



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AUTÓNOMA DE  
MÉXICO

## HABITABILIDAD Y HABITUACIÓN DE LOS ESPACIOS

## URBANO-ARQUITECTÓNICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Yolanda Vladimir Arango Orozco

Programa de Maestría y Doctorado

2011





Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



# **Habitabilidad y Habitación de los espacios urbano-arquitectónicos de la Ciudad de México**

Tesis que para obtener el grado de Maestra en Arquitectura presenta:

**Yolanda Vladimir Arango Orozco**

Programa de Maestría y Doctorado en Arquitectura

**2011**



Directora de Tesis:

**Dra. Consuelo Farías Villanueva**

Sinodales:

**M. en Arq. Alejandro Cabeza Pérez**

**Dr. Peter Krieger**

**Dra. María Elena Hernández Álvarez**

**Dr. Fernando Martín Juez**



A Hernán con amor.

A mi papá Arturo, a mis hermanos Juan Pablo y Luis Arturo.

A la memoria de mi mamá.

A Itzel, Rubén, Catherine, Alfredo, Héctor, Antonia, Iris, Beto y Sandra.

A mis maestros, Consuelo Farías, Peter Krieger, Alejandro Cabeza,  
Fernando Martín Juez y María Elena Hernández.

A Armando Bartra, por su interés en mi trabajo.

A Pedro Valtierra, por permitirme usar una de sus fotografías.

Al apoyo de la beca del DGEP UNAM.

Muchas gracias.

# ÍNDICE

<b>Origen del proyecto</b>	13
La situación actual en la ciudad de México	13
La habitabilidad como valor en lo urbano-arquitectónico	19
La arquitectura se desdobra a la ciudad	21
Hipótesis	25
Objetivos	26
<b>El tiempo y el espacio: introducción al movimiento</b>	27
La movilidad y la momentaneidad	33
<b>El viajero urbano</b>	35
Viajeros en automóvil	35
Viajeros en transporte público	38
Viajeros a pie	39
El viaje	42
El viaje de vacaciones	42
<b>Análisis: del paisaje urbano de la ciudad de México percibido a través del movimiento. Calzada Ignacio Zaragoza</b>	47
Percepción visual	49
Percepción de movimiento	50
Integración de la imagen	51
Calzada Ignacio Zaragoza, a partir de la visión del viajero urbano en transporte público o automóvil	53
Las maneras de observar el recorrido: Primer forma de percepción	59
Segunda forma de percepción	60
Elementos característicos de la calzada Zaragoza por su simbolismo y significado	61
A. Puentes vehiculares y puentes peatonales	61
B. Las estaciones del metro	63
C. Metrobús	66

D. Arquitectura y publicidad	66
E. Linealidad y secuencialidad	71
F. Espacialidad	72
G. Expresión	72
Conclusión preliminar	74
<b>Habitar desmenuzado</b>	77
Y qué del habitar y la habituación	81
<b>Ejemplos Habitar/Habitar</b>	83
1. Sanitarios y la ciudad	83
Espacio y cuerpo	84
El sanitario público, el espacio del cuerpo	86
Baños y sanitarios en la ciudad de México	87
Análisis: La zona de Copilco	89
Del significado	90
De la ubicación en el espacio	91
2. La cama y la ciudad	91
3. Cuento <i>La Revolución</i>	95
4. El espacio de trabajo y la ciudad: <i>¿Quieres ser John Malcovich?</i>	96
5. La noche y la ciudad: <i>Noche de Primavera 2004</i>	100
6. La plaza y la ciudad: <i>Pink Ghost</i>	102
A manera de síntesis	103
<b>Encierro de hospital</b>	105
1. En el hospital 20 de noviembre	106
2. En el hospital de Nutrición	109
3. La sala de espera	111
El hospital	112
<b>Conclusiones</b>	115
<b>Anexo A - El sistema visual</b>	121
<b>Fuentes y bibliografía</b>	125



*La habituación*

*No, ni con las mejores intenciones, es posible continuar enseguida. El cambio es demasiado brusco. Es necesario que pase algo de tiempo, aunque sean unos cuantos instantes, para que los ojos se acostumbren a la penumbra. Por eso es imprescindible entretener a uno con algo, con cualquier cosa. Y sólo entonces será posible ir distinguiendo un destino humano del otro, aquí y allá, fila por fila.*

*Goran Petrovic*



## ORIGEN DEL PROYECTO

*The less room you give me, the more space I've got.*

*Björk*

### La situación actual en la ciudad de México

La ciudad de México o la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) está formada por 16 delegaciones del Distrito Federal y 27 municipios conurbados del Estado de México (mapa 1). Solamente el DF tiene una población de acuerdo al último censo del 2010,<sup>1</sup> de 8 millones 851 mil 80 habitantes, en una superficie de 1479km<sup>2</sup>, dando una densidad de 5 mil 984.5 hab/km<sup>2</sup> en promedio, 108.5 personas más por km<sup>2</sup> respecto al censo del 2005, de ese total, sólo la delegación Iztapalapa concentra a 15 mil 519 hab/km<sup>2</sup> (mapa 2). La ZMCM tiene una población total de 18 millones 900 mil habitantes.<sup>2</sup>

A finales del siglo xx y principios de este siglo, la demanda de vivienda, que siempre ha prevalecido, fue cubierta por una propuesta gubernamental de apoyos en créditos a vivienda social con la construcción de conjuntos habitacionales con casas que se ubicarían en grandes terrenos aun existentes a las orillas de la ciudad, creando una tipología relativamente nueva, donde además de la alta densidad urbana, tienen características que no necesariamente son las ideales, permitiendo a miles de familias tener una casa propia con jardín y un lugar de estacionamiento, a pesar de sus áreas

1. Los datos mostrados en Wikipedia [http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa\\_del\\_Distrito\\_Federal\\_%28M%C3%A9xico%29](http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa_del_Distrito_Federal_%28M%C3%A9xico%29) están basados en datos oficiales del INEGI, <http://www.inegi.org.mx>.

2. De acuerdo al *Urban Age Project*, [www.urban-age.net](http://www.urban-age.net) Página dedicada a la investigación y el estudio de las ciudades de mayor impacto en el mundo, por su importancia para poder evaluar cómo será el futuro en cuanto a las condiciones urbanas ya que más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. Las ciudades estudiadas son Shanghai, Londres, Estambul, Berlín, Johannesburgo, Sao Paolo, Ciudad de México, Nueva York y Chicago. Aunque otras fuentes indican que son más de 20 millones, ocupando el sexto lugar a nivel mundial, pues el primer lugar es Tokio con 34,300,000 personas, y después de la ZMCM sigue Nueva York, ver: [http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aglomeraciones\\_urbanas\\_m%C3%A1s\\_pobladas\\_del\\_mundo](http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aglomeraciones_urbanas_m%C3%A1s_pobladas_del_mundo).



Mapa 1. Indica el área urbana de la Zona Metropolitana de la ciudad de México.

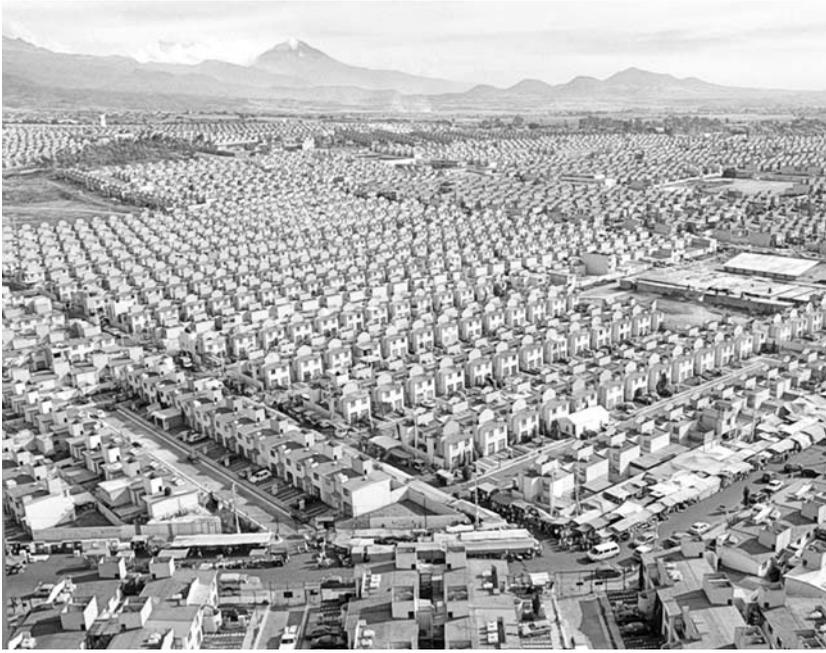
Imagen: Wikipedia.

reducidas —45m<sup>2</sup> a 60m<sup>2</sup>— y la lejanía de servicios básicos. Ejemplo paradigmático es el *Centro Urbano San Buenaventura*, localizado en Ixtapaluca, al oriente de la ciudad<sup>3</sup> donde las casi 20 mil viviendas se reproducen idénticas (fig. 1), sin servicios urbanos ni equipamiento cercanos, como escuelas, mercados o parques, —se han ido construyendo a demanda y sin planeación urbana previa—, que promueven el uso del automóvil y el transporte y administración auto organizados, además del poco respeto por el medio ambiente inherente a las construcciones nuevas; lo cual ha ido generando cambios de tipo social, además de problemas administrativos y transporte,<sup>4</sup> asimismo este

3. “In these places, urbanization is reduced to the mere construction of housing.” CORONA, Livia. “Two Million Homes for Mexico”, [http://www.liviacorona.com/#S7,T222,Two\\_Million\\_Homes\\_for\\_Mexico](http://www.liviacorona.com/#S7,T222,Two_Million_Homes_for_Mexico). Proyecto fotográfico que consta de 25 fotografías tanto del paisaje urbano como de los interiores de las viviendas, agradezco a Livia permitirme usar una de sus fotografías de esta serie, la cual es mostrada en la fig. 1.

4. VILLAVICENCIO, Judith y Ana María Durán. “Treinta años de vivienda social en la ciudad de México: Nuevas nece-





1. Desarrollo habitacional en Ixtapaluca, de la zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Imagen: Livia Corona.



2. Unas pasajeras viajan en metro por la mañana.

Imagen: YVAO.

tipo de conjuntos también se han desarrollado en otros municipios como Metepec, Tlaxiaco, Cuautitlán y Tecamac, entre otros.

Mientras que miles de personas se instalaron en sus respectivas casas nuevas, al otro lado de la ciudad el “desarrollo urbano” Santa Fe, ha sido asimilado como el mayor conjunto de oficinas corporativas y generador de empleos a pesar de su mal resuelta infraestructura vial. Más de 70 mil empleados,<sup>5</sup> forman parte de la población flotante que se tiene que transportar diariamente por la mañana y por la noche. Simplemente, de acuerdo a la Encuesta Origen Destino<sup>6</sup> 53.7% de los viajes que se realizan entre el Estado de México y el DF, son con el propósito de ir a trabajar, es decir 1 millón 179 mil 784 viajes.

Para poder dar escala y proporción a estos datos, comparemos la ciudad de México con Barcelona y su área metropolitana como un ejercicio, Barcelona tenía en 2009, 3 millones 213 mil 43 habitantes en 634km<sup>2</sup>, dando una densidad de 4 mil 692 personas por km<sup>2</sup>.<sup>7</sup> Lo interesante es, que aun cuando en el DF la densidad promedio es mayor, si se aísla el municipio Barcelona, la densidad aumenta a 15 mil 991.5 hab/km<sup>2</sup>, casi la misma densidad que la delegación Iztapalapa, sin embargo, los espacios públicos se encuentran distribuidos de otra forma, la arquitectura es distinta y las condiciones económicas también. Ninguna ciudad se salva de tener sus problemas particulares, sin embargo es importante recalcar que además de saber la cantidad de gente que vive en un espacio, es importante ver cómo están distribuidos esos espacios en su dimensión urbana y social, en todo caso se puede entender que si la densidad fuera mayor en las zonas donde los servicios públicos están concentrados en un área

sidades y demandas”. en *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. Agosto de 2003. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28028%29.htm>

5. De acuerdo a Wikipedia [http://es.wikipedia.org/wiki/Santa\\_Fe\\_%28Distrito\\_Federal%29](http://es.wikipedia.org/wiki/Santa_Fe_%28Distrito_Federal%29)

6. Encuesta realizada por el INEGI para los gobiernos del DF y el Estado de México en 2007, para: “Obtener información que permita determinar la movilidad de los residentes de la ZMCM, beneficiando así el proceso de planeación de transporte y vialidades”. Se puede consultar en: <http://igeccem.edomex.gob.mx/descargas/estadistica/ENCUESTA-DEORIGEN/EOD2007.pdf>. P. 72. Esta encuesta registra información de gran importancia, además de para lo que fue realizada, sin embargo, en los alcances de esta tesis, nos sirve como referencia para ilustrar que los millones de viajes que se realizan en la ZMCM son parte fundamental de la vida social de la ciudad, además de que en el documento no vienen detallados, qué porcentaje de esos viajes son realizados específicamente de San Buenaventura a Santa Fe, por ejemplo. Sólo los datos más representativos.

7. Idescat, Instituto de Estadística de Cataluña. Padró municipal d’habitants. <http://www.idescat.cat/territ/BasicTerr?TC=5&V0=4&V3=863&V4=435&ALLINFO=TRUE&PARENT=1&CTX=B&V1=1&VOK=>.

lógica, éstos serían mejor aprovechados y por lo tanto los tiempos de traslado serían menores permitiendo tener mayor tiempo para hacer otras actividades. Sin embargo, tanto en la ciudad de Barcelona, como en México, la movilidad de los habitantes es una cualidad que comparten, es decir, los habitantes en algún momento tienen que realizar viajes de un punto a otro en cualquier medio de transporte, lo que cambia además, son las condiciones de esos medios, y la ciudad de México es más compleja aun, pues se encuentra, de alguna forma, zonificada a gran escala, donde los millones de viajes de largas distancias que se realizan a diario ya son parte de la vida cotidiana.

Por lo que, aquí es donde uno se pregunta, qué sucede en todos esos momentos del viaje (fig. 2), qué pasa con todos esos tiempos que las personas están fuera de casa, en el trabajo, o en tránsito para ir a alguna parte, aquí nos cuestionamos cómo son los procesos de adaptación que existen ante esas condiciones, tanto de las viviendas en sí, como de la vida urbana y qué consecuencias tienen para la ciudad. Los habitantes se dan cuenta que tienen que resolver sus problemas de espacio, tiempo y movilidad, de alguna manera encuentran en esos momentos del viaje, espacios para resolver asuntos que de otra forma no tendrían tiempo. Así, mientras la ciudad lidia con los problemas propios de una megalópolis: el tráfico, la contaminación, el abasto de agua, el manejo de la basura, la inseguridad pública, los hundimientos, y un largo etcétera, los habitantes lidian con sus problemas triviales personales, que en algunas ocasiones suelen disminuir considerablemente su calidad de vida, al afectar no solamente su salud, sino también su felicidad, por ejemplo, existe un transtorno común en habitantes de las grandes ciudades denominado *síndrome de felicidad aplazada*, “que es la profunda angustia que sufren los habitantes al no tener tiempo de realizar sus actividades diarias, por lo que van aplazando los momentos placenteros para un momento que nunca llega”.<sup>8</sup> Así, entre la sorpresa y el tedio, la gravedad se diluye en lo cotidiano, en el momento en que no se dan cuenta de lo que pasa alrededor, cuando la rutina y el tiempo se repiten en un ciclo sin fin, habituándose a las condiciones. Así, pareciera que la habitabilidad de la ciudad se tambalea, donde la habitabilidad, entendida formalmente como esa serie de cualidades espaciales, sociales y culturales que permiten a un espacio cualquiera ser habitable. ¿Es habitable la ciudad y su arquitectura?

8. Periódico Mural de divulgación científica de la UNAM pegado en un andén del metro, también ver, Olivares, Emir. “Megaciudades, dañinas para la salud: experto”, en la Jornada en Internet 10 julio 2009. <http://www.jornada.unam.mx/2009/07/10/index.php?section=sociedad&article=038n1soc>

## La habitabilidad como valor en lo urbano-arquitectónico

La ciudad contiene arquitectura, la cual es una de sus características más importantes, mas la arquitectura en sí misma, pocas veces puede resolver problemas inmediatos de tipo urbano —en ocasiones incluso, los puede provocar—, sin embargo, la arquitectura, como nuestro campo de trabajo, puede aprender de la improvisación de los habitantes en la ciudad y encontrar en este proceso humano, pistas para encontrar soluciones reales. La arquitectura entonces, no deja de ser parte de este diagrama del ir y venir, pues hace aparición en el origen y en el destino del recorrido hecho en la ciudad.

La habitabilidad como la cualidad, el habitar como la acción, los espacios urbano-arquitectónicos como los medios. Habitar es vivir, ocupar, usar en completa libertad lo que el espacio ofrece, es tener privacidad, confort, control, seguridad, pero, vivir puede atraer muchas connotaciones sociales y morales sobre lo que es la vida y qué es vivirla, sin embargo, el medio, que es la arquitectura y su contexto urbano, pueden llevar del habitar al **habituarse**, que significa acostumbrar, volverse autómatas, que realiza acciones predecibles y repetibles, aunque con la ventaja de que el control sobre el espacio es mayor que lo que permite un espacio poco conocido. Las condiciones de la vida urbana actual pueden llevar a confundir el habitar con el habituarse. A veces se “habituarse” un espacio, en vez de “habitarlo”. Nos hemos acostumbrado a “vivir” en un lugar donde las condiciones no sean las mejores. Y es que habitar va más allá de las necesidades fisiológicas, lleva intrínseco un modo de vida, un modo de pensar y de ser y, sobre todo de relación con el otro, es decir de la relación del ser con el espacio y del relacionarse socialmente con las personas y con el espacio: “La relación del hombre y espacio no es otra cosa que el habitar esencialmente pensado”.<sup>9</sup>

Haciendo una rápida revisión histórica, la arquitectura como disciplina ha sido atribuida de gran cantidad de valores que ha debido cumplir para que sea una obra de arte y para que *sea* arquitectura, Se enfatizan cuatro autores que explicaban claramente una designación de valores y cánones en la arquitectura, los cuales son: Vitrubio, Alberti, Ruskin y Villagrán, quienes, a pesar de estar muy distantes, tienen similitudes interesantes de analizar.

9. HEIDEGGER. Martin. “Construir Habitar Pensar”, en *Filosofía, Ciencia y Técnica*. Trad. Francisco Soler y Jorge Acevedo. Editorial Universitaria Temas de Filosofía. Santiago de Chile 1997. P.214

Los griegos entendían las relaciones de proporción entre una medida y otra, o entre un espacio y otro, encontrando en esas proporciones el máximo valor de la belleza, que buscaba a su vez una armonía que existía como “esencia del universo”.<sup>10</sup> El mismo valor que pasó generaciones de artistas y que fue analizado y difundido por Vitrubio con su libro *De architectura* en el siglo I a.C. explicaba, además de la proporción, los valores, *Firmitas*, solidez, que se puede expresar también como la calidad de construcción del edificio; *Utilitas* como la utilidad o la función que el edificio desempeñará; y *Venustas* la belleza, llegaron hasta el Renacimiento como las “instrucciones [...] para la realización de proporciones arquitectónicas óptimas”,<sup>11</sup> inspirando a Alberti, quien en su *De re aedificatoria*, manejaba tres conceptos que si eran cumplidos se lograba el valor máximo de la *Concinnitas* o armonía en la arquitectura, éstos eran: *Necessitas*, necesidad, que se puede expresar actualmente como Función; *Comoditas*, comodidad, expresada también como confort y *Voluptas*, placer, que se puede expresar como el placer que da la belleza o la experiencia estética. Otros autores como Ruskin,<sup>12</sup> dieron gran carga moral a la arquitectura en el siglo XIX con los valores máximos de: Sacrificio, Verdad, Poder, Belleza, Vida, Memoria y Obediencia; que buscaban en el pasado, una reivindicación de lo que sucedía en su presente, donde los movimientos arquitectónicos historicistas predominaron en esta época.

Por otro lado, José Villagrán, ya en pleno siglo XX y en un México ansioso de modernidad, retomó, asimismo, en su *Teoría de la arquitectura*, algunos valores antiguos mientras que los combinaba con la situación actual, en resumen éstos son: lo útil, lo lógico, lo verdadero y lo falso, lo estético, lo bello, feo, sublime y lo cómico; integrando además el carácter, el estilo, la situación de la arquitectura en el tiempo: modernidad y arcaísmo; la proporción, en la estética, y las correcciones ópticas a la proporción. Y finalmente, lo social, desde el punto de vista cultural, a quién va dirigida la arquitectura, la significación y la utilización de ésta para la sociedad.<sup>13</sup>

Aunque durante los diferentes periodos históricos de la arquitectura se dieron

10. ECO, Humberto (coord.) *Historia de la Belleza*. Trad. María Pons Irazazábal. Editorial Lumen. Barcelona, 2007. P. 64.

11. *Ibid.* ECO, p. 66.

12. RUSKIN John, *Las siete lámparas de la arquitectura*. 1894. Trad. Manuel Crespo y Purificación Mayoral. Ediciones Coyoacán. México 2004. John Ruskin nacido en Londres, fue escritor, crítico, científico, poeta, artista, ambientalista y filósofo victoriano que aplicó los principios góticos de este estudio en la arquitectura veneciana.

