi y Muxí, Zaida. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona
4. Carrión, Fernando, (2016). El espacio público es una relación, no un espacio. En P. Ramírez (coord.), La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada (pp. 13-47), México: UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.
5. Castillo, Ginna (2013). *Indicadores ambientales de espacio público en Bogotá* [En línea] disponible en: <<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/20822/Mem%C3%B2ria%20-%20Ginna%20Alexandra%20CASTILLO.pdf>> [consulta: marzo, 2018].
6. Checa- Artasu, Martín Manuel (2017) De la percepción del paisaje a su consideración como derecho. El largo camino para el paisaje en México en Martínez Sánchez, F.A; Hinojosa de la Garza, K.M; Navarrete A.A. *Arte, Historia y Cultura. Nuevas aproximaciones al conocimiento del paisaje*. UAM Azcapotzalco.
7. Clichevsky, Nora (2007) “La tierra vacante revisitada. Elementos Explicativos y potencialidades de utilización” CUADERNO URBANO. Espacio, cultura, sociedad, núm. 6, octubre, 2007, pp. 195-219 disponible en <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236767010>> [consulta: noviembre, 2016].

8. Curzio de la Concha, Claudio (2008). El origen y las características de los fragmentos urbano-públicos residuales. Cuadernos Geográficos (42), págs. 43-82.
9. Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público (DADEP), 2013. *Sentido Urbano. Una mirada al espacio público de Bogotá*, Bogotá: s.n.
10. Delgadillo, Víctor (2016). Ciudad de México, disputas por el patrimonio urbano y el espacio público. En P. Ramírez (coord.), *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (pp. 135-170), México: UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.
11. Eibenschutz, Roberto y Goya, C. (coords.), *Estudio de la integración urbana y social en la expansión reciente de las ciudades en México, 1996-2006: dimensión, características y soluciones*, México, Universidad Autónoma Metropolitana, Miguel Ángel Porrúa, 2009. [En línea] disponible en <<https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/eibenschutz-y-goya-estudio-de-la-integracion-urbana-y-social-en-la-expansic3b3n-reciente-de-las-ciudades-en-mc3a9xico-1996-2006-dimensic3b3n-caracterc3adsticas-y-soluciones.pdf>> [consulta: abril 2017].
12. Excelsior (2019). Mancera inaugura el primer 'Parque Público de Bolsillo' en el Zócalo capitalino. [online] p.1. Disponible en <<https://www.excelsior.com.mx/comunidad/2013/04/15/894040>> [Consulta: 12 de enero, 2019].
13. El Big Data (2017) “Robo de bicicletas en CDMX romperá récord en 2017” Disponible en < <https://elbigdata.mx/city/robo-de-bicicletas-en-cdmx-rompera-record-en-2017/> > [consulta: agosto 2018].
14. Fausto, Adriana y Rábago, Jesús (2001) “¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?” en Revista Ciudades No. 49 Globalización territorio y sociedad. Disponible en <<http://www.laciudadviva.org/opencms/export/sites/laciudadviva/recursos/documentos/vaciosurbanosovaciosdepodermetropolitano.pdf-d5bc35137c5d8df4a733bb57c3d7c5aa.pdf>> [consulta: noviembre, 2016].
15. Göbel Christof (compilador) (2016) *Espacio Público. Aprendiendo en la Plaza Urbana*. UAM-A
16. Instituto de Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Distrito Federal, InfoDF (2014) “Recurso de Revisión” [En línea] disponible en <http://www.infodf.org.mx/nueva_ley/22/1/2014/PLENO/abr_2014/23-04-14/VP.RR.SIP.0322-2014.pdf> [consulta: mayo, 2018].