13. VILLAGRÁN G. José. *Teoría de la arquitectura*. Cuadernos de arquitectura, No. 13. México, 1964.

diferentes reglas para diferentes estilos, hubo una predominación de los cánones y valores, que en la actualidad cada arquitecto es libre de retomar o no lo que para él es importante en su obra, el *deber ser* se volvió difuso, y los límites son propios de cada autor y cada situación en específico, además de que en esta serie de valores, casi en todo momento se consideró a la arquitectura como un ente que se puede analizar de forma aislada sin ningún contexto urbano que lo altere, en la actualidad los campos de análisis son mayores.

Así, los valores se reinterpretan, se reconcilian, se contradicen y se reciclan, y en definitiva no se aplican de la misma forma ahora como hace siglos, y la habitabilidad, por su parte, engloba otras cualidades de la arquitectura más allá de la formalidad y congrega además de la relación típica de forma-función, una variable omnipresente: el ser humano.

### **La arquitectura se desdobra hacia la ciudad**

El espacio típico relacionado con la palabra habitar, es la casa. La casa es habitada. El espacio interior donde cada individuo tiene diferentes experiencias y objetos que le hacen pertenecer y permanecer ahí. Sin embargo, recordemos que los espacios que se viven a diario no son solamente la casa y no solamente arquitectura, también son los espacios de la ciudad, el afuera, con las interconexiones y los intersticios. En esa necesidad de pertenencia y de habitar un espacio propio, hay una ruptura, y la habituación aparece como una manera de reconocer lo externo como propio. Si salir de casa es no habitar, entendido en ese sentido, entonces qué pasa cuando las calles, el tránsito y el lugar de trabajo, son una extensión de esa habituación. La casa se desterritorializa de su espacio y se reterritorializa en lo urbano, las calles y plazas (figs. 3 y 4), donde la calle es utilizada como una extensión de la casa, traspasando los límites del espacio privado al público, así como también la casa puede ser reterritorializada en la escuela o en el lugar de trabajo. Hay una repetición de acontecimientos con un horario establecido, donde la casa es solamente un dormitorio con recuerdos permanentes y en otro más de esos espacios habitados. En la reterritorialización aparecen elementos con una dimensión diferente. El tiempo es dividido entre el estar en casa y el no estar en casa y el tiempo de traslados, de recorridos, del viaje, es el intersticio entre los espacios del habitar, sin embargo, ¿qué pasa cuando el valor de habitabilidad es llevado más allá de la arquitectura, al espacio público y exterior, a los espacios del viajero?



3. Sala de estar a plena calle.  
Imagen: YVAO.



4. Un niño juega en unas escaleras sobre Insurgentes.  
Imagen: YVAO.

El espacio público es entendido como aquel espacio de la ciudad, abierto o cerrado, interior o exterior, en el que existe una cierta libertad de uso, donde es posible sentarse sin ser reconocido, donde pueden ocurrir encuentros sociales, aquel espacio compartido por todos, pero usado de forma independiente en tanto como el espacio personal es ocupado, y al mismo tiempo formado por una colectividad, oficialmente el espacio público es entendido por la Autoridad del Espacio Público en el DF:<sup>14</sup> “las áreas para la recreación pública y las vías públicas, tales como: plazas, calles, avenidas, viaductos, paseos, jardines, bosques urbanos, parques públicos y demás de naturaleza análoga”, para fines de gestión y mantenimiento, mientras, para el sociólogo Joseph Isaac lo define de esta forma: “[...] Un espacio público no puede definirse por su centralidad –por el contrario, puede caracterizarse por su excentricidad– sino que sólo puede definirse por su función de suprimir enclaves. De suerte que la abstracción de las identidades sociales que el espacio público requiere de aquellos que participen de él afectan no sólo a los actores individuales sino asimismo, a las identidades colectivas”.<sup>15</sup> Así que se entienden los espacios públicos como aquellos espacios abiertos que son ingerencia de la administración local, asimismo, los espacios públicos pueden tener carácter privado siempre y cuando la relación socioespacial permita un uso libre y construido por una participación en conjunto con el espacio,<sup>16</sup> lo público y lo privado se difumina y los habitantes de la ciudad se adaptan a las restricciones y en algunos casos existe autorregulación de los espacios.

Esos espacios fijos de la arquitectura que hacen desaparecer el anonimato del transitar, hacen pasar la barrera de lo público y lo privado, de ese juego de anonimato y conocido, y que en ocasiones, contradictoriamente, los espacios anónimos llegan a ser los más privados que uno puede tener por la soledad y la libertad que ese anonimato ofrece, una llamada personal no se hace en el escritorio de la oficina, se hace en las escaleras de emergencia, y los espacios fijos llegan a ser, en ocasiones, los espacios más expuestos en cuanto a las relaciones sociales que se dan ahí, a no ser por el espacio más privado que ofrece el baño.

14. Página de la Autoridad del Espacio Público AEP, del DF. [http://www.aep.df.gob.mx/aep/transparencia/sobre\\_aep.php](http://www.aep.df.gob.mx/aep/transparencia/sobre_aep.php).

15. JOSEPH, Isaac. El transeúnte y el espacio urbano. Trad. Alberto L. Bixio. Editorial Gedisa. Buenos Aires, 1988. P. 45.

16. Esta disertación es analizada por Néstor García Canclini, véase GARCÍA CANCLINI, N. “Introducción. Público Privado: la ciudad desdibujada” en Revista *Alteridades* Vol. 6, Núm. 11, p. 5-10. UAM Iztapalapa. México, 1996. Consultada en <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/747/74711339001.pdf>.

Por su parte, Marc Augé,<sup>17</sup> ha estudiado la experiencia del habitante de la ciudad, donde los espacios urbanos pierden toda calidad humana al ser recorridos a toda prisa para llegar de un lado a otro, al denominarlos “No lugares”, esos espacios de espera, de paso, donde no hay ningún apego, ninguna apropiación que llevaría a definirlos como lugar. Eso conlleva a cuestionarse si realmente se habita la ciudad. Si se tomara la definición de habitar como tradicionalmente se tiene entendida, en el sentido de que sólo la casa es un espacio habitable, se concluiría de forma muy simple que la ciudad no se habita, que la ciudad es solamente un espacio de paso. La ciudad, en las condiciones como se conoce actualmente —altamente poblada, como una multiplicidad de espacios, construcciones y usos—, es ciertamente habitada y la definición de no lugar puede no ser generalizada, pues depende de los usuarios y sus experiencias, sin embargo entender los no lugares, permite destacar una característica muy importante de las sociedades actuales, que es el anonimato, mencionado previamente. Por otro lado, ¿es posible que los ciudadanos estén todo el día con la idea de no estar en ningún lugar hasta que llega la noche y se vuelven a introducir a “su casa”? La habitabilidad se tendría que extender a todos los espacios que se recorren, caminan, sienten y se respiran de la ciudad, es decir, a los espacios públicos y a la ciudad en sí misma. Finalmente, si se parte de la idea de que habitar es vivir, entonces se habitan todos los espacios, los lugares y aun los no lugares que menciona Augé, justamente al permitir ese anonimato, en ocasiones necesario para la reflexión.<sup>18</sup>

¿Hay entonces una dualidad entre los espacios públicos que se habitúan y los espacios privados que se habitan? ¿Se puede relacionar esa característica de habitar y habitar con los dos modos de vida del ser humano en la historia: los sedentarios y los nómadas? ¿Cuál es esa delgada línea que divide el habitar del habituar? Se podría decir que al estar en los lugares más recorridos, éstos se habitúan, mas no que se habitan simplemente por el hecho de la costumbre o la necesidad. El tránsito de un

17. AUGÉ Marc, *Los no lugares, espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Trad. Margarita Mizraji. 1992. Editorial Gedisa. España 2001.

18. Relacionado con el tema, el autor Richard Sennett, en su libro *Carne y Piedra*, explica cómo al introducirse el metro en la ciudad de Londres a finales del siglo XIX, la velocidad, entre otras cosas, pasó a ser parte de la vida cotidiana, lo que permitió al cuerpo de los trabajadores de fábricas tener un momento de descanso durante el viaje con la consecuencia del aislamiento: “Cuanto más cómodo se encontraba el cuerpo en movimiento, tanto más se aislaba socialmente, viajando sólo y en silencio”. P. 360. Provocando un cambio en la sociedad urbana, con los asientos colocados de forma lateral, se evitaban las miradas de los demás viajantes y al mismo tiempo, se fueron eliminando de la costumbre los saludos cordiales. SENNETT, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. (1994) Trad. Cesar Vidal. Alianza Editorial. España, 2007.

lugar a otro es característico del vivir en una ciudad. El tiempo que se ocupa en ese tránsito, es aprovechado para leer, para dormir, algo que permita evitar la sensación de tiempo perdido en otras actividades que se puedan realizar al viajar. Las ciudades, al estar estructuradas por las calles, las plazas, todos los espacios abiertos públicos que le dan “carácter”, por calles por donde transitan todos los medios de transporte y por donde caminan las personas, son habitadas. Moverse de un lugar a otro es una de las condiciones de habitar la ciudad. El anonimato que da el tránsito en una ciudad tan grande permite libertad extra a las personas. Nadie sabe quién es, a dónde se dirige, qué hace. Aunque algunas veces las rutinas coinciden y los viajes se hacen con las mismas personas.

Si la vivencia de la ciudad se da a través de esos traslados y movimientos, de la casa al trabajo, a la escuela, al centro comercial, a cualquier lugar. Entonces, se habita y se habitúa la ciudad, ¿cómo es ese habitar-habitar?

El propósito de esta tesis, entre otros, es estudiar la habitabilidad y la habituación de la ciudad de México y sus espacios urbano-arquitectónicos para poder dilucidar cómo es ese habitar-habitar, por lo tanto se plantea la siguiente:

## **Hipótesis**

**La ciudad de México y sus espacios públicos pueden ser capaces de cumplir valores de habitabilidad, a través del movimiento y el viaje que se hace en ellos por los usuarios como parte de su vida diaria y sus necesidades sociales y espaciales. Por lo tanto el viaje, el movimiento y la habituación son condicionantes de habitar. Pues, el habitar ya no puede ser entendido como estar en un solo lugar todo el tiempo, el habitar se extiende a los espacios de la ciudad, los intersticios, los espacios de trabajo y los espacios públicos.**

Para lo cual es importante explicar lo que se entiende por espacio público, habitabilidad, habituación, movimiento, viaje y necesidades. Esta serie de conceptos abre un panorama muy amplio sobre sus aplicaciones y significados. Como parte de la investigación, la observación y experiencia propia fueron detonantes, sin embargo, las fuentes bibliográficas y los datos estadísticos fueron contundentes.

## Objetivos

- Identificar las características de habitabilidad y de la habituación de las personas desde el espacio arquitectónico hasta el espacio urbano.
- Explicar la habitabilidad y la habituación en movimiento de los espacios públicos de la ciudad de México con base en esas características.

## Objetivos Particulares

- Analizar el concepto del tiempo y el espacio como dos elementos básicos para comprender el movimiento como parte del entendimiento espacio-temporal de la arquitectura y lo urbano.
- Analizar la vivencia del viajero urbano con dos experiencias de movimiento: entendiendo al peatón como el primer acercamiento a la ciudad, a pie; y el viaje en transporte público como el encuentro de la velocidad con la ciudad.
- Explicar y entender la forma de percepción de los espacios a través del movimiento, aplicándolo en el estudio de la calzada Zaragoza en el oriente de la ciudad de México.
- Definir el concepto de habitar y de habitar y sus características.
- Explicar la dualidad habitar-habitar con ejemplos en el campo del arte, la literatura, el cine, la ciudad y la arquitectura.
- Explicar qué sucede cuando el movimiento es nulo, cuando la vivencia del espacio se detiene, ejemplificando con el encierro de hospital.
- Proponer algunas ideas respecto a la habitabilidad en la ciudad de México.

## EL TIEMPO Y EL ESPACIO. INTRODUCCIÓN AL MOVIMIENTO

*Si el espacio y el tiempo, como dicen los sabios, son cosas que no pueden ser,  
la mosca que ha vivido un solo día, ha vivido tanto como nosotros.*

*T. S. Eliot, "Canción"*

*-El hielo no dura nada- dijo Luis -Nada.*

*Únicamente nada.*

*Augusto Monterroso*

Para poder introducir qué es el movimiento, es importante hacer una revisión de cómo ha sido entendido el tiempo y el espacio a lo largo de la historia de la humanidad, pues ha habido varios cambios de paradigmas. A partir de la revolución industrial y de las investigaciones científicas, se fue perfilando la forma de medir el espacio. La aplicación del sistema métrico decimal como unidad de medida, basado en la proporción de la medida real de la tierra, fue uno de esos cambios, que aún perduran hasta hoy. Pero no solo la forma de medir se modificó, también ha cambiado la concepción del espacio arquitectónico. Sigfried Giedión estudió ampliamente las concepciones espaciales arquitectónicas<sup>1</sup> en la historia: pasando de las cuevas, de la noción de verticalidad, horizontalidad y simetría en volúmenes en un espacio determinado, a los primeros espacios interiores, y espacios exteriores por contraposición, generados por las bóvedas apoyadas en muros; gracias a los procesos de construcción, el concepto de espacio arquitectónico se ha hecho más complejo en el sentido que no puede ser entendido solamente como un espacio contenido que cumple una función, sino que puede generar diferentes percepciones, pues puede ser entendido como un elemento político y cultural y también como un elemento de poder y que puede ser modificado o condicionado por su iluminación, orientación, función, material y relación respecto a otros espacios; además de que el uso que se le da a esos espacios también se ha transformado, pasando de recintos puramente ceremoniales o religiosos que sólo

1. GIEDION, Sigfried. *El presente eterno: los comienzos de la arquitectura. Una aportación al tema de la constancia y el cambio.* Trad. Joaquín Fernández Bernaldo de Quirós. Editorial Alianza Forma. España, 1981. P. 490-495

pueden ser apreciados desde distancias muy lejanas, con intenciones de permanencia eterna como las pirámides egipcias que siguen ahí, —las casas comunes, generalmente no resistieron el tiempo—, a efímeras construcciones que no dejan rastro alguno en cuanto se desmontan, como casas de campaña, mercados sobre ruedas, instalaciones artísticas. En todo caso, se entiende, que todo espacio arquitectónico tiene un uso en potencia, ya sea espacio interior o exterior, que puede ser recorrido y vivido, o incluso abandonado y que todo espacio arquitectónico es necesariamente diseñado o proyectado como parte de una necesidad humana.

En el sentido filosófico, Michel Foucault se encarga de explicar una alternativa a los espacios tradicionales a los que estamos acostumbrados. Los espacios diferentes. Él entiende que en la actualidad el espacio “se nos da en forma de relaciones de emplazamiento”,<sup>2</sup> es decir, que depende de cómo se relacionan unos espacios con otros, no pueden ser entendidos como un espacio único e independiente de otros. Y que los “espacios diferentes” denominados *heterotopías*, son aquellos “lugares que están fuera de todos los lugares, aunque sin embargo, resultan efectivamente localizables”. Entendidos como aquellos espacios donde la libertad del tiempo y el espacio permiten que sucedan otras cosas.

Las heterotopías cumplen con los siguientes principios: Primero, todas las culturas tienen heterotopías “de crisis” sustituidas por “de desviación” aquellos espacios reservados que funcionan para un grupo de personas cuya situación es diferente del resto de la sociedad, los asilos, las prisiones, los centros psiquiátricos. Segundo, aquellos espacios que cambian su localización por una cuestión cultural, o que funcionan de manera distinta, ejemplifica con el cementerio cuya ubicación original era junto a las iglesias —en algunas iglesias de México aun existen así— y que fueron reubicados fuera de las ciudades. Tercero, quizá el más interesante es la yuxtaposición, o la posibilidad de que en un solo espacio se junten infinidad de espacios que pueden ser “por si mismos incompatibles”,<sup>3</sup> en el teatro, el cine, el jardín entendido como microcosmos que representa varios simbolismos en un solo espacio, por ejemplo, en la fig. 5 se puede observar una proyección de una película sobre la fachada de un edificio en Tlatelolco, se trató de un evento especial, ya que, era un documental sobre testimonios dados por los mismos habitantes de la unidad habitacional, entre el público se encontraban ellos

2. FOUCAULT, Michel, “Espacios diferentes” en *Estética, Ética y Hermenéutica*. Int., trad. y ed. Angel Gabilondo. Obras Esenciales Vol. III, Editorial Paidós. Barcelona, 1999. P. 434.

3. FOUCAULT, *ibídem*. P. 438.

mismos. El edificio fungió como superficie y contenedor de historias que se iban contando, como si sobre la fachada se expusieran sus vidas privadas, al mismo tiempo se podían observar cómo se encendían y apagaban las luces de los interiores mostrando una actividad que efectivamente estaba tomando lugar y que se podía intuir. Cuarto, heterocronías, la heterotopía necesariamente está ligada a un periodo de tiempo, y a su vez, a la acumulación o superposición de diferentes periodos de tiempo en un solo lugar: los museos, las bibliotecas, en la fig. 6 se puede observar un espacio de exhibición que corresponde al centro cultural el Matadero, en Madrid, aquí los tiempo se sobreponen, es muy común que edificios que tuvieron en algún momento una función particular, sean utilizados después para otra totalmente distinta, en este caso, era el rastro de Madrid y lo convirtieron en centro cultural, con la idea de mantener la memoria de lo que ahí sucedía, dejaron intactos algunos aplanados, las columnas y techos sin ninguna modificación, contrastando lo antiguo con las propuestas nuevas de diseño y multimedia. Otro ejemplo interesante de esta heterocronía es el Archivo General de la Nación en el DF, que fue instalada en las antiguas crujiás de la cárcel de Lecumberri. Quinto, el sistema de apertura y cerrazón, que las aísla y a la vez son penetrables: los hoteles de paso: “un cuarto de hotel de paso ofrece el continente más abierto que se puede obtener a cambio de algunas monedas o billetes. La utopía más instantánea que se pueda imaginar”.<sup>4</sup> Sexto y último las heterotopías cumplen una función, “el papel de crear un espacio de ilusión que denuncia como más ilusorio aun todo el espacio real”.<sup>5</sup>

Cabe agregar que las heterotopías complementan todos los espacios tradicionales y nuevos que existen en la actualidad y que no son mencionados por Foucault, como los aeropuertos, y todos aquellos que se refieren al transporte público en las ciudades.

En cuanto al tiempo, la situación es mucho más compleja, no solo los científicos se han encargado de explicar o de entender de qué va el tiempo, y en todos los casos se relacionó el tiempo y el espacio como dos entidades que no pueden ser comprendidos de manera independiente ni absoluta. A partir de Einstein, la concepción tiempo-espacio se modificó y transformó radicalmente la forma de pensar al establecer precisamente esa relatividad del tiempo y el espacio dependiendo de la ubicación o condición del observador, sin embargo, las recientes tecnologías, sobre todo de comunicación, siguen es-

4. GONZÁLEZ Rodríguez, Sergio. “Micrograma de paso. Polvos en un cuarto de hotel.” En revista *Pic-nic*, Año 2, No.

8. Amantes. Enero-febrero 2006. México DF. P. 56.

5. FOUCAULT, *op. Cit.* P. 440.

5. Proyección de una película sobre la fachada de un edificio en Tlatelolco. Imagen: YVAO.



tudiando la forma en cómo el tiempo es vivido en la cotidianidad, ya que es posible “estar” en dos sitios al mismo tiempo, aunque no sea de forma física —dicha yuxtaposición.

El tiempo en la arquitectura no solo se puede referir a los diferentes momentos históricos que ha tenido el desarrollo de las civilizaciones, tampoco a la permanencia o la duración física de un determinado espacio arquitectónico, lo importante, es comprender que primero, el tiempo en arquitectura o espacio urbano, está más ligado a la duración que una persona tiene en determinado espacio, y que esa duración puede establecer una relación de pertenencia o de significación con determinada arquitectura dando la idea de lugar —el lugar como el tiempo congelado en el espacio—; segundo, la relación entre el espacio y el tiempo, entendido como el movimiento que una persona puede tener en el interior y en el exterior de determinada arquitectura para apreciarlo, para entenderlo en todas sus dimensiones, para recorrerlo o para simplemente trasladarse de un lugar a otro —el no-lugar en el que el espacio está en movimiento junto con el tiempo—. Y en ese sentido, la arquitectura puede provocar de diversas formas que el movimiento efectivamente se realice, y que los cambios de iluminación a lo largo del día, por ejemplo, también generen transformaciones en el espacio recorrido en diferentes momentos. O incluso, la arquitectura puede bloquear la sensación de tiempo transcurrido, por ejemplo, si se trata de un espacio que no tiene esa relación visual con el exterior, y sólo hay iluminación artificial —tiempo artificial—.



6. Los museos como acumulación de tiempos en un sólo espacio. En la imagen, el Matadero, centro cultural en Madrid.

Imagen: Hernán García Crespo.

La tercer forma de entender la relación tiempo y espacio que interesa en particular, es aquella en la que para referirse a una distancia entre un punto y otro, se utiliza la idea de tiempo, es decir, la distancia física no tiene significado real, lo importante es cuánto tiempo se tardará en llegar a un punto dependiendo del medio en que se llegará ahí. El tiempo adquiere la calidad de espacio recorrido. Y que puede ser utilizado de forma inversa, es decir, referirse al tiempo como si fuera un espacio: “Una hora es un lago. Un día, un mar”.<sup>6</sup>

La misma relatividad a la que estamos acostumbrados. El hecho de que en otros momentos de la historia del hombre, no podían ser concebidos la velocidad de las comunicaciones, el tiempo instantáneo y la velocidad que se puede alcanzar en grandes distancias, debido a que en las tecnologías de transporte se pierde todo dimensionamiento real. Generando una serie de contradicciones, pues cuando es posible pensar en un movimiento-sedentario, aquel que en el transporte público, por ejemplo, se encuentra sedente y al mismo tiempo se está trasladando de un lugar a otro. Dicha experiencia sólo puede ser vivida de esa forma en los espacios de la ciudad, donde la situación se pone más interesante, porque entonces, esos cambios constantes de in-

6. Paul Virilio cita a Joseph Roth en: VIRILIO, Paul. *La velocidad de liberación*. Trad. Eduardo Sinnott. Editorial Manantial. Buenos Aires, 1997. P.187.

terior y exterior, al trasladarse entre diferentes espacios, entre las calles, banquetas, y diferentes escenarios, las experiencias espacio-temporales son más ricas. En esas ocasiones la yuxtaposición puede llevarse a cabo, como expectador y usuario de la calle, convertirse en una heterotopía que no necesariamente es un espacio arquitectónico, donde es posible encontrar esos espacios de libertad, aun a pesar de que existen convenciones y estructuraciones como parte de una organización sociocultural respecto al tiempo y al espacio: las parcelaciones, los horarios, los calendarios. O como dice Virilio, lo “*trayectivo*, ese ser del movimiento de aquí hacia allá, de uno a otro”,<sup>7</sup> así como el intermedio, el intersticio, ese hueco donde el accidente y la percepción permiten experiencias liberadoras.

La planeación de esos tiempos y distancias en la ciudad, forman parte de las actividades de la vida diaria. La actividad planeada del “después” se revive en cada momento que se traza la ruta, peligroso desde el momento en que el “después” se vuelve un “ahora” constante. La imagen del mapa mental se traza a partir de referencias específicas, centros o lugares. Al respecto, Norberg-Schulz entiende lo que él denomina como “espacio existencial”, la serie de centros-lugares que el hombre entiende a partir de la experiencia y significación del medio ambiente que lo rodea, organiza referencias subjetivas en el espacio público, teniendo como referencia principal la propia casa, dándole orientación e integración social y la capacidad de, en algún momento, concretizar en un espacio arquitectónico.<sup>8</sup>

Augé, asimismo, menciona en su libro *El Viajero Subterráneo*, que “las líneas del metro, como las de la mano, se cruzan; no solo en el plano donde se despliega y se ordena la urdimbre de sus recorridos multicolores, sino también en la vida y en la cabeza de cada cual”.<sup>9</sup> Aun en ciudades donde no existe el metro como tal, existen referencias, o rutas de autobuses, o rutas de peatones que se conocen y se recorren. Esas líneas de la mano que “adivinan” el futuro cercano, en el que los accidentes se reciben como una prueba de destino y las rutas se vuelven a trazar. La repetición de los ciclos permite darse cuenta del tiempo transcurrido. Sobre todo si se trata de ciclos largos, por ejemplo, las fiestas anuales o el término de un ciclo escolar. Los ritmos.

7. VIRILIO, *ibídem*. P. 39.

8. NORBERG-SCHULZ, Christian. *Existencia, espacio y arquitectura*. Trad. Adrian Margarit. Editorial Blume. Barcelona, 1975. P. 46.

9. AUGÉ, Marc, *El viajero subterráneo, un etnólogo en el metro*. Trad. Alberto Bixio. Col. El mamífero parlante. Editorial Gedisa. Barcelona, 1987. P. 15.

Entonces, el movimiento en el tiempo implica cambios: cambio de lugar, de temperatura, de intensidades, de vibraciones. El movimiento, entonces, el viaje, trayecto, traslado, cualquier palabra que signifique estar en un lugar y después en otro, implica obligatoriamente la combinación del espacio que se recorre y el tiempo que implica ese recorrido. La acción que define, el presente permanente. El tiempo-extensión, espacio-duración.

Sin embargo el movimiento “no se confunde con el espacio recorrido. El espacio recorrido es pasado, el movimiento es presente es el acto de recorrer”.<sup>10</sup> La acción, el aquí y el ahora.

### **La Movilidad y la Momentaneidad**

Hay que distinguir una diferencia entre estos dos conceptos. Se ha estado manejando la idea de la movilidad, movimiento, velocidad, cuando hay un traslado de un lugar a otro de las personas. Pero ahora, se habrá de manifestar que la momentaneidad es también importante, hay lugares que sin estar en movimiento se ocupan en un momento específico de acuerdo a la necesidad. Son lugares que no son ocupados permanentemente y que no se encuentran en movimiento como el transporte público, por ejemplo: la cabina telefónica, la banca del parque, el cuarto de hotel, el puesto de comida, los columpios. Todos esos espacios que son apropiados temporalmente y que forman parte de la vida de la ciudad.

10. FARÍAS, Consuelo. *Anatomía de una mente visionaria obsesionada por el presente: Rem Koolhaas*. Tesis para obtener el grado de Doctor en Arquitectura. UNAM. México, 2003. p. 404.



## EL VIAJERO URBANO

*Viajar era la manera de estar fuera o de no estar en ninguna parte.  
Hoy es la única manera de experimentar la sensación de estar en alguna parte.  
Jean Baudrillard<sup>1</sup>*

La forma de entender el tiempo y el espacio mencionada en el capítulo anterior, es llevada a su máxima expresión gracias a un personaje importante en el sistema de relaciones espacio-temporales tan comunes pero no menos importantes en la ciudad que son sus viajeros urbanos.

Aquella persona que a diario se traslada de un punto a otro a través de la ciudad sin importar el medio, es un viajero urbano. No siempre ha existido esta libertad de movimiento a alta velocidad, como lo es ahora en nuestras ciudades, pues es algo relativamente nuevo gracias al desarrollo de los sistemas de transportes.

Para entender mejor, se puede hacer una clasificación de estos tres tipos de viajeros urbanos: los que viajan en coche particular, los que viajan en transporte público y los que viajan a pie, generalmente trayectos más cortos. El hecho de planificar un viaje diariamente implica considerar estos factores principalmente: destino, rutas y tiempos de recorrido, pero hay aspectos externos como marchas o manifestaciones, día de la semana (viernes de quincena) o el clima (una gran tormenta, por ejemplo) que pueden modificar o afectar el tiempo y la ruta.

### Viajeros en automóvil

A principios del siglo xx ya circulaban los primeros automóviles de motor de gasolina en la ciudad de México. Más de un siglo ha pasado, y ésta como otras ciudades fueron creciendo y transformándose para dar cabida a tantos vehículos que recorren

1. BAUDRILLARD, Jean. *La transparencia del mal. Ensayo sobre los fenómenos extremos*. Trad. Joaquín Jordá. Anagrama, colección argumentos. Barcelona 1991. p.161



7. Tráfico sobre  
Circuito interior.  
Imagen: YVAO  
2006.



8. Cambio de  
andén en el  
metro del DF.  
Imagen: YVAO.



9. Peatones.  
Imagen: YVAO.

las ciudades, en 2001 había 1.7 millones de automóviles particulares con placas del DF<sup>2</sup> que junto con otros vehículos, taxis, camiones, motocicletas, etcétera, llegaban a 3 millones 260 mil 919 vehículos en total en toda la ZMCM. La cantidad de autos, por supuesto, sigue aumentando, con ello los problemas de tráfico y a su vez, va disminuyendo la velocidad y tiempos de traslado, llegando a la ridícula velocidad de 13km/h en horas pico, si considerando que la velocidad óptima a pie es de 4.82 km/h en camino plano,<sup>3</sup> esto quiere decir que muchas veces lo mejor es caminar en vez de esperar a que el tráfico fluya, en la fig. 7 se puede observar el tráfico de automóviles en el Circuito Interior de la ciudad de México, 12 carriles de autos en ambos sentidos que se saturan cada día, esta avenida es de alta velocidad, no tiene semáforos y debido a su carácter periférico es de las que tienen más tráfico en la ciudad.

2. Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal. Diagnóstico de la movilidad de las personas en la Ciudad de México. <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

3. De acuerdo a *Transport and Road Research Laboratory*. Ahora *Transport Research Laboratory*, (TRL) UK. 1978. <http://www.trl.co.uk/> Citado en MARTÍN B., David. *Comparación de tiempos de trayectos Metro-A Pie-Bici en la zona urbana de Barcelona*. Universidad Politécnica de Cataluña. Departamento de infraestructura del transporte y el territorio. Barcelona 2007. <http://upcommons.upc.edu/pfc/bitstream/2099.1/3316/6/55865-6.pdf>, cap. 6,P. 4.

Más allá de las implicaciones sociales que tiene poseer un automóvil, sigue siendo una de las primeras opciones para viajar de manera cómoda, aunque en ocasiones no sea muy veloz por el tráfico. Para algunas personas, el automóvil es casi una extensión de su propio cuerpo, implica libertad de movimiento en cualquier momento del día, sobre todo si se trata de distancias largas, pero a su vez, el tener un coche puede convertirse en una verdadera carga, al considerar los tiempos y costos de búsqueda de estacionamiento, lugares para guardar el auto durante las noches y la alta probabilidad de embotellamientos, en los que algunos viajeros complementan esos tiempos de tráfico con música a todo volumen, claxon a todo lo que da con cualquier pretexto, incluso algunos van leyendo el periódico o haciendo anotaciones. Se trata de hacer algo con tal de no tener la sensación de pérdida de tiempo en el tráfico.

### Viajeros en transporte público

El viajero en transporte público, a diferencia del anterior, tiene una flexibilidad distinta al elegir rutas, ya que existen en la ciudad de México varias opciones de transporte: Metro (fig. 8), Metrobús,<sup>4</sup> microbuses (servicio concesionado), camiones de la Red de Transporte Público (RTP) y taxis, aunque se encuentran desarticulados en su coordinación y auto-organizados, y que para llegar de una terminal de metro a dónde sale un microbús generalmente hay que pasar una serie de obstáculos y puestos semi-fijos que ofrecen servicio ocasional; los viajeros urbanos, entonces, suelen encontrar el mejor camino y optimizar los trayectos para hacer el menor tiempo posible, el más cómodo y/o el más económico, de acuerdo al *Diagnóstico de la movilidad en la Ciudad de México*, hay más de 20 millones de viajes por día —tanto en auto como en transporte público—, predominando los viajes largos que los cortos, es decir, viajes que traspasan delegaciones y que también son del Estado de México al DF. Además siempre tienen la opción que ante un embotellamiento, lo mejor es bajarse del transporte y caminar. La desventaja que este tipo de viajeros tienen, es que es muy común que el transporte público se encuentre saturado de personas y el viaje se vuelva incómodo y difícil, donde incluso hay ocasiones que se tienen que esperar a que pasen varios transportes hasta que sea posible poder subir.

4. El Metrobús fue inaugurado en 2005, como una solución a los problemas de transporte público por el transporte concesionado de microbuses, repitiendo el modelo de transporte confinado utilizado sobre todo en Bogotá, Colombia desde 1998, llamado ahí *Transmilenio*; así como en Curitiba Brasil como “Red Integrada de Transporte” y que se está implementando también en Chile como *Transantiago*, y en Guatemala como *TransMetro*. Actualmente se encuentra en construcción la línea 3 de Metrobús en el D.F. que será inaugurada a principios de 2011. [www.metrobus.df.gob.mx](http://www.metrobus.df.gob.mx)

Tanto los viajeros en automóvil como los que van en transporte público, tienen una percepción distinta del paisaje urbano que la que tienen los viajeros a pie, misma que se analizará en el capítulo siguiente.

## Viajeros a pie

*La civilización son las banquetas.*

*Luigi Amara*

Aquel viajero, quizá el más feliz o el más despreocupado, es el que camina por la ciudad, el pedestre, el peatón, el que prefiere en todo caso, tomar la bicicleta. Es aquel que ha preferido la comodidad de vivir cerca de su trabajo o que trabaja en casa, afortunado de poder elegir, generalmente los tiempos de viaje a pie son más por placer que por necesidad. En los que las rutas y los tiempos son libres y no son precisamente la mayor preocupación, (si se compara con los dos tipos de viajeros mencionados anteriormente). Es el viajero “original”, pues es característica del ser humano andar a pie y así es como se mueve por este mundo. El viajero a pie tiene una percepción más detallada de lo que sucede alrededor, de la escala de los edificios, la velocidad de movimiento le permite ver si hay alguien conocido o no (fig. 9), puede detenerse a mirar las ventanas, etcétera.

En ese sentido, Francesco Careri, propuso la “transurbancia”, es decir, el recorrer la ciudad y atravesarla en todos los sentidos como una búsqueda y una cacería de esos lugares olvidados por la prisa y el tedio y obtener experiencias de carácter estético.

“Error, andar, atravesar, reconocer, descubrir, trazar, visitar, recorrer, navegar, perseguir, saltar, abandonar, etcétera, son algunas acciones que se convierten en un instrumento estético con el cual transformar y explorar los espacios nómadas. El andar se convierte en un acto que desarrolla las más importantes relaciones tanto simbólicas como físicas que el hombre ha establecido y sigue estableciendo con el territorio”.<sup>5</sup>

En Europa ha habido actividad artística de los “andares” que representan la pre-ocupación de algunos viajeros urbanos al tratar de recuperar el caminar como expe-

5. CARERI Francesco. *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Gustavo Gili. Barcelona 2003.

riencia estética, desde Dada en París en 1921, hasta Richard Long, y el denominado *Land Art* en 1967, y el grupo *Stalker* formado por el mismo Careri y otro grupo de arquitectos, a finales del siglo xx, quienes han hecho lecturas de sus ciudades europeas desde el punto de vista del errabundeo basado en las *transurbancias*, con el fin de encontrar nuevas formas de hacer arquitectura. En este siglo quizá no todos los viajeros a pie tengan conciencia de estos sucesos, sin embargo existe una búsqueda y una experiencia general del disfrute de caminar la ciudad, y un intento por recuperar los espacios urbanos para caminantes, al respecto, en México también hubo recientemente, una búsqueda similar hecha por el colectivo *Citámbulos*,<sup>6</sup> quienes desde el 2002 se convencieron de que: “la ciudad de México está llena de matices que en el devenir de lo cotidiano pasan desapercibidos”, para lo que se dieron a la tarea de “salir a la calle, explorar sus recovecos con los cinco sentidos y escuchar sus voces”.

A pesar de eso, en la ciudad de México no todas las zonas son caminables, incluso existen algunas partes de la ciudad en las que el peatón ha sido completamente borrado del programa urbano, tales como Santa Fe, Interlomas, y el mismo Ixtapaluca donde no hay un diseño urbano preocupado por el habitante peatonal local y donde el coche es el protagonista fundamental, Koolhaas es el más escéptico al afirmar que: “La calle ha muerto [...] El arte público está por todas partes: como si dos muertes hicieran una vida. La peatonalización —pensada para conservar— simplemente canaliza el flujo de los condenados a destruir con sus pies el objeto de su presunta veneración”.<sup>7</sup> Aun así, la calle resiste, hay otras zonas que son totalmente disfrutables y que aun pueden ofrecer oportunidad de territorializar y disfrutar, sobre todo la zona centro de la ciudad, donde, en fechas recientes hay un auge en la recuperación de las calles para uso peatonal, como es la calle Regina y la calle Madero (fig. 10), en el Centro Histórico. Además existió una propuesta en 2008, de arreglar la calle Michoacán en la colonia Condesa, pero no pudo siquiera pasar la etapa de conceptualización debido a las quejas vecinales, la mala información y presuntos intereses económicos más que urbanos. También están los cierres dominicales en el Paseo de la Reforma para promover el uso de la bicicleta, entre otros proyectos y programas.

Tal vez con pocos puntos de comparación, porque cada lugar tiene sus problemas particulares, es importante mencionar que en otras ciudades se siguen recuperando

6. Véase *Citámbulos* en <http://www.citambulos.net>, donde se encuentra información sobre sus publicaciones y exposiciones organizadas en la ciudad de México

7. KOOLHAAS, Rem. *La ciudad genérica*. Trad. Jorge Sainz. Gustavo Gili mínima. Barcelona 2008. p. 24.



10. La calle Madero en el centro histórico, recién remodelada y hecha peatonal. Imagen: YVAO 2010.



11. (Izq.) Como turista en la ciudad: Times Square convertido a espacio peatonal. Imagen: YVAO.

12. (Arriba) Tomando el sol en el High Line. Imagen: David Bekowitz.

espacios para uso peatonal, tal es el ejemplo de la ciudad de Nueva York al cerrar Broadway (fig. 11) al tránsito vehicular a la altura de Times Square,<sup>8</sup> y la reciente recuperación del High Line<sup>9</sup> al convertirlo en parque (fig. 12) y que ha tenido muchísimo éxito, así como el cierre al tránsito de automóviles en calles de Tokio en domingos y días festivos.

8. Respecto a la remodelación de Times square, véase <http://www.pps.org/timessquare/> la organización *Project for Public Spaces* fue la encargada de transformarlo para uso público en 2006-2007, y la calle fue cerrada oficialmente en mayo de 2009 como prueba y en febrero de 2010 el mayor Bloomberg decidió que sería permanente.

9. El parque elevado High Line es un gran ejemplo de la organización de la iniciativa privada con el gobierno para recuperar un espacio olvidado y convertirlo en un parque lineal con todas las implicaciones arquitectónicas y culturales que suceden alrededor. El proyecto es de James Corner de Field Operations y Diller Scofidio + Renfro. Véase <http://www.thehighline.org/>.

## El viaje

Se han explicado los tipos de viajeros urbanos, pero aun no se ha hablado de qué sucede durante el viaje, qué pasa en ese tiempo en el que en cierto sentido, la persona se encuentra sujeta al recorrido, donde hay una suspensión de los pensamientos, del trabajo o de cualquier actividad. Durante el viaje es cuando la imaginación y la ensoñación hacen aparición. Tal como lo dice García Canclini: “Las travesías urbanas son también viajes por las relaciones entre el orden y el desorden, donde se activa la memoria de las imágenes perdidas de la ciudad que fue y se imagina cómo será”.<sup>10</sup>

El viajero urbano se encuentra entonces en un “nomadismo contemporáneo”, los tiempos son tan largos en los recorridos usuales de la ciudad, debido precisamente a la dispersión de las zonas de vivienda con las zonas de trabajo, que el viajero tiene que encontrar, a lo largo del camino, los puntos identificados dónde detenerse para comer, para descansar, para ir al baño, y que no son precisamente los sitios de trabajo. Planificando siempre todo para llegar a tiempo.

Cada uno de los viajeros urbanos tiene una idea del viaje distinta, los viajeros en automóvil tienen percepciones distintas que los que van a pie. El imaginario de la ciudad cambia.

Y así también cambian las relaciones con las demás personas: mirar lo que pasa alrededor, escuchar las pláticas de otros, encontrarse con gente conocida, platicar con gente desconocida. El viaje ofrece la oportunidad de que a pesar de hacer los mismos recorridos día a día, no siempre suceden las mismas cosas, el paisaje cambia, el clima cambia y cada persona tiene experiencias distintas.

## El viaje de vacaciones

A diferencia del viajero urbano que tiene un viaje continuo, diario, como parte de una rutina, el viaje de vacaciones es un viaje dentro del viaje. Si el tiempo forma parte de cualquier actividad, y el tiempo libre está tan planificado así como el tiempo laboral, el tiempo ocupado en un viaje de vacaciones es aun más codificado y planeado

10. GARCÍA CANCLINI, *et al.* *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. Editorial Grijalbo. México, 1996. P. 24.

porque tiene un límite total. Tiempos de viaje, tiempos de recorridos, tiempo para estar aquí o allí.

La vacación como invento de la modernidad, se trata del tiempo de descanso del que dispone la población económicamente activa, no sólo para el reconocimiento, de los ya destruidos paulatina y constantemente medios naturales, bosques, selvas, ríos, etcétera, por contaminación y tala desmedida, y para conocer los más famosos sitios turísticos urbanos, sino además del aprovechamiento del anhelado tiempo libre para hacer cosas que comúnmente no se hacen en la ciudad de origen.

A pesar de eso, es curioso que cuando uno sale de vacaciones, los espacios más importantes del destino, son lugares con características muy semejantes a los que están acostumbrados en la ciudad. Los sitios turísticos son visitados por muchísimas personas, donde las filas y el estrés son parte de la experiencia. Los tiempos limitados y el desconocimiento del lugar hacen que uno desee recorrerlo todo, conocerlo todo y verlo todo. La apariencia propia se vuelve menos importante y aumenta la libertad al estar entre desconocidos en un lugar lejano. Si las vacaciones son en una ciudad, los parques y los lugares públicos como los museos, los cafés, restaurantes y cines, entre otros, son los únicos a los que se tiene acceso como espacios públicos, entonces se conoce sólo una parte de la vida de la ciudad que huye de lo cotidiano de sus habitantes. Lo que para el turista es lo más importante, para el que vive ahí, es ya cosa de todos los días, e incluso lo que logra conocer de paso el mismo turista, es probable que el lugareño nunca lo haya visitado en su vida. Los espacios temporales adquieren mayor importancia, el hospedaje sustituye la casa por unas noches y ofrece servicios que ni en casa se tienen a veces, como gimnasios —con la paradoja de la caminadora eléctrica o la bicicleta fija: caminar y moverse para llegar a ningún lugar—, salón de juegos o baile, *spá*, bares y restaurantes, que para los viajeros extemporáneos o inconstantes, podrían ser una pérdida de tiempo si se quiere conocer el “lugar”: ya sea sitio arqueológico, monumento histórico, playa, obra de arte, belleza natural o cualquier motivo que le da la calidad de importante y turístico a un lugar. O puede ser una habitación sencilla cuyo único lujo es agua caliente y sábanas limpias. En las vacaciones como en la ciudad, el tiempo gastado en el lugar estático es de descanso mental y físico, aseo y sueño.