17. Iracheta, Alfonso. "El suelo urbano en Iberoamérica: crisis y perspectivas", México, El Colegio Mexiquense A.C., 2014.
18. Lefebvre, Henry (2013). *La producción del espacio* (primera edición en español). Madrid: Capitán Swing.
19. León, Sergio (1997). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. *Revista EURE* 24, núm. 71, pp. 27-36.
20. Lynch, Kevin (1960) "La imagen de la ciudad", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1984.
21. Parks, Forestry and Recreation (2013). *Parks Plan 2013-2017* [En línea] disponible en: <<https://web.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/08/9645-parks-plan-2013-17.pdf>> [consulta: febrero, 2018].
22. Priego, Carlos et al, (2010) Espacios naturales en zonas urbanas Análisis comparado de la ciudad alemana de Halle y las chilenas de San Pedro de la Paz y Talcahuano [En línea] disponible en <<http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/view/176/176>> [consulta: marzo, 2016].
23. Quiroga, Gabriela (2017). *Procesos para el uso del espacio público y la publicidad*, México, Agencia del Espacio Público, 2017.
24. Rabotnikof, Nora (2010). "Discutiendo lo público en México". En ¿Qué tan público es el espacio público en México?, coordinado por Mauricio Merino, 25-56. México: FCE, Conaculta, Universidad Veracruzana.
25. Ramírez P. (coord.), 2016 La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada (pp. 73-98), México: UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.
26. Roa, Wendy (2016, diciembre, 28) "La bicicleta como medio de transporte en la CDMX". *Excélsior*. Recuperado de <<http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/12/28/1136775>> Consulta [consulta: marzo, 2018].
27. Subirats, Joan, (2016). Explorar el espacio público como bien común. Debates conceptuales y de gobierno en la ciudad fragmentada. En P. Ramírez (coord.), La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada (pp. 73-98), México: UNAM; Instituto de Investigaciones Sociales, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.
28. Terrazas, Oscar, (1995). "Los ejes de la metropolización", Anuario de Estudios Urbanos N° 2, Enero- Diciembre 1995. Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, México. págs. 317-339.
29. Terrazas, Oscar (2005) *La ciudad de los caminos*, México: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.

30. Terrazas, Óscar (2010) (ed.), *La ciudad que hoy es centro*, Universidad Autónoma Metropolitana unidad Azcapotzalco, Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, México.

Referencias institucionales

31. Ajuntament de Barcelona (2017). *Programa de impulso de la infraestructura verde urbana* [En línea] disponible en: <https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/104927/1/esp_Mesura%20de%20govern%20increment%20verd_08_06_2017.pdf> [consulta: febrero, 2018].
32. Autoridad del Espacio Público, AEP (2018) “5to Informe de Gobierno” [En línea] disponible en <<http://www.aep.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59f7dc630/59f7dc63032d5263291804.pdf>> [consulta: mayo, 2018]
33. Decreto Distrital 308 (2006). *Plan Maestro de Equipamientos Deportivos y Recreativos para Bogotá Distrito Capital* [En línea] disponible en: <http://cdim.esap.edu.co/BancoConocimiento/P/plan_maestro_de Equipamientos_deportivos_y_recreativos_para_bogota_distrito_capital/plan_maestro_de Equipamientos_deportivos_y_recreativos_para_bogota_distrito_capital.asp> [consulta: febrero, 2018].
34. Diario Oficial de la Federación, DOF (2013). *Programa Sectorial de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano 2013-2018*. [En línea] disponible en: <[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/4104/PROGRAMA_SED ATU.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/4104/PROGRAMA_SED_ATU.pdf)> [consulta: febrero, 2018].
35. _____ (2014) *Programa de Infraestructura* [En línea] disponible en: <http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5422018&fecha=31/12/2015> [consulta: abril, 2018].
36. Gaceta Oficial del Distrito Federal, GODF (2013). *Programa General de Desarrollo del Distrito Federal 2013-2018*, Gobierno del Distrito Federal [En línea] disponible en: <<http://data.caprepol.cdmx.gob.mx/archivos/PGD-2013-2018.pdf>> [consulta: febrero, 2018].
37. Gaceta Oficial del Distrito Federal, GODF (2014). *Programa Integral de Movilidad 2013-2018*. [En línea] disponible en: <<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Distrito%20Federal/w099436.pdf>> [consulta: febrero, 2018].

38. Gobierno del Distrito Federal, GDF (2011), Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016), Autoridad del Centro Histórico, México, 2011.
39. Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, SEDUVI (2014) “Lineamientos para el diseño e implementación de Parques Públicos de Bolsillo” [En línea] disponible en <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/Lineamientos_Parques_de_Bolsillo.pdf> [consulta: (marzo) junio, 2018].
40. Secretaría de Desarrollo Social, SEDESOL (2011). “Quinto informe de labores” [En línea] disponible en: <http://www.inapam.gob.mx/work/models/SEDESOL/Resource/2140/V_InformeLabores2012SEDESOL.pdf>
41. Secretaría del Medio Ambiente, SEDEMA (s/a) Parques y Jardines. [En línea] disponible en: <http://data.sedema.cdmx.gob.mx/areasverdesvidaparatodos/parques_jardines.html#.XOYSEhYzaUk>[consulta abril, 2018].