Cuando el lugar de visita ha sido recorrido una sola vez, se trazan una serie de rutas: del hotel a la plaza central, del hotel al mercado o centro comercial, del hotel a la terminal de autobuses o al aeropuerto, siempre el hotel va a ser el punto de referencia,

elegido especialmente por su cercanía a dichos servicios y por el medio de transporte que se disponga: a pie, en auto, taxi o transporte colectivo. Después de unos cuantos recorridos, se tiene el mapa mental de esas trayectorias, y se plantean recorridos y actividades para utilizar todo el tiempo posible en esos recorridos. El mapa de la ciudad es indispensable pues permite ver en conjunto cuáles son los puntos importantes.

Lo anterior pensando en un lugar urbano, que cuenta con calles pavimentadas, infraestructura (eléctrica, drenaje, agua potable). Qué pasa entonces en unas vacaciones en un lugar alejado de cualquier prótesis, aquella extensión artificial a cualquier función natural humana, dígame computadora con internet, teléfono celular, rasuradora eléctrica, regadera con agua caliente, excusado privado, aire acondicionado y automóvil, incluso ropa y zapatos protectores a la que estamos acostumbrados como seres urbanos. Donde para llegar se tienen que recorrer 16 horas de carretera, una hora de lancha y 15 minutos de camino a pie sobre arena que se hunde en cada pisada. Donde la única manera de bañarse es a cubetadas con agua fría, el único lugar para ir al baño, es un excusado sin tanque en un cuartito de 80x80cm y con una cortina rota para tapar la vista. La única manera de dormir, es una cama en una cabaña de madera con techo de palma o en una hamaca o una tienda de campaña. La comida se resuelve en el servicio de restaurante del lugar (la excepción a la regla) o enlatados, embutidos y sopas instantáneas. Todas estas “adversidades” a cambio de una playa inmensa, hermosa con un sol deslumbrante, un cielo impresionante y viento húmedo y salado. ¿Vale la pena cortar las prótesis? Tal vez por una semana, sí se haría, pero ¿se podría vivir permanentemente en un lugar así?

Esa clase de servicios a los que estamos acostumbrados, que son básicos en una ciudad, se encuentran totalmente improvisados y colocados de manera aleatoria según el criterio del habitante local, que entre más visitantes vaya teniendo, el lugar se va transformando con el fin de cumplir con esas “necesidades” para los visitantes y atraer más turistas, se da de nuevo la dualidad entre lo que el viajero ve y conoce y lo que sucede en mundo interior de los que nacieron y viven ahí. En un lugar así tan atractivo para los ciudadanos, tanto en un ambiente “natural” (en esa naturaleza artificial que conocemos) como en un ambiente urbano, todas las actividades se realizan fuera del lugar para dormir, en lugares públicos desconocidos. Baudrillard dice respecto al viajero saturado de imágenes repetitivas: “Liberado de las imágenes, recupera la imaginación”.<sup>11</sup>

11. BAUDRILLARD, *op. Cit.* P. 161.

En las vacaciones se habitan los lugares, pues la disposición del viajero de disfrutar el lugar nuevo permite habitarlo lo mejor posible. ¿Cómo es ese habitar? Y, ¿cómo se diferencia ese habitar del habitar en la ciudad? El habitar en un espacio como una playa, o un campo, es más puro, por decir así. El tiempo tiene otro ritmo, ligado mucho más con el día y la noche, y los espacios no están tan limitados como si se tratara de una ciudad. Los sonidos son distintos. Sin embargo, así como el habitar en un lugar así nos da una idea romántica del “campo”, el final de las vacaciones siempre llega, y se termina el viaje, para volver al ritmo citadino y a la realidad de la ciudad y volver a ser un “viajero urbano”.

El viajero urbano es un habitante de la ciudad, pues ésta cumple con todos los requisitos de habitabilidad: hay baños públicos, hay lugares dónde alimentarse, hay espacios para descansar y espacios de esparcimiento. Aunque habitar la ciudad no es sólo tener esas necesidades cubiertas, es la manera final en cómo nos relacionamos con el espacio que recorreremos y que nos rodea, en el que estamos imbuidos. Es esa manera de movernos y de estar en un lugar. **La experiencia del viaje se convierte en una de esas maneras de habitar.** Finalmente mediante el viaje se hacen relecturas de las ciudades y del territorio. Se re-significa constantemente el tiempo y el espacio. Mediante el viaje suceden los encuentros y los intercambios. Además de que los viajes se realizan en esos intersticios y líneas de conexión donde suceden los acontecimientos y las singularidades.

A diferencia del viajero turista-vacacionista. El viajero urbano conoce como la palma de la mano los recorridos, los lugares donde puede resolver un problema, camina por las calles con seguridad, y al mismo tiempo reconoce, aprende, se relaciona y disfruta la ciudad. No se trata solo de un andar despavorido o despreocupado. Hay cosas que hacer, lugares que conocer y trabajo por realizar, es decir generalmente hay un motivo. La posesión se da inmaterialmente, con territorialización. El cuerpo en tanto que ocupa un espacio está territorializando, y el territorio se mueve conforme se mueve el cuerpo en el espacio. Y así como *el viajero subterráneo* de Augé, se puede huir de la cotidianidad y de la habituación con la libertad que permiten las líneas entrecruzadas para cambiar de línea o cambiar de andén con la seguridad de que se llegará al mismo lugar.

La propuesta, entonces, es apropiarse de estos espacios que ofrece la ciudad, aunque a veces el motivo sea solamente la contemplación. Aprender a ser un turista en su propia ciudad redescubriéndola día a día y así habitándola en toda su extensión.



## ANÁLISIS:

### DEL PAISAJE URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO PERCIBIDO A TRAVÉS DEL MOVIMIENTO. CASO DE ESTUDIO: CALZADA IGNACIO ZARAGOZA

*¿Cuál es el verdadero árbol? ¿El percibido cuando se está detenido, y del que puede detallarse visualmente cada una de sus ramas, cada una de las hojas, o el percibido en el desfile estroboscópico del parabrisas del auto, o aun, en la extraña ventanilla televisual?*

*Paul Virilio<sup>1</sup>*

Hay una clara distinción entre el paisaje natural y el paisaje cultural que es definida por la intervención del hombre. Sin embargo, en la actualidad cada vez es más difícil mantener lo “natural” intacto, debido a que la modernidad se encargó de transformar poco a poco los territorios disponibles por el saqueo de recursos que permitieran la construcción de ciudades. En la actualidad y por las recientes investigaciones que han comprobado el desgaste del mundo, se intenta revertir tanto saqueo. Y una de esas maneras, es tratar de que lo “natural” se incorpore cada vez más como parte del paisaje urbano, y permita al habitante de la ciudad recuperar un poco, el imaginario que tenemos de la naturaleza.

El caso de la ciudad de México no es excepción, pues en los últimos años, ha habido intentos de ganar espacios comúnmente usados para automóviles y utilizarlos como espacios públicos, por ejemplo: el cierre de calles, ya mencionado; el parque ecológico Xochimilco, recientemente el caso de la recuperación de la Refinería que existía en el DF para convertirla en parque; asimismo, se puede mencionar el ejemplo de la Biblioteca Vasconcelos de Alberto Kalach, que con todo y sus problemas políticos y de construcción, tiene ahora un hermoso jardín que rodea y aísla del ruido el interior de la biblioteca con la calle. Incipientes casos, y quizá poco representativos para una

1. VIRILIO, Paul. *La velocidad de liberación*. Trad. Eduardo Sinnott. Editorial Manantial. Buenos Aires, 1997. P. 119.

ciudad de estas dimensiones, pero que por el momento, pueden suplir la carencia de espacio público donde se pueda ir a relajar, a hacer ejercicio, leer o caminar simplemente. Los demás espacios, a pesar de ser públicos, como los camellones, banquetas, glorietas, sólo pueden ser, en su mayoría, apreciados desde un transporte pues tienen difícil acceso peatonal y funcionan como configuración de las calles y vialidades. Esto agregado a que la percepción del paisaje urbano que en su mayor parte es percibido a través del movimiento, desde un coche o en transporte público, es muy difícil notar realmente detalles de jardinería tan pequeños como flores o piedras en el camellón.

La arquitectura de paisaje se enfrenta a la solución de espacios abiertos en las ciudades, cada vez más limitados por las construcciones y edificios que se imponen sobre ellos, y es este aspecto urbano el que se enfocará en este capítulo de la tesis. El paisaje generado por edificios, pavimentos y árboles, percibido a través del movimiento en los recorridos que se hacen a diario por la ciudad, para encontrar cuáles son esos aspectos importantes y el simbolismo de las imágenes generadas en la cotidianidad.

El viajero urbano, o “nómada contemporáneo” se encuentra en esta dinámica de habitar-habitar “sedentariamente” los espacios propios de su casa, totalmente reconocidos y habitar estos espacios nómadas en los que continuamente traza y reconoce las nuevas señales de identidad de los espacios recorridos a partir del paisaje urbano que se le presenta a diario en ese andar. Deleuze y Guattari describieron la diferencia de espacialidad por medio de esta figura: “El espacio sedentario está estriado por muros, recintos y recorridos entre estos recintos, mientras que el espacio nómada es liso, marcado tan solo por unos trazos que se borran y reaparecen en las idas y venidas”.<sup>2</sup> El viajero nómada, entonces, desarrolla una capacidad para construir a cada instante su propio mapa, gracias a la ausencia de puntos de referencia estables.

Con la creación de medios de transporte más eficientes y rápidos se han modificado asimismo, las formas de la ciudad transformándola en un espacio cada vez más “atravesado”, codificado, interlineado que finalmente le da un carácter y una forma difícilmente modificable. Las vialidades o esos espacios vacíos se vuelven los únicos espacios libres que permiten su recorrido. Entre más subdividida esté, más posibilidades habrá de trazar rutas distintas, con la ayuda además de la combinación de medios de transporte. La percepción del paisaje urbano a pie, a la velocidad del andar de una

2. DELEUZE, G. y F. Guattari, *Mil Mesetas, capitalismo y esquizofrenia*, citados en CARERI, Francesco. Walkscapes. El andar como práctica estética. Trad. Maurici Pla. Land&scape Series. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002, p. 38

persona es muy distinta a la percepción que se da a través de un medio de transporte más rápido, en el periférico en un momento de tráfico moderado la velocidad será de unos 60-70km/h. El paisaje entonces, definitivamente se percibirá modificado, la memoria y la localización de puntos de referencia será ligada al movimiento. A la relación antes-después constante de esas referencias. El menhir<sup>3</sup> o marca de referencia será ahora determinado edificio, determinado color, determinado anuncio espectacular —que también cambia constantemente—. Y la transformación, no tanto de las formas de las vialidades, sino de los volúmenes y sus superficies, es también la constante. Además de la posibilidad de cambios de direcciones en los sentidos de las calles, o de la construcción en casos aislados de puentes o edificios que constantemente transforman los perfiles de esta ciudad nómada.

## Percepción Visual

Se estudia la percepción visual, porque es la manera más fuerte e importante de percibir lo que sucede alrededor. Existen otros sistemas de percepción que reciben información del exterior igualmente, sin embargo las percepciones que generan, revelan mayor información de la situación interna del cuerpo y de su posición en el espacio. A éste tipo de percepciones se les llama Sistema Somático que son: la kinesiología o cinestesia que son impresiones que se reciben del propio cuerpo, importantes para la orientación en el mundo físico: audición, olfato, gusto y percepción háptica (o del tacto).<sup>4</sup>

En el Anexo A se explica brevemente cómo funciona el sistema visual y específicamente cómo se da la percepción del objeto estático y en movimiento en el espacio y la integración de imágenes como un todo.

De acuerdo Javier Monserrat existen dos teorías que estudian la percepción visual desde su enfoque particular y tratan de explicar las experiencias. La primera es la teoría “ecológica” o teoría de la percepción directa de James Gibson.<sup>5</sup> Esta teoría consiste en que la experiencia visual es sentir a distancia las rugosidades y estructura física del espacio físico en que se encuentra distribuida. Se dice que es percepción

3. “Arquetipo de la arquitectura” de acuerdo a Careri.

4. MONSERRAT, Javier. *La percepción visual. La arquitectura del psiquismo desde el enfoque de la percepción visual*. Biblioteca Nueva. Psicología Universidad. España, 1998. P. 433.

5. MONSERRAT, *ibid.* p. 430

directa cuando vemos algo en la realidad —no en una foto o imagen de televisión—. La segunda es la teoría “constructivista” o percepción irreal o virtual. La percepción visual construye las imágenes observadas en la mente. Por ejemplo: mirarse en el espejo. Es cuando se percibe una imagen que físicamente no existe. El sistema visual “construye” los contenidos virtuales de la imagen visual, crea las imágenes y produce en nosotros la ilusión de percibir las directamente.

Estas dos teorías se contradicen constantemente, sin embargo en vez de tomar una postura, se puede decir que ambas se complementan y que percibimos nuestro campo visual de las dos maneras, tanto que existen los objetos y los vemos en la realidad física, como que “existen” y los podemos ver en las experiencias virtuales o irreales.

### **Percepción de movimiento**

El movimiento se produce cuando ciertos objetos (o personas) trasladan su posición en el espacio físico en relación a un tiempo determinado.

Para que se perciba el movimiento deben darse varios supuestos, uno, que el observador permanece con la cabeza fija en un punto estático y se produzca el desplazamiento de uno de los objetos presentes en ese campo. Por ejemplo, en un semáforo en rojo, al frente se ven los peatones cruzando la calle de un lado a otro. El segundo supuesto es cuando dentro del campo visual se produce la traslación de posición de un objeto que se mira fijamente y se sigue con la mirada.

Existen ciertos umbrales que permiten percibir el movimiento, si éste es muy lento, es probable que no se alcance a percibir, y si es muy rápido es probable que no sea posible percibir el objeto mismo. Esta percepción depende también del tamaño del objeto, un objeto muy grande necesitará mayor velocidad para percibir su movimiento que un objeto pequeño.

El objeto móvil denota movimiento porque sucesivamente va cubriendo y descubriendo superficies del fondo del campo visual, lo que denota la dirección del movimiento. El aumento o disminución del volumen del objeto denotan también si el movimiento es hacia atrás o hacia adelante. Cuando el observador va a la misma velocidad del objeto que se está moviendo, la denotación del movimiento la da el flujo óptico del fondo de la escena.

Percibir el movimiento también es cuestión de luz y de sonido, mientras se camina en una calle, es posible percibir el movimiento al acercarse a una fuente de sonido, entre más cerca se encuentre, el sonido será más fuerte, por ejemplo, el claxon de un automóvil o la sirena de una patrulla. La fuente luminosa será más fuerte y se percibirá a mejor detalle entre más cercana esté. Toda esta serie de eventos permiten situarse en un espacio determinado.

## Integración de la Imagen

*I tell you we weren't here last night, another of your nightmares<sup>6</sup>*

De acuerdo a Monserrat una Imagen es “el resultado de la experiencia de la visión tridimensional, o sensación a distancia, de algunos aspectos de la estructura física de los objetos y sistemas físicos constituyentes del espacio-tiempo”.<sup>7</sup>

Una vez que se ve una escena y que es procesada por el cerebro, se identifican una serie de elementos que sobresalen o que la hacen característica y representativa de una situación particular.

La imagen en sí, lleva elementos subjetivos atribuidos por el observador, tales como el interés en lo que está observando, significaciones específicas de algunos elementos que resaltan o puede ser una plasta homogénea que no significa nada. Muchas veces se puede inferir si lo que se está viendo es real o es una ilusión visual. La imagen siempre llevará implícito un registro en la memoria, se puede ser capaz de evocar esa imagen y describirla de acuerdo a cómo sea recordada, ya sea por alguna figura determinada que atrajo en el momento. Es probable aun, que tiempo después se evoque la imagen específica aunque en el momento no haya sido tan atrayente, ya sea en los sueños o en el momento de volverla a ver, se crea, que ya se estuvo ahí alguna vez.

Una imagen no solo es visual. En algunos casos se pueden evocar imágenes que fueron más fuertes e impactantes por su percepción con cualquier otro sentido que

6. Estragón pregunta a Vladimir en la escena de “Waiting for Godot” Acto 2. A lo que Vladimir contesta: “And where were we yesterday...”, está citada en KOOLHAAS, Rem, *et. Al. SMLXL OMA*, The monacelli Presss, Nueva York, 1995.

7. MONSERRAT, *op. Cit.* P. 382.

son unas percepciones distintas pero que al ser combinadas en la mente, forman parte de una misma imagen. Puede suceder también que la imagen que se recuerda sea deformada, y se vuelva irreconocible cuando se vuelve a ver en la realidad. Es clásico pensar en lugares conocidos de niño, que parecían enormes, como los patios o la altura de las ventanas. Las sensaciones propias de las dimensiones del cuerpo son olvidadas y cuando se vuelven a ver, parecen normales e incluso más pequeñas.

Una imagen se recuerda como una serie de colores y figuras que forman un paisaje o un espacio de manera estática, cualquier movimiento de objetos o diferencia, es percibido y es posible identificar.

Las imágenes en movimiento forman secuencias. En este caso es más difícil identificar detalles precisos. Sin embargo se pueden identificar las características constantes de toda la secuencia, por ejemplo si se trata de un trayecto en coche en una avenida, los colores, las texturas, alturas de edificios, si hay vegetación, la topografía, vacíos y llenos, dimensiones de las calles, y si hay gente o no. Después de varios recorridos en la misma secuencia, se es capaz de identificar y reconocer el orden de la secuencia, (que va antes o después). Hay una mayor codificación de la imagen.

En un grado mayor, una imagen puede tener muchas connotaciones, sobre todo cuando se trata de una imagen, no como la escena ante nuestros ojos, sino como la manera de identificar una misma idea en diferentes espacios, por ejemplo la imagen corporativa de determinada empresa, el *look*, la manera congruente de representar una idea visual, reconocible para todos. Con una serie de características fijas que son impuestas por una lógica y un estudio previo del impacto que desean provocar, como un estilo.

En todo caso, la situación de juego dinámico-estático está presente. Se puede tener una imagen en la memoria, pero esto no garantiza su constante cambio y transformación. La retención de la imagen también tiene que ver con la importancia que se le atribuye respecto a alguna situación o significado, Sven Hesselgren<sup>8</sup> identifica una serie de significados que se le atribuyen a las imágenes en general y a los elementos arquitectónicos en particular. Los significados como la evaluación positiva o negativa. Dice que hay significados convencionales o aquellos que son atribuidos por la generalidad de manera consciente, como “convencional”, por ejemplo el significado de una

8. HESSELGREN Sven. *El hombre y su percepción del ambiente urbano, una teoría arquitectónica*. Trad. Geraldina Ramos Herrera. Editorial Limusa. México, 1989.

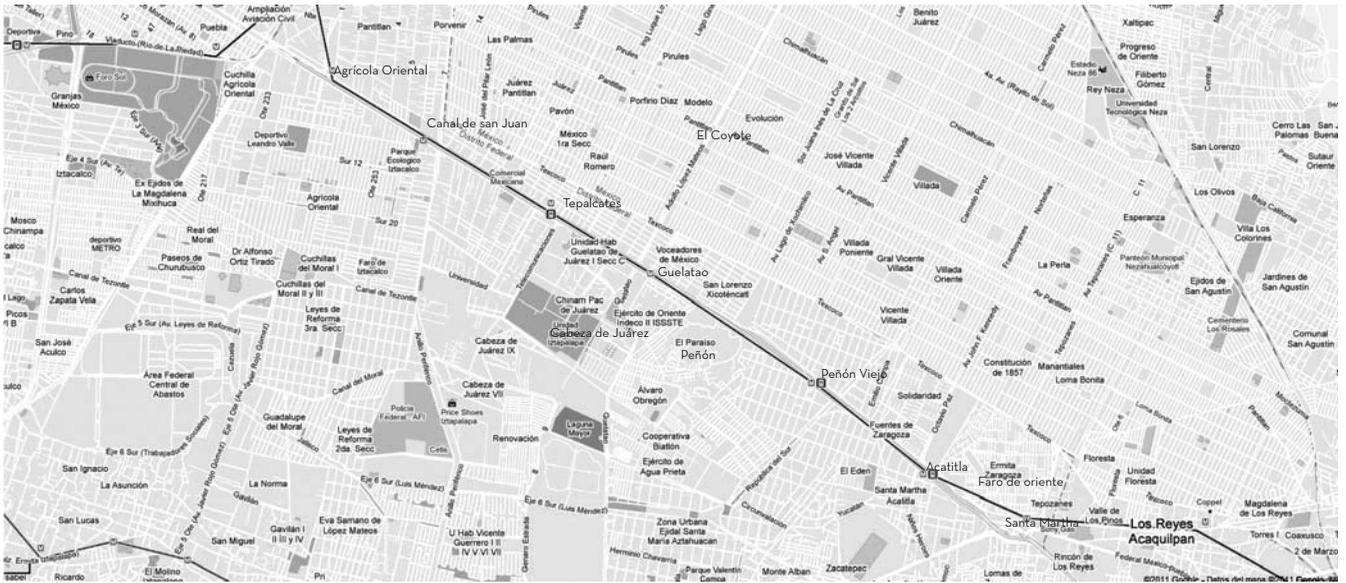
bandera de una nación; significados asociativos, que son compartidos por una cultura y que van ligados a una experiencia previa, y significados espontáneos, son aquellos que son agregados espontáneamente a determinada percepción. Son espontáneos porque van unidos a una percepción de acuerdo a una relación natural. Por ejemplo, la percepción visual de la forma de una silla es una invitación a sentarse en ella, independientemente de que sepamos con anterioridad o experiencia que una silla “se diseñó para sentarse en ella”. Tal vez una manera más sencilla de explicar esta relación natural de significados, puede ser cuando se ve una ventana, la dimensión de la ventana y su posición puede decir qué sucede en el interior, si es una ventana pequeña, se puede entender que se trata de un baño o un cuarto de servicio. Sin embargo no siempre se puede confiar de las relaciones predispuestas de significados, porque estos pueden ser engañosos. Sobre todo en estos tiempos en los que la tendencia de algunas expresiones arquitectónicas trata de romper con esos “prejuicios” o impresiones naturales de significados, los resultados intentan mover y desorientar la percepción del usuario generando sorpresa y muchas veces satisfacción.

Con estas herramientas definidas: el paisaje urbano, la percepción visual en movimiento, la construcción de la imagen, el viajero urbano que se transporta en coche o transporte público estudiado en el capítulo anterior, se procederá a analizar la Calzada Ignacio Zaragoza como caso de estudio.

## **Calzada Ignacio Zaragoza, a partir de la visión del viajero**

### **urbano en transporte público o automóvil**

De entre todas las calles y avenidas importantes de la ciudad, el análisis va dirigido a la calzada Ignacio Zaragoza en la ciudad de México. Se trata de una vialidad que conduce del oriente al centro de la ciudad de México para conectar toda la zona metropolitana de ciudad Nezahualcóyotl, los Reyes, Chalco, Ixtapaluca y la carretera que viene de Puebla y Oaxaca, con el viaducto, el aeropuerto y el centro de la ciudad (Mapa 4). El tramo seleccionado corresponde al que está delimitado por, la entrada al viaducto al Poniente; y la colonia Santa Martha al Oriente, antes de llegar al límite entre el DF y Los Reyes en el Estado de México. Esta entrada al DF ha tenido varias intervenciones en tiempos recientes, tanto por la construcción del metro a principios de los noventa, como del distribuidor vial en 2002 (fig. 13) con la intención de resolver la gran cantidad de afluencia de autos y personas que tiene. Son ocho kilómetros lineales de recorrido por donde co-



Mapa 3. Muestra un acercamiento de la zona de estudio. Imagen: Google maps.

re la línea A del metro, cuyo proyecto fue realizado por Isaac Broid, con Aurelio Nuño y Carlos Macgregor<sup>9</sup> en 1991, la línea completa abarca 17.192km y el tramo seleccionado abarca 6 de las 10 estaciones de la línea, que son desde Acatitla, Peñón Viejo, Guelatao, Tepalcates, Canal de San Juan y Agrícola Oriental, las primeras cuatro son de la delegación Iztapalapa y las últimas dos corresponden a la delegación Iztacalco (Mapa 3). La calzada tiene 3 carriles de baja velocidad y 6 carriles de alta velocidad en cada sentido. La velocidad promedio de recorrido en un día de tráfico intenso es de 10 a 40km/h, en los días laborales de 7 a 10am y por las noches de 5 a 10pm. En el metro, la velocidad promedio es de 80km/h, sin embargo hay un tramo donde las condiciones topográficas han afectado la cimentación de la vía, ya que pasa una falla geológica que provoca asentamientos irregulares y vados en el pavimento, que corresponde al tramo entre la estación Peñón Viejo y Acatitla. Los tiempos de recorrido en coche pueden variar de 10 a 40 minutos, según el tráfico, y en el metro también hay variaciones, pues en días laborales, a pesar de que la velocidad no cambia, la cantidad de personas que lo utilizan hace que haya retrasos en la línea. En momentos no laborales, el recorrido es de 10 a 15 minutos. Estos datos son importantes para definir la información visual obtenida en dicho recorrido.

9. BROID Isaac, *Arquitectura Urbana / Urban Architecture*. Arquine. México, 2002. P.156



13. El Distribuidor vial de Zaragoza. El acceso a la ciudad de México desde el oriente, 2007. Imagen: YVAO.

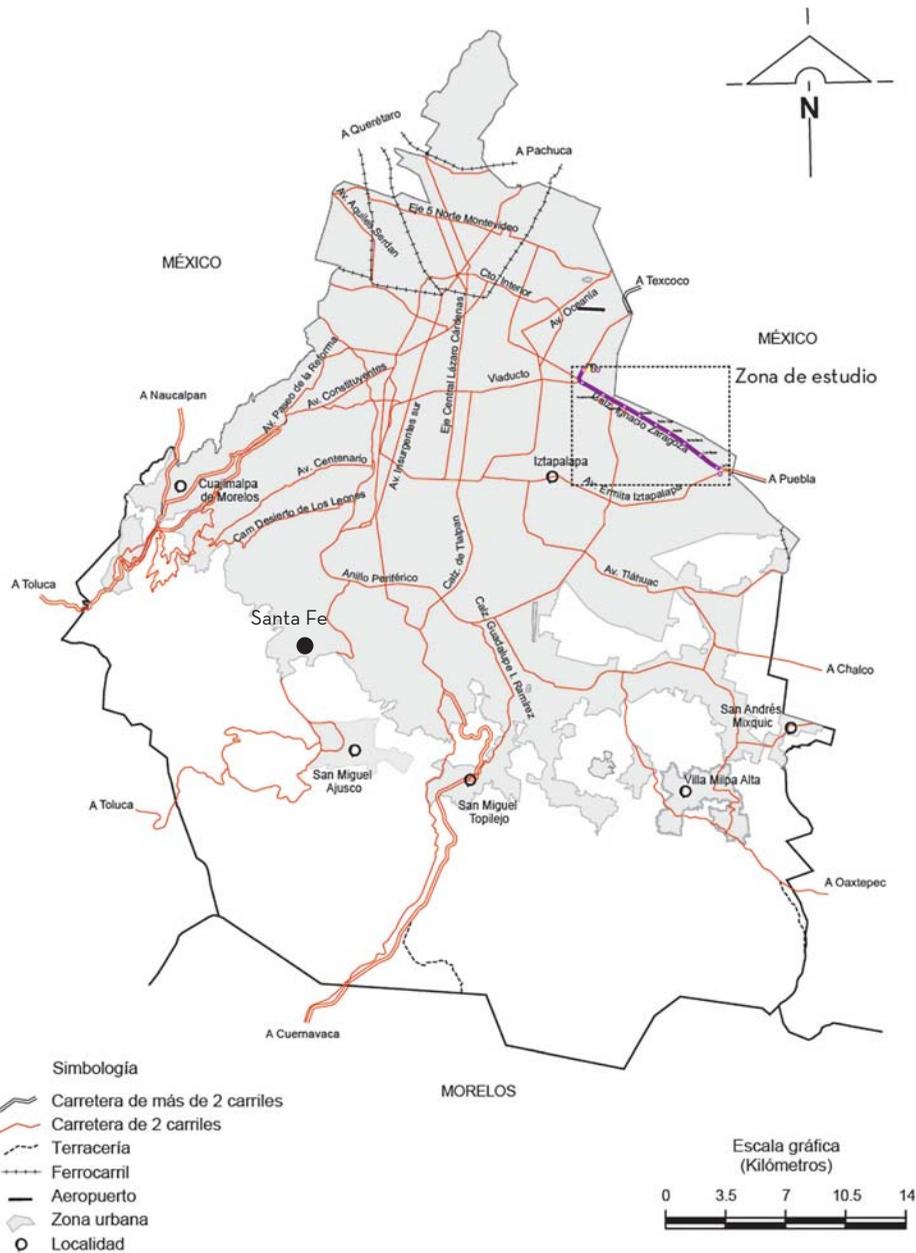


14. Contraste con la foto anterior, en el camellón se instalaban peluqueros que cobraban a peso el corte de pelo en la Calzada Ignacio Zaragoza. 1978, México DF. Imagen: Cortesía ©Pedro Valtierra/cuartoscuro.com

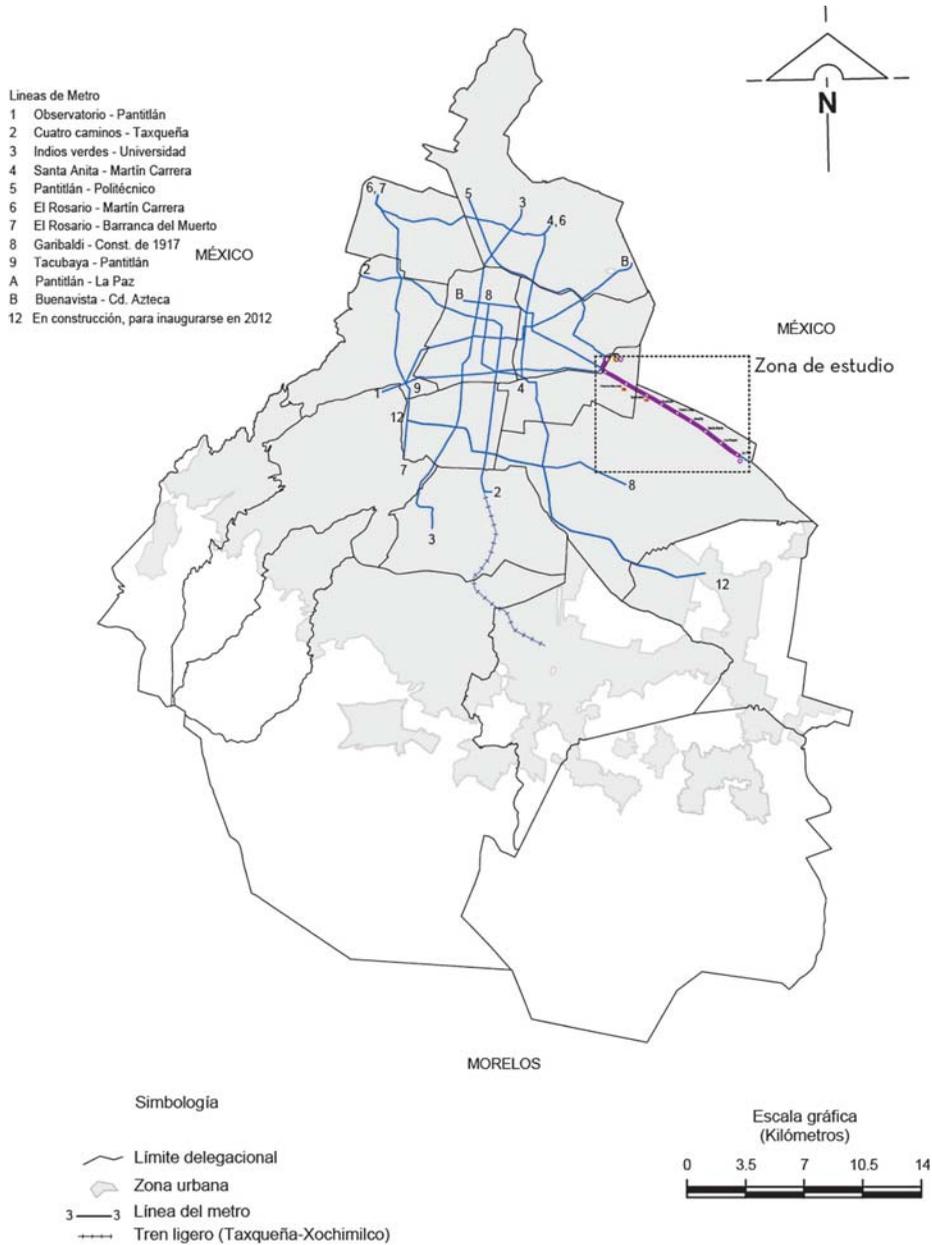
Es importante mencionar también, que no se trata de una calzada fácil de caminar. Antes de que construyeran el metro, los camellones se prestaban, todavía, para ir a correr, para caminarlos y jugar. Los puentes peatonales tenían acceso a los camellones e incluso persisten en la memoria colectiva, la imagen de los “peluqueros ambulantes” que se colocaban al pie de los árboles del camellón y que cortaban el pelo a bajo costo “con paisaje” incluido (fig. 14). El tráfico no era tan intenso y era posible “aventarse” a cruzar a pie y no usar el puente. Después de la construcción del metro, se hizo una barrera física más fuerte que dividió un lado con el otro. Ahora es de alta velocidad, los puentes peatonales no tienen salida a los camellones, y los camellones no se pueden usar. Es por eso que la única manera de usar esta avenida es precisamente en automóvil, transporte público y metro.

La única ocasión en que la calzada es usada en su totalidad de forma peatonal, es en la peregrinación que se da todos los años, de miles de personas que se dirigen a la Basílica provenientes de diferentes partes del país, Puebla, Veracruz y Tlaxcala, principalmente. La importancia de este evento, es la persistencia de la tradición a pesar de los cambios en la ciudad, que modifica las rutinas y realza el sentido de comunidad en la población al proteger su recorrido y ofrecer a los peregrinos alimentos y líquidos en el camino para que puedan continuar y llegar sin problemas. Sin embargo no se considerará este evento, debido a que su periodicidad es anual y no llega a convertirse en un hábito cotidiano en la ciudad, como lo es recorrerla diariamente y no a pie, sino en un transporte motorizado, generando una serie de imágenes que se recuerdan justamente por su persistencia a pesar de que son vistas en una secuencia momentánea.

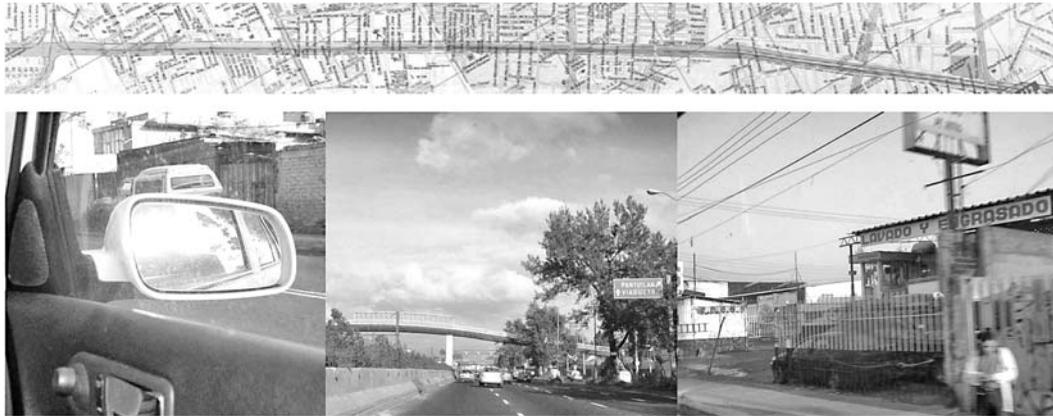
El interés en analizar esta calzada, es que es la única forma de llegar a sus trabajos de miles de usuarios que trabajan en la “ciudad” desde sus viviendas en Chalco, Ixtapaluca y Ciudad Neza. Ya que, las fuentes de trabajo, sobre todo de oficinas y corporativos se concentran en Reforma y sobre todo en el extremo opuesto de la ciudad, en Santa Fe. Por lo que este tránsito es apenas un 25% del recorrido total, la densidad de población es bastante alta comparada con las otras delegaciones, ya que Iztapalapa y ciudad Neza son las más pobladas tanto del DF como del Estado de México, lo que puede explicar la importancia de esta vialidad para comunicar a tantas personas. En los mapas 4 y 5 se podrá observar la ubicación de la calzada respecto a la ciudad, donde están trazadas las avenidas principales y la línea general del metro. Indicando la ubicación de Santa Fe para poder dimensionar el recorrido.



Mapa 4. Indica las vialidades más importantes del DF. Imagen con información del INEGI, SCT.



Mapa 5. La red de Metro. El recuadro es la zona que corresponde a la calzada Zaragoza. Imagen con información del INEGI y Sistema de Transporte Colectivo Metro.



15. En esta imagen se ven simultáneamente las diferentes formas de observar el paisaje durante un recorrido sobre la calzada Zaragoza, que combinadas permiten generar una imagen integral de su recorrido. La primer fotografía corresponde a los espejos retrovisores del automóvil, la segunda es la vista frontal del camino, y la tercer foto es como perspectiva, la vista lateral, donde se ve la gente que está en la calle esperando, los anuncios, los cables de luz, el límite visual de la calzada.

Imágenes: YVAO y Guía Roji.

## Las maneras de observar el recorrido.

### Primer Forma de Percepción

*Una secuencia desplegada ante los ojos de un espectador cautivo, algo temeroso pero parcialmente inatento, cuya visión está filtrada y dirigida hacia delante*

*Lynch y Myer<sup>10</sup>*

El chofer tiene una visión frontal del paisaje, estará más atento a lo que pase de frente, la visión perimetral tendrá menor efecto y será efectivamente como una sucesión rápida de colores y planos indefinibles, pues deberá estar pendiente de la vía, de los autos que van alrededor y de la señalización vial. La persona que ve de frente, tiene una mayor percepción de la profundidad. Se verá lo que viene y lo que se recorrerá desde la lejanía, los elementos que se ven de lejos como más pequeños se vuelven marcas y metas que aumentan la sensación de espacio recorrido. “Ver el destino

10. Lynch y Myer *The view from the road*, the MIT press, p.5. citados en VENTURI, *Aprendiendo de las vegas*. p.101

final no significa haber llegado, sino más bien saltarse el cruce”. El conductor tiene además tres juegos de imágenes de lo que va quedando atrás, los espejos retrovisores del automóvil le muestran con un marco definido (fig. 15-a), los autos que se quedan atrás o que en cualquier momento los rebasa. Le da información importante para percibir de mejor manera la posición del auto, ya que el cuerpo pierde relativamente la idea de distancia que se puede tener respecto a otros autos. El conductor aprende a calcular las distancias relativas del auto, con la ayuda de los espejos. La parte posterior de los autos que van al frente, forman parte también de esta imagen. Al ir a velocidades similares, es probable que se vean los mismos autos durante todo el trayecto, disminuyendo esa sensación de velocidad que dan las sucesiones de edificios y árboles laterales.

En la calzada Zaragoza, que es lineal-recta, se tiene una visión de perspectiva de “un punto de fuga” estático que se difumina en el horizonte (fig. 15-b). A pesar de que se está en movimiento, éste sólo se percibe en el momento en que el objeto que se ve de determinada dimensión relativa a la distancia, y va acrecentando sus dimensiones conforme hay un acercamiento, hasta que es rebasado y se pierde del campo visual. Los puentes vehiculares y peatonales, en este sentido, se perciben con mayor fuerza cuando se va acercando a ellos y de repente pasan por encima de las cabezas con un intervalo de sombra. Si la dirección del recorrido es al oriente, a la salida de la ciudad, se pueden ver al fondo en un día claro, los volcanes Popocatépetl e Iztaccihuatl, como referentes naturales importantes y simbólicos de la ciudad de México.

## **Segunda Forma de Percepción.**

La persona que viaje en cualquier vehículo como pasajero, tiene más libertad de dirigir la mirada a donde más le interese. Si es el copiloto tendrá mayor libertad de mirar de frente y a los costados. En otro caso, la mirada lateral dará una perspectiva mayor de los edificios, la publicidad y la vegetación (fig. 15c), su vista frontal de la calzada será limitada. Incluso es capaz de voltear la mirada y ver lo que se va dejando atrás en un movimiento rápido de la cabeza. La vista lateral tiene una visión de perspectiva de dos puntos de fuga que se van juntando en un solo punto conforme se va pasando frente al objeto escorzado. Es una percepción más dinámica de “flujo óptico”.

## **Elementos característicos de la Calzada Zaragoza,**

### **por su simbolismo y significados**

Los elementos identificados como característicos del paisaje de la Calzada son: A. PUENTES VEHICULARES Y PUENTES PEATONALES; B. ESTACIONES DEL METRO; C. METROBUS; D. ARQUITECTURA, E. LINEALIDAD, F. ESPACIALIDAD Y G. EXPRESIÓN, juntos conforman en el recorrido una percepción repetitiva o cíclica, con ritmo: en una escala mayor, que recorrida en esos 10 minutos, hace parecer que no hay tanta distancia real entre estos ritmos:

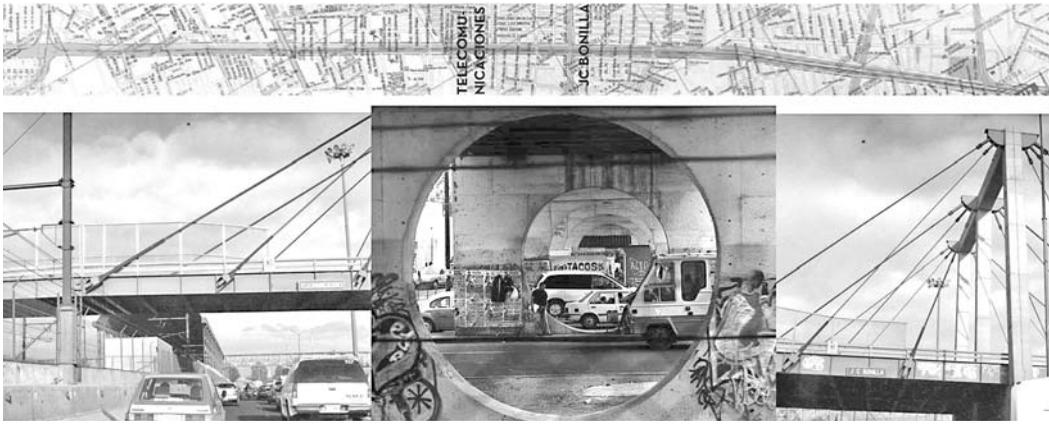
puente vehicular → estación de metro → puente peatonal.

A menor escala, por el “paralelaje del movimiento”, los árboles y las luminarias se encuentran a menor distancia entre sí y están más cerca del observador, por lo que son percibidas solamente como una sucesión rápida de líneas verticales que se superponen y que pasan como un obstáculo en la visión del fondo. El ritmo en este caso es más bien reverberación.