ANEXO 1. Resultados de la encuesta de percepción del usuario en los PPB y BP

PPB-Zócalo	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	2.00	2	3
Seguridad	1.60	1	3
Iluminación	2.40	3	3
Vegetación y espacios verdes	1.20	2	3
Bebederos	0.20	0	3
Mantenimiento	1.20	1	3
Limpieza	1.20	1	3
Comodidad (infraestructura)	1.80	3	3
Aparcamiento bicicletas	0.20	0	3
Área recreativa infantil	2.20	2	3
Área de acondicionamiento físico	1.20	1	3
Tiendas y/o Restaurantes	1.60	2	3
Movilidad (acceso, rampas)	2.60	3	3
Contaminación periférica	1.40	2	3
Internet (wi-fi)	0	0	3
Resultado	20.80		

Tabla A1 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Tezozómoc.

Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

Tabla A2 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB Zócalo.

PPB-Zócalo	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	2.60	3	0
Seguridad	2.40	2	1
Iluminación	2.40	2	1
Vegetación y espacios verdes	2.60	3	2
Bebederos	2.20	2	0
Mantenimiento	1.80	1	1
Limpieza	2.00	3	1
Comodidad (infraestructura)	2.40	3	1
Aparcamiento bicicletas	2.40	3	0
Área recreativa infantil	2.60	3	2
Área de acondicionamiento físico	0.80	1	1
Tiendas y/o Restaurantes	2.60	3	1
Movilidad (acceso, rampas)	2.00	2	1
Contaminación periférica	2.20	3	2
Internet (wi-fi)	0.60	1	0
Resultado	31.60		

Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas

Tabla A3 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el PPB El Rosario. Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

PPB-El Rosario	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	0.40	0	0
Seguridad	1.00	1	1
Iluminación	2.00	2	1
Vegetación y espacios verdes	2.00	2	2
Bebederos	0.20	0	0
Mantenimiento	0.60	1	1
Limpieza	1.40	1	1
Comodidad (infraestructura)	1.60	1	1
Aparcamiento bicicletas	0.40	0	0
Área recreativa infantil	1.80	2	2
Área de acondicionamiento físico	1.40	1	1
Tiendas y/o Restaurantes	0.80	1	1
Movilidad (acceso, rampas)	1.40	1	1
Contaminación periférica	2.40	3	2
Internet (wi-fi)	-	0	0
Resultado	17.40		

Tabla A4 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP Circuito Bicentenario y Juan Escutia Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

BP Circuito Bicentenario y Juan Escutia	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	1.60	2	2
Seguridad	2.00	2	3
Iluminación	1.40	1	2
Vegetación y espacios verdes	2.00	2	3
Bebederos (N/A para Bajo Puentes)			0
Mantenimiento	1.80	2	2
Limpieza	1.80	2	2
Comodidad (infraestructura)	1.60	1	3
Aparcamiento bicicletas	0.40	0	1
Área recreativa infantil	2.20	2	3
Área de acondicionamiento físico	1.60	2	2
Tiendas y/o Restaurantes	2.00	2	3
Movilidad (acceso, rampas)	2.40	2	3
Contaminación periférica	1.40	1	2
Internet (wi-fi)	1.60	2	2

Tabla A5 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP - Circuito Bicentenario y Calz. Tacuba Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

BP - Circuito Bicentenario y Calz. Tacuba	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	2.60	3	3
Seguridad	1.60	2	2
Iluminación	1.60	2	2

Vegetación y espacios verdes	1.80	2	2
Bebederos (N/A para Bajo Puentes)		#N/A	0
Mantenimiento	1.60	2	2
Limpieza	1.60	2	2
Comodidad (infraestructura)	1.80	1	3
Aparcamiento bicicletas	2.20	3	3
Área recreativa infantil	0.80	1	1
Área de acondicionamiento físico	2.20	2	3
Tiendas y/o Restaurantes	2.80	3	3
Movilidad (acceso, rampas)	2.20	2	3
Contaminación periférica	1.00	1	1
Internet (wi-fi)	0.40	0	1

Tabla A6 Elementos de diagnóstico del estado actual de percepción del usuario en el BP- Circuito Bicentenario y División del Norte Fuente: Elaboración propia con base en ejercicio de encuestas realizadas.

BP- Circuito Bicentenario y División del Norte	Promedio	Moda (dato que más se repite)	Máximo valor
Ubicación	1.40	1	2
Seguridad	1.60	2	2
Iluminación	1.80	2	3
Vegetación y espacios verdes	2.00	2	3
Bebederos			
Mantenimiento	1.20	2	2
Limpieza	2.00	2	2
Comodidad (infraestructura)	1.80	2	3
Aparcamiento bicicletas	2.20	2	3
Área recreativa infantil	2.20	2	3
Área de acondicionamiento físico	1.60	2	2
Tiendas y/o Restaurantes	2.40	2	3
Movilidad (acceso, rampas)	2.00	3	3
Contaminación periférica	1.20	1	2
Internet (wi-fi)	1.60	2	2