La imagen general que se tiene de la calzada es la que dan los puentes vehiculares y las estaciones del metro. Resulta curioso cómo el carácter no es generado por la calzada en sí misma, sino por las “calles elevadas” que la atraviesan. Hesselgren realza esta percepción del movimiento con la experiencia. La concepción de movimiento tiene un carácter de “ritmo”.<sup>11</sup> No solo durante el recorrido “corporal” sino también visual, la sucesión de luminarias o árboles generan ritmo. En algunas carreteras, la topografía hace que el recorrido se vuelva rítmico, por ejemplo, las curvas y la sinuosidad, primero a la derecha, luego a la izquierda, luego derecha, dándole una cadencia suave al recorrido. En este caso, la linealidad del recorrido puede ser un poco tediosa si no existieran esos elementos aéreos que pasan por la cabeza cada determinado tiempo.

A. PUENTES VEHICULARES Y PUENTES PEATONALES. Los puntos que forman la línea son identificables con el cruce de otra línea —el punto “no existe” sin ese cruce—. En el caso de la calzada Zaragoza tiene esos cruces que se identifican con un puente. La función del puente de “pasar al otro lado” se aumenta con la idea de lugar, Heidegger dice “el lugar no existía antes de la construcción del puente... se origina a partir del

11. HESSELGREN, *op. Cit.* P.84.



16. “Siempre que paso sobre la calzada veo estas enormes formas bajo los puentes y me llama la atención que, como pasas rápidamente, pareciera ser que se pierde en un número infinito de marcos circulares cada uno con una escena distinta: tacos, gente, micros, puestos, anuncios, etc..”.  
 Imágenes: YVAO y Guía Roji. Foto central y descripción cortesía de Sonia Carolina.

puente”.<sup>12</sup> Al mismo tiempo que el puente “respeto” la calzada para no estropear su vialidad, al pasar sobre ella identifica un grado superior de importancia, como si dijera “te respeto pero no paso desapercibido”. La vialidad de la calzada efectivamente no se ve afectada, sin embargo, paradójicamente los afectados son quienes necesiten cruzar el puente, sus accesos están mal resueltos, los puentes de la calzada funcionan como identificación de lugar, mas no para pasar al otro lado tan fácilmente como debiera.

Contrario a los pasos a desnivel, que generan una experiencia solamente cuando se pasa en su interior, los puentes se manifiestan como el ingenio del hombre constructor, porque no solo generan experiencia al recorrerlos en su superficie, sino también porque son observados desde varios puntos a largas distancias. Los tirantes que los sostienen aumentan la idea de puente. La estructura que se ve, la tensión de los tirantes aumenta la rigidez y la seguridad de su resistencia. En la fig. 16, se podrá observar una sección de puente con los tensores y las grandes estructuras que los soportan, la fig. 16b, es la base del marco rígido, que tiene un hueco circular por donde se puede ver a través de la calzada, en esta foto ya no hay metro, por lo que incluso se pueden ver los autos en las dos direcciones.

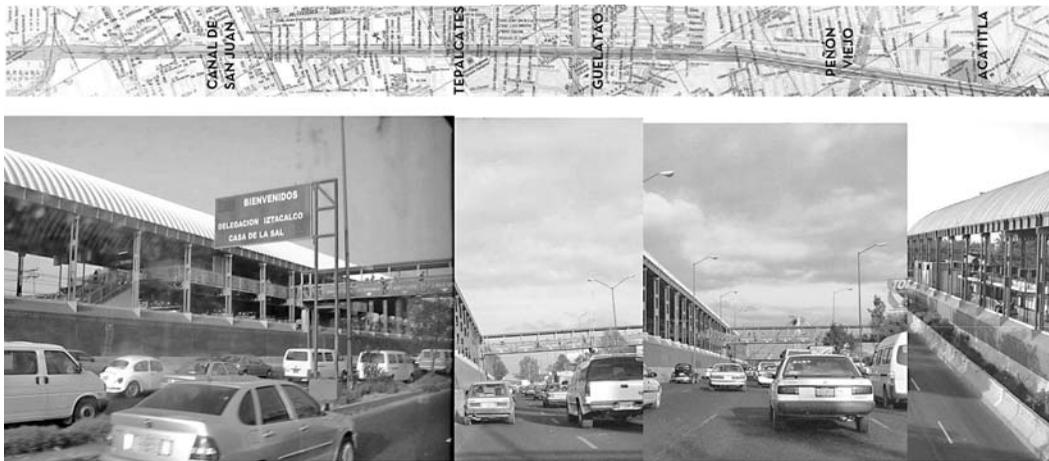
12. HEIDEGGER, *op. Cit.* P. 210.

A partir de la construcción del metro y aún desde antes de ella, por la dimensión del ancho de la calzada, existía una barrera entre los barrios y las colonias colindantes. Para los peatones, cruzar la avenida era toda una travesía, los puentes peatonales existentes antes del metro, implicaban subir escaleras, y cruzar por una parábola de gran pendiente, los movimientos naturales del puente por el paso de camiones aumentaban la sensación de vértigo. Aun así, como sigue sucediendo en muchas calles de la ciudad, los puentes no eran utilizados por la mayoría de las personas, sin embargo a partir de la construcción del metro, que vino a confirmar la barrera, fue necesario que se construyeran más puentes peatonales, y los nuevos puentes consistieron en estructuras metálicas de menor altura, la parábola se sustituyó por una estructura más ligera y recta, por lo que, cruzar el puente peatonal es entonces una forzosa experiencia, si se lleva prisa.

Los puentes peatonales no tienen tanta fuerza como los vehiculares, lógicamente sus dimensiones son menores, se perciben más ligeros y muchas veces son usados para colocar los anuncios viales o puestos ambulantes. Vistos desde el auto, enmarcan la imagen de los autos y el fondo de la perspectiva.

B. LAS ESTACIONES DEL METRO, también forman parte de ese ritmo. Durante el recorrido en auto, la escala de las estaciones es mayor que cualquier arquitectura de alrededor. Sin embargo, por lo ancho de la calzada, no se tiene la sensación de que “apachurren” el contexto, al contrario, la gran escala tuvo que ser pensada para que equilibrara lo ancho de la calzada. Las estaciones son totalmente identificables, por su escala, su cubierta de bóveda de cañón de lámina, las columnas esbeltas de tubería en color rojo y el basamento de ladrillo vidriado azul cobalto (fig. 17). Reinterpretaciones posmodernas de los elementos clásicos: basamento, columnata y cerramiento.

Sin embargo, al igual que los puentes, la diferenciación entre estaciones se da solamente con el anuncio de la estación o puente en específico: el logotipo y el nombre, pues son iguales entre sí. Si el recorrido es en el metro, las estaciones aumentan una sensación de intervalos de interior-exterior y estático-dinámico, cuyos contrastes intervienen en el ritmo. Las estaciones implican cerramiento, interioridad y estatismo. El trayecto implica apertura, exterioridad y dinamismo. En el interior del metro, la vista hacia el exterior siempre es lateral a la calzada, por lo que la sucesión del paisaje es frontal, no se percibe mayor perspectiva que la que dan las calles que de repente se abren ante la mirada, pero siempre enmarcados y filtrados por la ventana borrosa del metro.



17. Las estaciones son reinterpretaciones posmodernas de los elementos clásicos: basamento, columna y cerramiento. Imágenes: YVAO y Guía Roji.

Los nombres de las estaciones tienen por lo general una referencia al lugar donde se encuentran, en el caso de la línea A, que es la que hace este recorrido, no es la excepción. La selección de las estaciones al momento de planear una obra así, requiere un conocimiento previo del lugar que lo identifica y se decide darle ese nombre, en otros casos es precisamente la estación del metro que le da la calidad de lugar a una línea descodificada —como lo mencionaba con la situación de los puentes—. Las estaciones de mayor valor simbólico en el sentido de que el lugar existía desde antes de que la estación del metro estuviera ahí, son: Guelatao y Peñón Viejo. La primera es la estación que se encuentra donde está la avenida Guelatao y que se encadena con la glorieta de la Cabeza de Juárez, una escultura monumental (¿o un monumento escultural?) proyectada a principios de los 70's por David Alfaro Siqueiros, para referenciar el oriente de la ciudad, con basamento en forma de puerta<sup>13</sup> o marco (fig. 18a). La cabeza mira hacia el puente y hacia el Estado de México, y ha sido un referente urbano muy importante del oriente de la ciudad, como una de las zonas más descuidadas y pobres. Como contraste y equilibrio, en el extremo opuesto, del lado de ciudad Nezahualcóyotl, recién en el 2008, Sebastián construyó una escultura denominada “El Coyote” (fig. 18b) que sirve de nueva referencia visual a los habitantes de esta zona, roja e imponente, de

13. En la publicación llamada *Laberinto Urbano* Año 1, Num. 25, nov. 1997, menciona Eduardo Monteverde en el artículo “A la sombra de la cabeza de Juárez” que era la entrada a una central de abastos que no se construyó.



18. La Cabeza de Juárez mira desde Iztapalapa hacia el Coyote de ciudad Neza. Cada uno desde su glorieta, separados por la calzada. Imágenes: YVAO y Guía Roji.

40m de alto, el “Coyote hambriento”, protege (¿o vigila?) a su ciudad. La segunda es la estación Peñón Viejo, el resto de un cono volcánico que en tiempos de la conquista, Hernán Cortés eligió como punto de instalación en este lugar antes de dirigirse a Coyoacán, y era llamado Cerro del Marqués. Actualmente asienta en sus peligrosas faldas unidades habitacionales. Peligroso porque en esta zona corre una falla geológica, razón por la cual tuvieron que ser reniveladas las vías del metro. Es característica en general de la ciudad la poca estabilidad del suelo por su condición lacustre, en la calzada Zaragoza está aún más acentuada, lo que hace que se tenga que bajar la velocidad del auto, además de que muchísimas construcciones se encuentran con importantes asentamientos y cuarteaduras debido a este problema. Por otro lado, atrás del Peñón se encuentra una de las colonias más peligrosas de la ciudad, pues se considera un punto de concentración de delincuencia y pobreza, denominado “El Hoyo”. El Peñón desde esa época era una marca del límite de la ciudad, ahora está inmerso en la mancha urbana, con una mitad “mocha” desgastada por las excavaciones de tezontle, y cada vez con más viviendas irregulares en su superficie. Referentes urbanos, natural y artificial, el paisaje de esta zona tiene esta “saliente” en una topografía generalmente plana.

Las demás estaciones tomaron el nombre de la colonia: Agrícola Oriental, Acatitla y Tepalcates; o de la avenida ya existente, Canal de San Juan, donde se pone uno de los tianguis más grandes de la ciudad.

19. La estación Canal de San Juan de Metrobús en el camellón de la calzada.

Imagen: YVAO.



C. METROBÚS. Este sistema de transporte de autobuses con carriles confinados también fue implementado en la calzada Zaragoza. En la estación Tepalcates del Metro se encuentra la terminal de la línea 2 del Metrobús, que va en dirección a Tacubaya. Las siguientes dos estaciones: Nicolás Bravo y Canal de San Juan también corren sobre la calzada Zaragoza. La construcción de esta terminal con locales comerciales y que además conecta con diversas rutas de microbús, fue en diciembre de 2008. Las dos estaciones previas fueron construidas sobre el camellón de la calzada en dirección al oriente y fue necesario poner un semáforo en la calzada justo para que el Metrobús pueda entrar a la terminal, y en las siguientes estaciones también hay unos semáforos para que los usuarios puedan acceder a las mismas. Esta línea resuelve la manera de llegar hacia el poniente de la ciudad al irse por el Eje 4, —antes eran trolebuses y camiones RTP—. Y se convierte en otra alternativa para viajar. A diferencia del metro, las estaciones de Metrobús son más cercanas entre sí, lo cual flexibiliza también la estación de acceso o salida.

D. ARQUITECTURA Y PUBLICIDAD. La arquitectura no se “mueve” literalmente, pero el movimiento de los habitantes en su exterior o interior, es lo que da la experiencia del recorrido o del trayecto. Una escultura igualmente es estática, pero puede



20. La mayoría de la publicidad, tan informal como su propia arquitectura. Apliques y pastiches combinado con marcas reconocidas. Imágenes: YVAO. Google Street view. Guía Roji.

ser que las formas y la manera en que se encuentre distribuida en el espacio, den la sensación de movimiento, además de que se puede recorrer o rodear, según sus dimensiones. La exploración con la vista y todo el cuerpo en movimiento forman parte de esa experiencia. Sin embargo la publicidad sí cambia constantemente, cada temporada los anuncios espectaculares son modificados e intercambiados, y la calzada Zaragoza no es excepción, incluso se podría decir que abunda más la inclusión de publicidad que de arquitectura, y asimismo también se puede decir que es la misma arquitectura la que se convierte en publicidad al representar en sí misma una marca, en la fig. 20 se pueden ver diferentes formas de aplicación de la publicidad en la arquitectura.

Robert Venturi hizo una clasificación de la arquitectura del *Strip* de las Vegas con el fin de identificar dos maneras en las que se entiende claramente una negación de la expresión por la representación y la exageración, que igualmente sucede en la arquitectura de algunas calles de la ciudad. Dice:

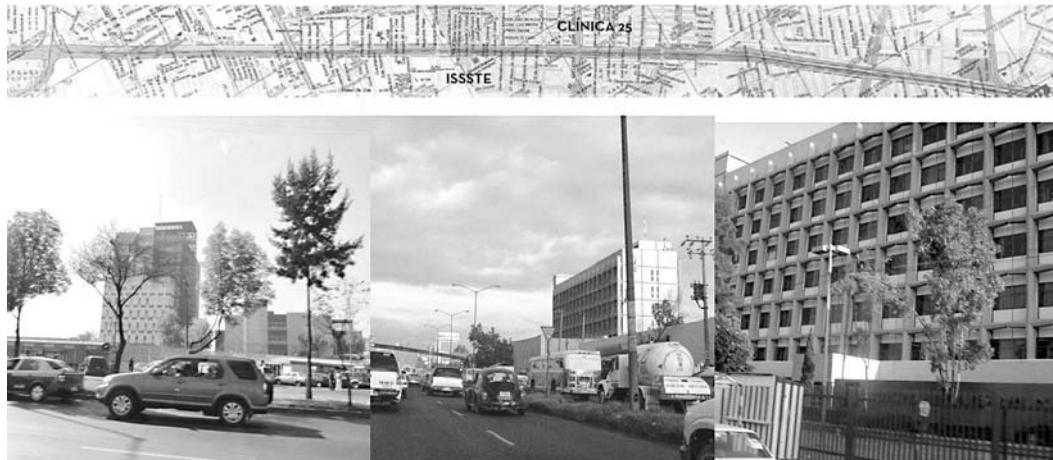
“Llamaremos ‘pato’ a esta clase de edificio *queseconvierteenescultura*, [...] cuando los sistemas arquitectónicos de espacio, estructura y programa quedan ahogados y distorsionados por una forma simbólica global. Llamaremos ‘tinglado decorado’ cuando los sistemas de espacio y estructura están directamente al servicio del programa, y el ornamento se aplica con independencia de ellos.

El *pato* es ese edificio especial que es símbolo; el *tinglado decorado* es el refugio convencional que aplica símbolos. La arquitectura comercial y orientada al automóvil típica de la ramificación urbana”.<sup>14</sup>

La importancia de esta distinción, reside en la manera en cómo se entiende la integración del simbolismo en la arquitectura, en este caso la publicidad es un problema grave en una ciudad donde los edificios pierden importancia al estar tapizados de anuncios. Avenidas importantes como el periférico se distinguen más por su publicidad que por su arquitectura, la publicidad se convierte, a veces, en un símbolo más importante que la propia arquitectura. En el caso de la calzada Zaragoza, se pueden distinguir a su vez los dos tipos de edificios. Se puede entender una diferencia entre los negocios comerciales privados de carácter improvisado, no diseñado como tiendas de materiales de construcción, vidrios y pisos en los que la publicidad es totalmente arbitraria, desordenada y de escala pequeña sobre lonas (fig. 20a) o sobre los mismos edificios (fig. 20b), se perciben desde lejos algunos anuncios con textos largos difíciles de leer, sino hasta que ya se pasa casi frente a ellos, y por la velocidad, no se leen totalmente, se puede decir que estos son *tinglados decorados*. Y edificios comerciales privados de carácter de franquicias de mayor representación y reconocimiento para los habitantes de la ciudad, tales como una tienda *Sanborn's*, restaurantes de comida rápida (fig. 20c) como *Mcdonalds* y *Kentucky*, centros comerciales transnacionales, tipo *Office max*, tiendas de autos y un conjunto de cines, que en los últimos años se han estado construyendo y que no ofrecen ninguna aportación arquitectónica, sin embargo funcionan muy bien para identificar ubicaciones además del mismo servicio de entretenimiento que ofrecen. En estos casos, la publicidad de estos negocios es más formal, y se da de manera de postes (pylons) de aproximadamente 15m de alto, con el anuncio espectacular, que son percibidos con mayor claridad a mayor distancia. Independientemente del anuncio espectacular, estos edificios prediseñados, identificables en cualquier lugar porque simplemente son iguales en todos lados, son *patos*, son edificios símbolo. Todos saben cómo son, de qué colores, de qué formas y son inconfundibles.

Por las noches los volúmenes arquitectónicos junto con sus tinglados decorados se pierden por falta de iluminación, sólo sobresalen los edificios-*pato*, pues éstos si tienen un diseño de iluminación nocturna. Las líneas de luz que sobresalen son las que

14. VENTURI, Robert. *Et. Al. Aprendiendo de las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica.* (1972). Trad. Justo Beramendi. Colección GG Reprints. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1998. P. 114-115.



21. Los hospitales, muestra de la única arquitectura institucional de la calzada.  
Imágenes: YVAO y Guía Roji.

dan los autos, una serie de puntillismo rojo en un lado de la avenida y blanco en el otro. Las estaciones del metro y los puentes vehiculares sí cuentan con iluminación, los puentes peatonales se pueden convertir en puntos para el asalto porque no están iluminados, –uno que otro, pero aun así no se perciben seguros–.

La arquitectura de la calzada Zaragoza, pierde importancia además de esta situación simbólica, por otros factores importantes como la escala y la forma, pues la mayoría de los edificios son de tan solo dos niveles, (6m aprox.), a pesar de ser de usos mayoritariamente comerciales, algunas masas de edificios habitacionales de ladrillo aparente de cinco niveles (15m aproximadamente) se pierden entre ellos mismos por su similitud. Como se vio en el punto anterior, a pesar de que los edificios-pato son de pequeña escala, no se pierden por su simbolismo. La proporción del ancho de la calle con la altura de los edificios hace que éstos se vean más pequeños, y que por su falta de integración formal y expresión arquitectónica sumada a la velocidad en que se perciben, los detalles y el edificio en general no se alcanza a entender, dando lugar a una masa informe de volúmenes grises.

Los únicos edificios que son representativos por su arquitectura son las estaciones del metro, ya mencionadas, que son las construcciones que refuerzan el uso del espacio público urbano con un diseño pensado y preconcebido; los hospitales: la Clínica

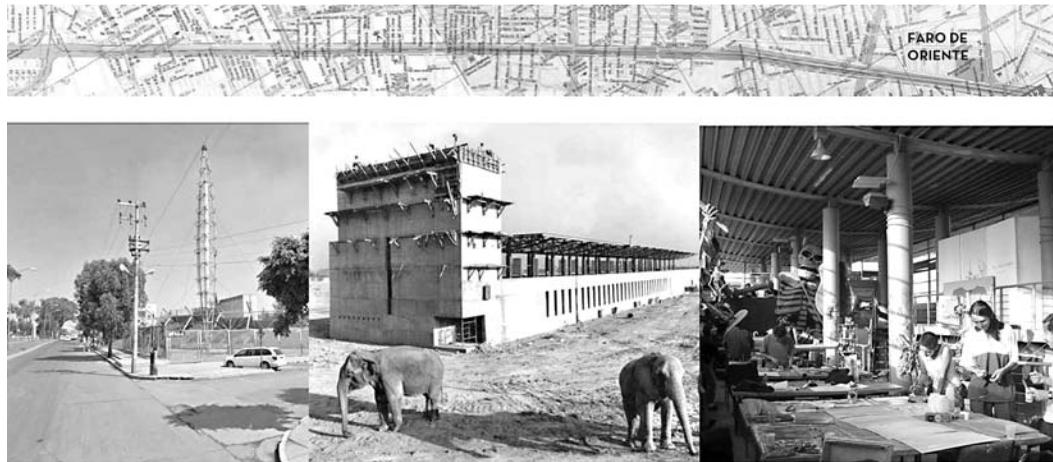
25 del IMSS y el “Hospital Regional Ignacio Zaragoza ISSSTE”, casi uno enfrente del otro, (fig. 21) que además por su escala, son los más altos de todo el recorrido, el IMSS (fig. 21b y c) tiene 7 niveles y el hospital del ISSSTE (fig. 21a) tiene 15 niveles aproximadamente, los cuales se erigen como representantes de la institucionalidad; y finalmente, el Faro de Oriente, por su inserción como centro cultural en una zona carente de ofertas. El resto de la arquitectura, no ofrece ninguna motivación y no deja de sentirse el carácter de lo que en algún momento de la historia de la ciudad representó la calzada: como la carretera de salida para ir a Puebla o a Oaxaca: es decir, arquitectura provisional, auto-construida e inacabada.

**FARO DE ORIENTE.** Excepción en la arquitectura de la calzada Zaragoza. El edificio originalmente iba a ser una subdelegación de Iztapalapa, estuvo abandonado sin terminar, por varios años (fig. 22b) y decidieron darle el uso de centro cultural con la intención de promover programas educativos basados en los oficios y poder darle a la población conocimientos para poner un negocio o taller eventualmente. El Faro de Oriente, diseñado y adaptado por Alberto Kalach, construido en 1994 y terminado en 1999, llegó a renovar la poca oferta cultural y de espacios de esparcimiento que no existían en la zona, y después de 10 años de funcionamiento, ha tenido mucho éxito, llegándose a repetir el modelo en las zonas de poco equipamiento cultural de la ciudad como: Milpa Alta, Indios Verdes y Tláhuac.

Consiste en dos grandes volúmenes de concreto armado con una cubierta de lámina acanalada curva (cóncava), completamente pintado por grafitis y murales, cuenta con biblioteca, ludoteca, talleres que son espacios abiertos, de manera que se pueden vincular entre sí, los visitantes pueden ver qué es lo que están haciendo y cómo trabajan (fig. 22c). También tiene gradas para eventos al aire libre y una zona ajardinada que se encuentra confinada del ruido de la calzada por medio de unos taludes de tierra.

Este tipo de espacios, permiten un nuevo habitar en una zona con pocos espacios para convivir, esparcirse, aprender y conocer gente nueva, que no solamente es usado por gente joven, sino que también niños y adultos tienen una oportunidad de hacer otras cosas cerca de sus casas y no tener que trasladarse grandes distancias en metro, ni quedarse en casa solamente viendo la televisión.

Interesante es, también que uno no se dé cuenta de la diversidad de actividades que se realizan dentro de este espacio, la rapidez con la que se pasa frente al edificio,

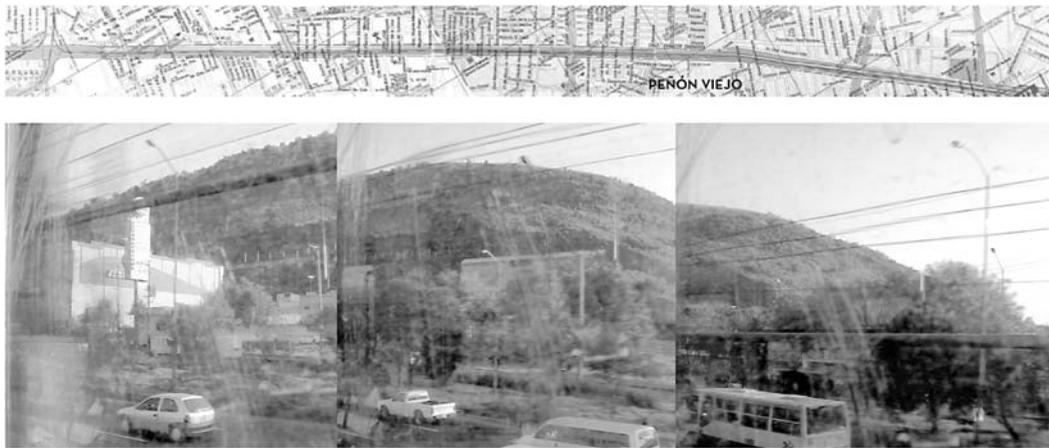


22. Faro de Oriente desde la calzada, durante la construcción y vecinos tomando uno de los talleres. Imágenes: Google Street view, archivo de La Jornada, Sarahdough y Guía Roji.

no permite visualizarla (fig 22a). Es como un intersticio en la linealidad que hace fluir hacia otras experiencias.

**E. LINEALIDAD Y SECUENCIALIDAD.** Las vialidades, (calles, avenidas, senderos) siempre ofrecerán una situación de linealidad. Una línea es el trazo de un punto a otro. Contrario al plano —que podría ser la característica de un parque o unas canchas de juegos— o a los volúmenes, la línea implica dos dimensiones, una sola dirección entre dos coordenadas. Una línea con varios puntos que la atraviesan. La secuencia es resultado del recorrido de la línea, no se puede brincar de un punto a otro sin pasar por uno anterior. Los viajeros urbanos quizá puedan romper la rutina mediante una parada en el camino, ya sea para pasar al banco, comprar algo de comer o ir de compras al supermercado. Estas paradas pueden romper la linealidad, y la rutina al hacer otra actividad aprovechando el camino, para luego, continuar la ruta.

En la calzada Zaragoza, la linealidad recta es una de sus características principales. Una larga avenida por donde fluyen automóviles a una velocidad permanente y constante, con paradas eventuales en el caso del transporte público, y que conecta la salida de la ciudad con la ciudad misma. La secuencialidad de las estaciones del metro, los puentes peatonales y los puentes vehiculares, como se ha mencionado, forman ritmos que se integran en la memoria del viajero como forma de ubicación

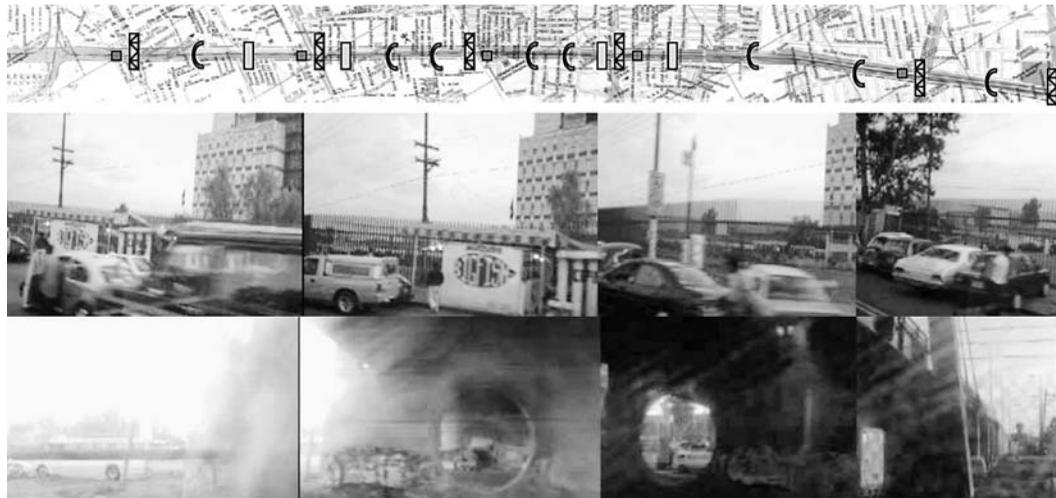


23. Secuencia del Peñón Viejo a través de la ventana de un microbús. Imágenes: YVAO y Guía Roji.

en el trayecto y referencias para saber la distancia o el tiempo que falta para el recorrido. Si no existieran estos ritmos, el recorrido sería (aun más) largo y tedioso, porque se percibiría en la profundidad lo largo que es, y se sentiría que falta mucho por recorrer. Tanto en la fig. 23 como en la fig. 24, se muestra una secuencia de fotografías que se tomaron en movimiento, como en la experiencia fílmica, una serie de imágenes rápidas generan la percepción de movimiento, en estas fotografías, el cristal del transporte, rayado y sucio, funciona como filtro de luz, de viento y hace que la imagen se vea distorsionada y borrosa, pero que aun así se puede identificar el paisaje, se alcanzan a ver los cables de luz, las lámparas, los puestos callejeros, los otros transportes, el cielo, dando al viajero urbano la referencia espacio-temporal de su recorrido.

**F. ESPACIALIDAD.** La anchura es mayor en proporción a la altura, esto hace que los edificios se vean más pequeños de lo que son en realidad, si son vistos desde la perspectiva del tren del metro, si son vistos a menor distancia, se percibe mejor la escala humana. Los árboles en los camellones ayudan un poco a dar esta sensación de escala, sin embargo, aun así, la amplitud de la perspectiva es una característica importante que en la calzada Zaragoza logra percibirse.

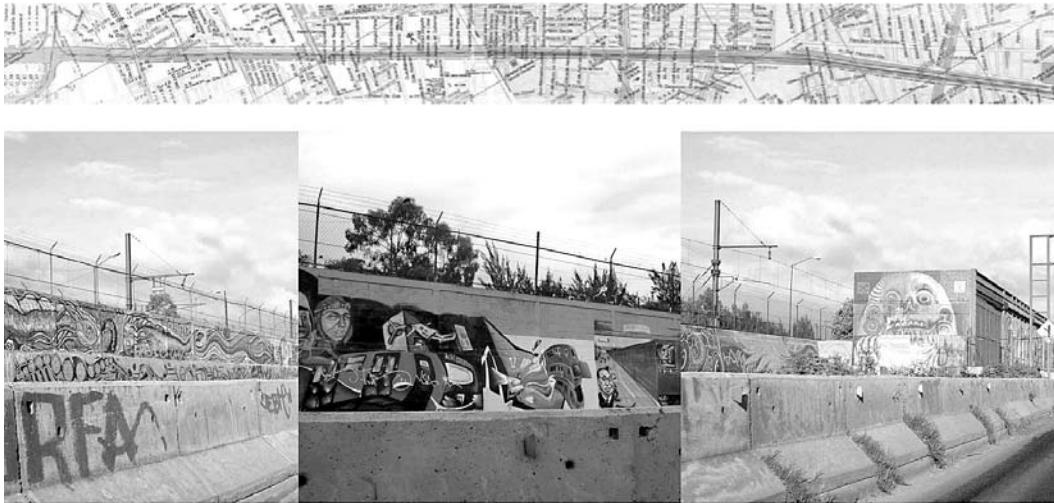
**G. EXPRESIÓN.** Otra característica que es importante mencionar de las calles de la ciudad, y que se ve también en la calzada Zaragoza, es la cuestión de la expresión



24. Secuencia en movimiento. Imágenes: YVAO y Guía Roji.

gráfica y artística con la territorialización que se da a través de los grafitis. Más que un acto de vandalismo, en algunos casos, es efectivamente una forma de apropiación de las calles por los grupos sociales y de generación de identidad de pertenencia a la ciudad.

Cuando esta expresión se da de manera organizada, el resultado puede ser muy alentador y puede formar parte de la transformación constante de lo que sucede en las calles como una experiencia urbana. Dos ejemplos: las puertas y muros comúnmente rayados, se pueden ver al día siguiente con la plasta de pintura que cubre, y al día siguiente tendrá una firma nueva; por otro lado, el mural-grafiti que pintaron un grupo de artistas y que convocaron a *chavos* que les gusta pintar, a colaborar en el mural Axólotl, por el grupo Neza Arte Nel de la fig. 25, hecho en los muros de ladrillo gris aparente de la sección final del metro, era interesante ver como día a día los muros fueron tomando color y los colores, formas y definiciones. Este tipo de expresiones artísticas son el ejemplo perfecto de la generación de una emoción a partir de percepciones y transformaciones del paisaje urbano que se encuentra en constante cambio.



25. Grafitis y murales en los muros del metro. Imágenes: YVAO y Guía Roji.

## Conclusión preliminar

Si una de las necesidades fundamentales de la sociedad y del ser humano que la conforma, es tener una relación emocional y de significados con el entorno que la rodea y con el medio ambiente, la calzada Zaragoza, a pesar de la pobreza de los elementos que la caracterizan —puentes, estaciones, amplitud— sí alcanza a tener significación en la gente que la habita día a día con las imágenes formadas en la memoria del viajero a pesar de ser para la mayoría de ellos, una vialidad de paso. La búsqueda de significados se encontró en las estructuras de los puentes y en las estaciones del metro, muy importantes a escala urbana, sin embargo, la escala humana se pierde entre la masa de relaciones impersonales tipo espectador que se tienen con los medios de transporte y los usuarios.

Aun así, hace falta una infraestructura que provoque percepciones y emociones que despierten y hagan reaccionar al usuario, efectivamente éste no va a dejar de ser un espectador desde su butaca del metro o del camión, sin embargo, la interacción llevará a una situación más íntima y personal por medio de la experiencia, en la que habrá procesos de habituación para lograr habitar estos no-lugares.

La habitabilidad y la habituación durante el viaje son esa serie de imágenes continuas de diferentes puntos identificables a través del recorrido que forman en la memoria del viajero un imaginario de su ciudad y del recorrido que hace como parte de su rutina diaria.

Además, es importante recalcar el hecho de que no hay otra forma de completar una imagen de la calzada como entidad única —ni de la ciudad misma en su totalidad—, sino como una serie de imágenes, pues cada uno de sus puntos y características son asimilados como una experiencia espacio-temporal es decir: el movimiento.



## HABITAR DESMENUZADO

Si bien en el capítulo anterior se analizó un espacio en el cual la única manera de habitarlo es recorriéndose y mirándose, en movimiento, volvamos un poco al origen del habitar. El pensamiento es un ir y venir, y no necesariamente las conexiones sugieren un orden lineal restringido, es por eso que hacemos un brinco para entender como es el habitar en su esencia, para así poder pasar a los ejemplos en el capítulo siguiente.

Del “Construir, habitar, pensar” de Heidegger al “Espacio existencial” descrito por Norberg-Schulz, de “Los no lugares” de Augé a los “Walkscapes” de Careri, existe un elemento en común que es la relación del hombre con el espacio, filosófico y psicológico, de la experiencia física del cuerpo en movimiento con objetivos específicos al andar, sin ningún motivo más que el disfrute, el discurso viene siendo el mismo en el sentido de que el hombre necesita espacio y tiempo para ser, para moverse y finalmente para habitar.

Cada uno desde sus puntos de vista particulares y en cada una de las facetas tratan de explicar el habitar del hombre en este mundo. Más allá de definir el habitar, trataremos de describirlo con las características que se consideran esenciales para entender la complejidad de significados y las maneras de entenderlo.

El habitar está formado por varios estratos que sobrepuestos éstos funcionan conectados, interrelacionados por lo que no se pueden entender unos sin los otros y algunos se dan de manera automática e inconsciente. Para Heidegger habitar en su origen es construir. Construir en tanto como el construir un conocimiento como construir una edificación para delimitar un espacio concluyendo que: “La relación de hombre y espacio no es otra cosa que el habitar esencialmente pensado”.<sup>1</sup>

Estos estratos serán denominados “necesidades”, en el sentido de que si no se cumplieren, sería muy difícil lograr la habitabilidad de un espacio, convirtiéndose entonces en “habituable”. Que son, a su vez, las características que hacen que un espacio sea “habitable”. También hay que recalcar como bien lo dice Arnheim en su libro *La forma visual de la arquitectura*: “Todas las necesidades humanas son profundas cuestiones del

1. HEIDEGGER, *op. Cit.* P. 214

pensamiento [...] Hambre, frío y miedo están en iguales condiciones que la necesidad de paz, intimidad, espacio, armonía, orden y color”.<sup>2</sup>

Siendo así, estos son los estratos propuestos:

**PRIMERO.** Aquellas necesidades intrínsecas a la naturaleza humana animal. Como seres “civilizados”, la idea de los humores, olores, mucosas de nuestro cuerpo, el dolor, los ciclos menstruales, los ciclos del sueño, las relaciones sexuales, —que aunque es una actividad entre dos personas generalmente, es justamente la distancia íntima en la que todos los sentidos se encuentran concentrados, el olfato, la visión y la temperatura del cuerpo de uno con el otro—,<sup>3</sup> son tratados generalmente en la intimidad. Por lo que la privacidad en el espacio es fundamental, no sólo se trata del aire para poder respirar, sino de espacios para descansar, para comer, para amar, para la limpieza del cuerpo, para defecar y para curar el dolor o la enfermedad.

**SEGUNDO:** los requerimientos de confort, de comodidad extrínsecos al cuerpo. Temperatura, ruido, iluminación, vestimenta. Que pueden variar en un rango de control según el uso y ubicación de los espacios. En interiores, se convierte en el objetivo de cualquier edificio: controles de luces eléctricas, buena orientación, aire acondicionado o calefacción, filtros de rayos ultravioleta en las ventanas, sensores automáticos de movimiento para ahorro de energía, ventilación, disposición de mobiliario. Espacios para trabajar, para leer, para cocinar. Estos requerimientos en espacios exteriores son controlados por la vestimenta de cada persona, la primera capa de protección, y los edificios circundantes o la vegetación forman parte de la búsqueda de comodidad, espacios para caminar, espacios para sentarse y platicar, espacios para mirar pasar, para tomar el sol o refrescarse a la sombra, protegerse del viento o de la lluvia, para hacer ejercicio.

**TERCERO:** necesidades de interacción social. El hombre es un ser social que se relaciona con otras personas todo el tiempo, para hablar, compartir, jugar, expresar, conocer, entretenerse, trabajar, comer. Las relaciones sociales son tan importantes, tanto como que los espacios públicos de encuentros abundan en la ciudad: cafeterías, escuelas, oficinas, restaurantes, centros comerciales, deportivos, parques, calles, etcétera. En la fig. 26 se muestra a un grupo de personas comiendo alrededor de un

2. ARNHEIM, Rudolf. *La forma visual de la arquitectura*. 1978, trad. Esther Labarta. GG reprints. Barcelona 2001. P. 9.

3. HALL T. Edward. *La dimensión Oculta*. Editorial Siglo XXI, México 1994. P. 143.

puesto en el mercado, si bien, el espacio es pequeño y no hay mesas, la gente de todas formas disfruta de comer así, porque es rico, convive con los demás comensales y es momentáneo. La necesidad de comer se combina con la necesidad de interacción social, a pocas personas les gusta comer solas.

**CUARTO:** necesidades de introversión. Así como seres sociales, también se necesitan momentos de soledad, concentración y recogimiento. Estos espacios pueden ser menos definidos, ya que dependiendo de la persona y su forma de ser, pueden devenir en cualquier espacio, tanto que el baño puede ser el lugar de privacidad por excelencia, como que unos audífonos pueden proveer una burbuja de privacidad total a pesar de estar completamente rodeado de personas. Asimismo los espacios religiosos, pueden permitir momentos de tranquilidad y de comunicación con uno mismo, aquellos espacios de meditación y rezo en los que se está en contacto con una entidad divina, son actividades totalmente solitarias que se pueden realizar en un espacio público. Los museos y la contemplación artística puede ser otra forma de relacionarse con una obra de arte de manera personal en un espacio público. Las bibliotecas que proveen espacios para estudiar y leer sin ser molestado. La propia casa también se habita para estar solo y leer, (fig. 27) Esos espacios permiten encontrarse con las heterotopías de las que habla Foucault, mencionadas previamente.

**QUINTO:** necesidades estéticas. Ligado con la percepción. La forma de vestir, además de proteger del clima, es una manera de expresión estética de la personalidad, los gustos y la intención de diferenciación de los demás. Los espacios privados de la casa también llevan un gusto por la representación estética, una interpretación de lo agradable, lo elegante, lo kitsch o lo bello. Los espacios que se diseñan para tener experiencias estéticas relacionadas con el arte: los museos (fig. 28), las salas de conciertos, los cines, son espacios para sentir y para disfrutar.

La arquitectura como una creación humana, lleva intrínseca la expresión estética, y las fachadas en la ciudad son su mejor forma de mostrarse. La apreciación de una ciudad hermosa, limpia y cuidada ayuda a los habitantes a sentirse bien, a cuidarla y a habitar la ciudad, sin llegar al extremo de una ciudad “artificial” en la que no es posible acercarse a ella, porque llega a ser demasiado teatral. Pensando en ciudades demasiado turísticas como Barcelona. Sin embargo, la apreciación también va en el sentido de lo viejo, lo rústico, lo histórico, aquello que le da carácter, así como lo momentáneo y lo simbólico.

**SEXTO:** necesidades de percepción. La percepción como ese flujo de estímulos que son registrados como sensaciones y que van encaminados a ser interpretados en una “presentación” del mundo por el procesamiento físico-biológico dando lugar a un conocimiento que lo “representa”, por el procesamiento producido por la actividad de la conciencia-mente. Sven Hesselgren plantea que hay percepciones necesarias para la supervivencia: “Se necesitan percepciones estimulantes y percepciones perturbadoras, estas percepciones negativas pueden ser en ocasiones estimulantes precisamente por ser perturbadoras”.<sup>4</sup> No solo para reaccionar ante cualquier estímulo, sino para mantenerse despierto. Si alguien se mantiene alejado de estímulos durante algunos días, es probable que sufra algunos trastornos, desde el aburrimiento y el sueño, hasta, alguna enfermedad mental —tal vez, los presos solitarios confinados en pequeños espacios pueden sufrir algún trastorno así—. Esto no contradice el estrato del confort, en el que los edificios alejan de cualquier tipo de percepción perturbadora, sino que se complementa. No puede ser totalmente aislado de la realidad exterior, sino que debe llevar un equilibrio. En el caso del paisaje urbano, una secuencia de percepciones demasiado monótonas, puede ser igual de soporífera que el no tener percepción alguna.

**SÉPTIMO:** necesidades de movimiento. Vinculado con la percepción, el movimiento como una manera fundamental de percibir integralmente un espacio cualquiera y de realizar cualquier actividad. No sólo el cuerpo en sí necesita moverse para que los músculos no se atrofien y los huesos no se descalcifiquen. Nos tenemos que mover para ir a cualquier lado. Tal vez suene demasiado trivial pero sin movimiento no hay nada. Me muevo, entonces habito, porque con el movimiento existe esa relación del cuerpo con el espacio. Esos espacios del movimiento, el espacio en su pureza. Ahí donde no hay nada que estorbe, ahí se realiza el movimiento, el cuerpo en libertad. Espacios de interconexión, desde los pasillos interiores, a las calles y avenidas de la ciudad, esos espacios del andar que son los vacíos de las ciudades y los vacíos de los interiores arquitectónicos. La persistencia de lo estático conlleva a la habituación.

**OCTAVO:** necesidades intelectuales, la mente está en constante búsqueda de conocimiento y siempre está aprendiendo. Una necesidad intelectual que tiene su origen en la mente que combina con todas las necesidades mencionadas anteriormente, físicas, sociales, estéticas, de percepción y de movimiento, es el amor. Otra que se con-

4. HESSELGREN, Sven. *El hombre y su percepción del ambiente urbano, una teoría arquitectónica*. Trad. Geraldina Ramos Herrera. Editorial Limusa. México, 1989. P. 234-235.

sidera una necesidad intelectual, es la atribución de valores y significados a diferentes situaciones, personas, espacios, ideas u objetos. De ahí que por lo general los espacios importantes adquieran la calidad de Lugar. Aquellos en los que la experiencia y la trascendencia les ha dejado un recuerdo grabado en la memoria del experimentador. Por ejemplo, los monumentos que quedaron como representaciones escultóricas de un acontecimiento histórico, También aquellos edificios que se vuelven íconos, por ser únicos en su especie, técnica o calidad estética, —aquellos que atraen a los turistas—, estos espacios o lugares que finalmente van formando parte del tejido urbano de la ciudad. Hay ocasiones que esta necesidad puede ser llevada al extremo de atribuir significados a elementos que por casualidad representan imágenes religiosas —la “Virgen del metro”, por ejemplo—.<sup>5</sup> O la misma atribución de significados que se le ha dado a la calzada Zaragoza en el capítulo anterior, cuando para mucha gente, no significa nada. Rascar en el vacío para encontrar lo que sea que pueda representar “algo”.

NOVENO: necesidades económicas. Pareciera que nada tienen que ver con la relación del hombre con el espacio en el sentido que se ha estado tratando en esta tesis y que tal vez merezcan atención en otro campo del conocimiento. Sin embargo hay veces que la habitabilidad se complica y se resuelve de manera diferente, tal como los recursos económicos lo permitan. La economía juega un papel importante en la sociedad para poder habitarla. Por otro lado, así como hay espacios para guardar personas, hay espacios para guardar y para producir dinero, bienes económicos y manejos de actividades económicas: bancos, joyerías, casas de empeño, casas de bolsa, cajas de cualquier tienda, centros comerciales, oficinas corporativas, etcétera.

## Y qué del habitar y la habituación

Los hábitos son la repetición de las rutinas a una comodidad intercambiable. La habituación hace que de tanto hacer lo mismo, se llegue a una costumbre en la que no se puede averiguar que tal vez existe algo mejor: vivir en un espacio pequeño, trasladarse dos horas para ir al trabajo, comprar en el mismo supermercado —aunque en otros

5. Al respecto es bastante interesante la aportación que hace Dario Gamboni en el texto “The underground and the Virgin of Guadalupe: Contexts for the Virgen del Metro, Mexico City 1997-2007.” en la publicación *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas* de la UNAM, Núm. 95, 2009. Consultado en [http://www.analesiie.unam.mx/pdf/95\\_119-153.pdf](http://www.analesiie.unam.mx/pdf/95_119-153.pdf). Donde es analizado el caso de una imagen atribuida a la virgen de Guadalupe que fue formada por filtración de agua en el mármol del metro Hidalgo y que posteriormente se le construyó un nicho para los creyentes.

existan mejores precios o calidades—. Es una forma de supervivencia, sin embargo, cuando llega un punto, una vez logrado el objetivo, en que no se puede cambiar por esa misma comodidad, se habitúa. A diferencia del habitar, que lleva una búsqueda de mejoramiento, en ocasiones habitar puede llegar a ser conformismo.

Aunque habitar también es encontrar un sentimiento de seguridad de lo que nos rodea, es una forma de ubicarnos en el espacio y tener las referencias de lo que nos hace ser en la vida, para no sentirse perdido o extraviado. Entonces la habituación no necesariamente es algo erróneo, el problema es cuando se convierte en la única forma de estar o de ser. Es un proceso que cualquiera tiene que pasar para poder tener sentido respecto a algo o alguien. El habitar puede entenderse como un elemento necesario para lograr el habitar.



26. 27 y 28. De la saturación y espontaneidad en el mercado, a la limpieza y cuidado de un museo, pasando por la domesticidad de un departamento. Distintas formas de habitar y habitar.

Imágenes: YVAO.



## EJEMPLOS HABITAR/HABITUAR

Los siguientes ejemplos buscan explicar el proceso de habitar-habitar, están ordenados de manera que coincidan con las necesidades que se vieron en el capítulo anterior: es decir del interior del cuerpo hacia afuera, hacia el exterior. No todos los ejemplos son exactamente del campo de la arquitectura, sino del arte, el cine, la literatura, los eventos culturales, etcétera; sin embargo, ese mismo hecho, permite que se pueda entender mejor la idea de habitar-habitar en general, asimismo, se trata de conectar todos estos ejemplos con la habitabilidad y la habituación en la ciudad de México, con la intención de averiguar lo que la ciudad ofrece, así como de lo que carece. Los ejemplos, además, son los más comunes y que usamos o vivimos día a día, sin embargo, tienen un giro especial que hace que no sean tan comunes como parece, como dice Giedión: “Son cosas modestas de la vida cotidiana, pero se acumulan fuerzas que actúan sobre todo cuanto se mueve dentro de la órbita de nuestra civilización”.<sup>1</sup>

Los ejemplos son: 1. Sanitarios y la ciudad 2. La cama y la ciudad, 3. El cuento *La revolución*, donde se especifica las necesidades de confort; 4. El espacio de trabajo y la ciudad: *¿Quieres ser John Malcovich?* para ejemplificar los espacios de trabajo y su relación con la ciudad; 5. La noche y la ciudad “noche de Primavera”, como las necesidades de interacción social y el uso de la ciudad en sí, y finalmente, 6. La plaza y la ciudad: “Pink Ghost”, una intervención en la ciudad de París, que aunque no es en México, es pertinente mencionar por su impacto visual.

### 1. Sanitarios y la ciudad

Una necesidad se define como algo de lo que no se puede prescindir, que hace falta, que es menester para poder continuar. La ciudad está construida con base en esas necesidades que el ser humano sedentario empezó a identificar. Cada una de las necesidades se materializó o proveyó en el espacio, con construcciones. En la actualidad, el sistema comercial ha tenido la capacidad de crear cada vez más necesidades, que en la realidad no son tan importantes, pero que se vuelven verdaderos problemas

1. GIEDIÓN, Sigfried. *La mecanización toma el mando*. (1948) Trad. Esteve Rimbau i Sauri. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 1978. P. 18.



29. Grafiti en una calle del Centro Histórico.  
Imagen: YVAO.

para la manera de vivir de esta época. La primer necesidad mencionada en el capítulo anterior está relacionada con el cuerpo humano es la que se refiere a las necesidades fisiológicas. En la ciudad de México como en otras ciudades del mundo, cuenta con espacios que cumplen con los espacios para sanitarios públicos, es parte del reglamento, no se puede proyectar un espacio que no cuente con sanitarios. Sin embargo la necesidad fisiológica es un poco relegada a los espacios propios como un servicio de ellos, casas, restaurantes, gimnasios, escuelas, etcétera, pero existen muy pocos espacios exclusivamente como servicio sanitario que den servicio a la ciudad, por lo que en ocasiones de mucha urgencia, un muro puede hacer la función de wc (fig. 29). Problema de caracter mundial, si se considera el mantenimiento tanto de los sanitarios en sí, como de las calles.

## Espacio y cuerpo

Es valioso comprender la importancia que tiene nuestro cuerpo en relación con el espacio. En especial cuando se trata de un espacio tan íntimo como lo es el sanitario. Aquí es donde se inserta la idea del espacio personal, nuestra percepción del espacio



30. Hommage á Bonnard. 1973.  
Fernando Botero.

personal es definitivamente entendida como un espacio egocéntrico, en sentido figurado. Cada persona en particular lleva su centro y desde ahí donde parte su idea del espacio. Un espacio que se mueve junto con el cuerpo y que se extiende según las consideraciones de territorialidad, o se contrae por las necesidades de intimidad o privacidad. A través de nuestro cuerpo percibimos el espacio, cualquiera que éste sea. Esto en la ciudad es muy importante, porque

nos encontramos en continuo movimiento, la permanencia en algunos espacios es momentánea, como en el metro, o en un café, o en la espera de alguien, así como en la imagen, las dos personas mantienen una distancia prudente entre sí, no hay contacto y permiten además el paso de otras personas. En esos momentos siempre hay una manera de apropiarse del espacio, ya sea con los objetos, o con nuestra propia actitud hacia los demás.

Hay una relación en los dos sentidos en cuanto a la percepción del espacio: tanto tenemos nuestro espacio definido como egocéntrico, como que está el espacio real, el que existe en la casa, en las calles de la ciudad y en cada uno de los sitios que se recorren. Tanto uno puede controlar el espacio propio como que el propio espacio o la situación puede controlar nuestra relación con él, como en el caso de las cuestiones climáticas, el trabajo, las cuestiones personales, etcétera. Es una relación de “ida y vuelta”. Incluso puede haber nula relación con el espacio en el caso de algunos medios de comunicación. Entonces, los lugares están fijos y nos movemos entre ellos en la medida de nuestras necesidades. Sin embargo también hay situaciones en las que el mismo espacio o la situación nos inmoviliza de tal manera que perdemos conciencia

del cuerpo, Paul Virilio lo ejemplifica en su libro *La estética de la desaparición*<sup>2</sup> que: “El desarrollo mismo de la música sinfónica muestra de qué modo el director de orquesta ha alcanzado el privilegiado rango de conductor único, pero lo que dirige no es sólo la compañía de músicos, sino también la masa de oyentes a los que debe inmovilizar en sus butacas... hasta el punto de que quien abandona su lugar se convierte en el crítico musical más convincente. Cuando el motor musical cesa de emitir, desencadena no solo la violencia liberadora de las ovaciones y los aplausos, sino también una tormenta de estornudos, de toses, de pies que rozan el suelo, como si cada uno volviera a tomar posesión de su cuerpo”. El sanitario es entendido también, de alguna manera como ese espacio de toma de posesión del cuerpo.

### **El sanitario público: espacio del cuerpo**

De entre todas las necesidades, comer, comunicar, disfrutar, amar, aprender, una considerada básica inherente al hombre en su condición de ser vivo animal, es la necesidad fisiológica del “ir al baño” como limpieza interior y exterior del cuerpo –la primer necesidad–. Resulta interesante entre las complejidades del lenguaje no encontrar la palabra precisa de esta acción sin recurrir a los términos escatológicos. Se dice “voy al baño”, “voy al tocador” cualquier frase, incluso vulgar, que sin decir dice, sin precisar la razón de tal ausencia.

En el libro *Carne y piedra*, Sennett explica que no fue sino hasta el siglo XVIII en Europa que: “El limpiar de una manera escrupulosa los excrementos del cuerpo se convirtió en una práctica específicamente urbana y de clase media [...] cuyo origen estaba en las nuevas ideas médicas acerca de las impurezas que bloqueaban la piel”,<sup>3</sup> modificando por completo las costumbres de vestimenta, limpieza en los hogares y los servicios y calles en las ciudades. Antes de eso, la gente pensaba que el limpiarse diariamente podía traer enfermedades por el cambio súbito de temperatura del cuerpo, entonces para que el mal olor de los cuerpos no fuera molesto, inventaron perfumes y lociones que combinados con la mugre más bien les causaban pústulas.

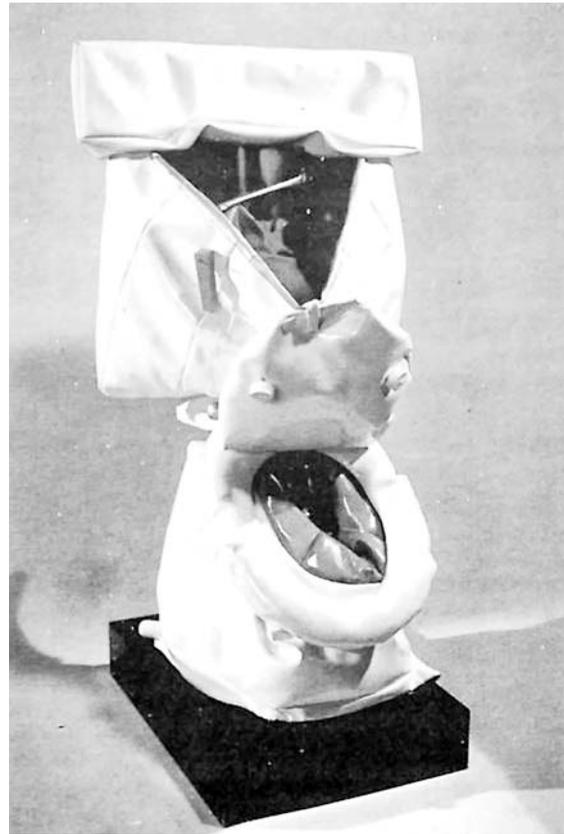
Desde entonces, el mobiliario y los espacios se fueron adaptando, y nuevos inventos

2 VIRILIO, Paul. *La estética de la desaparición*. Trad. Noni Venegas. Editorial Anagrama, Barcelona 1988. p. 122.

3. SENNETT, Richard, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Alianza Editorial. 1ª ed, 1994. Trad. Cesar Vidal. 3ª reimpresión. España 2007. P. 281.

31. Inodoro inflable. Claes Oldenburg.

y drenajes se aplicaron en las ciudades también para evitar enfermedades. En la actualidad hay gran cantidad de opciones de mobiliario para que ese espacio de liberación y limpieza corporal, que es el baño, el wc, el toilet, el excusado (excúseme), y que es un espacio totalmente carnal, sobre todo por el hecho del encuentro en solitario con el propio cuerpo, sea una experiencia placentera y cómoda. En la imagen del pintor Fernando Botero (fig. 30), se puede observar un hombre rasurándose después de haber tomado un baño, es una imagen de limpieza e intimidad, que sólo podría ser vista en la realidad, después de que se abriera la puerta sorpresivamente.



### **Baños y sanitarios en la ciudad de México**

Mientras que en Europa las ciudades pavimentaban sus calles para facilitar la limpieza de los residuos urinarios que la gente tiraba desde sus ventanas, en la ciudad de México, un sistema de drenajes e infraestructura hidráulica permitía traer agua limpia y sacar el agua sucia de la ciudad. Axel Arañó dice que: “Desde las primeras ciudades, al convertirse el hombre en sedentario, éste se encontró ante la necesidad de abastecerse y deshacerse del agua, así como la de destinar un lugar específico

para su uso, disfrute o veneración”.<sup>4</sup> Así, pasando por los baños de Nezahualcóyotl en el Estado de México, hasta los *Hammam*, o baños árabes donde por las mañanas tenían acceso las mujeres y por las tardes los hombres, para bañarse entre atmósferas nebulosas y desveladas. El usuario de las ciudades actuales, es un nómada dentro de la escala sedentaria y el uso del sanitario no se puede reducir a un solo lugar, debido al movimiento y a la imprevisión de la urgencia. Además de que, para la higiene corporal, la ciudad de México contaba hasta hace 10 años (y es poco tiempo) con más de 550 baños públicos con vapor, baño turco, regaderas y jacuzzi, donde los edificios alzaban sus altas chimeneas y exhibían letreros con luces neón la palabra BAÑOS,<sup>5</sup> que para el año 2001 había escasos 200 baños públicos en el DF, (algunos en la imagen) donde la delegación Cuauhtémoc es la que mayor número de baños tiene, solamente 25, cuya desaparición paulatina se atribuye principalmente al hecho de que ya la mayoría de las casas habitación cuentan con baño propio y regadera, (a excepción de las colonias de más escasos recursos y también en asentamientos irregulares) además del costo de los insumos, el agua y el combustible son mucho más caros que en épocas anteriores.

Además de los baños públicos que escasean en la ciudad, se encuentran esporádicamente algunos sanitarios públicos improvisados que generan ingresos a la persona que lo impulsó como negocio, en algunas salidas de metro también se encuentran otros baños públicos, por ejemplo en el metro Barranca del Muerto y Zaragoza. Dentro de los mercados, y en las tiendas *Sanborn's*, famosas por proveer dicho servicio higiénico y gratuitamente de manera indirecta (aunque generalmente siempre se sale comprando algo de la tienda) de las más de 100 tiendas abiertas en todo el país, 70 se encuentran en la ciudad de México.

En ciudades de Europa, como Ámsterdam y Londres, los sanitarios públicos se reducen a mingitorios públicos en específico, situación facilitada por las características propias del cuerpo masculino, en unos muebles urbanos diseñados para tal fin. La movilidad y la urgencia se conjugan, así como lo expresa el artista plástico del Pop Art Claes Oldenburg (1929-1997) quien retomó un objeto tan cotidiano para hacer una obra de arte y diseñó un exclusivo inodoro inflable (fig. 31), como una parodia de la vida portátil, si uno puede pernoctar en una casa móvil, ¿por qué no también tener un wc para llevar?

4. ARANÓ, Axel, “La ciudad y sus baños”. Revista *Trazos*, cuadernos de arquitectura. Baño, No. 2. México, 1998. P. 13.

5. De acuerdo al presidente de la Cámara Nacional de la Industria de Baños y Balnearios, CANAIBAL. DÍAZ, Abraham. “100 años de vapores”, Revista *Generación*, Baños, no. 42. Nov. 2001. México



32. Vista de la plaza en la salida del metro Copilco. Imagen: Google Street View.

El género también divide la forma y el funcionamiento. La condición femenina exige características especiales más cuidadas de privacidad y espacio y en el caso de mujeres y hombres con hijos, se requiere un espacio para cambiar pañales, etcétera.

### **Análisis: la zona de Copilco**

Para poder revisar la necesidad en un espacio en particular, se eligió la plaza que está en la estación del metro Copilco, por su cercanía con Ciudad Universitaria y por su gran afluencia de estudiantes (fig. 31). Se observó, que los servicios improvisados en puestos y locales comerciales, cumplen especialmente con la necesidad de alimentación y entretenimiento, así como de servicios para los estudiantes, como impresiones, papelerías, café internet, etcétera. La plaza otorgan momentos de descanso y espera, aunque también hay varias personas que aprovechan para socializar e incluso dormir. También es un espacio de entretenimiento, hay grupos de jóvenes que se reúnen para jugar con patineta en el espacio libre que queda, utilizando las banquetas para hacer sus brincos. El transporte es quizá lo mejor resuelto en el sitio, la estación del metro, las paradas de microbuses, el fácil acceso a la universidad y el sitio de taxis permiten una buena accesibilidad.

Se observó que las necesidades básicas se cumplen, exceptuando el sanitario público, por lo que para saber cómo resolverían esta cuestión, se les preguntó a los usuarios de la plaza de la estación del metro Copilco, en un sondeo realizado la tarde del 3 de mayo de 2004, que si tuvieran necesidad de ir al baño en ese momento a dónde se dirigirían, a lo cual muchos hicieron gestos de preocupación. La primer respuesta fue “no hay donde ir al baño”, la segunda fue “me aguanto hasta la escuela”, en el caso de estudiantes, y pocos son los que dijeron que “hasta que lleguen a su casa”. También hubo quienes respondieron que pedirían permiso a algún restaurante, el “Gato Macho” es más solicitado y cuesta dos pesos el acceso al baño, o que se dirigirían al *Burger King* que está contraesquina. Sin embargo no deja de ser complicado el hecho de enterar a los demás de la necesidad, entre pudores y discreciones y más que eso, de no tener el espacio que cubra dicha necesidad.

## Del significado

Además del hecho básico de la limpieza, higiene y desahogo corporal, los sanitarios tienen una carga y connotación social negativa muy fuerte, pues al asociarse a la intimidad, y a la privacidad, se pueden convertir en espacios de la promiscuidad, lo grotesco, lo inmundito, la trasgresión sexual, y pensamientos contradictorios entre la brillante, blanca y lisa loseta de los pisos y porcelana del excusado en un espacio iluminado y amplio, contra la inmundicia, la pestilencia y la estrechez. Son los espacios donde pueden suceder encuentros fortuitos y eventual venta de drogas. Sin embargo ningún espacio público puede estar inmune de cualquier asociación delictiva, son cuestiones que tienen que ver más con una estructura social que no viene al caso explicar aquí. Lo ideal sería tratar de cambiar el significado, cambiar la imagen y las metáforas que las personas se forman de determinado espacio en una imagen que provoque confianza y seguridad.

Por otro lado, la inclusión de los baños en el programa arquitectónico de cualquier edificio desde finales del siglo XIX, significó modificar todas las instalaciones de las que disponían los edificios antiguos y los edificios nuevos que se fueron construyendo para poder incluir todas las tuberías de agua potable y los drenajes que a su vez se instalaban en las calles como parte de una gran red. En la actualidad, se siguen haciendo investigaciones en los funcionamientos de los muebles sanitarios, diseños exclusivos para ahorro de agua, iluminaciones especiales, calentamiento de agua, etcétera.<sup>6</sup>

6. GIEDIÓN, (1948) *op. Cit.* p. 689.

## De la ubicación en el espacio

En los lugares de carácter público, como restaurantes y bares, el sanitario se encuentra escondido, inmiscuido en pasillos laberínticos recorridos con pudor y urgencia hasta lograr su localización. Llevando al reconocimiento espacial de su ubicación para la generalidad de los usuarios: “al fondo a la derecha”. Hay una lectura del espacio arquitectónico y se puede intuir el lugar. Esto tanto porque a la gente no le gusta comer junto al baño, y para que el acceso sea restringido a los clientes del negocio. Existe una reglamentación básica respecto al número de sanitarios dentro de las tipologías arquitectónicas que sin embargo al ser espacios público-privados, a veces son de difícil acceso. En ciudad universitaria, que es el espacio contextual principal de la zona de Copilco, cuenta con servicios sanitarios que representan del 2 al 3% del área total construida para miles de alumnos —en 1980 se contaba con 175 mil alumnos en todo Ciudad Universitaria—<sup>7</sup> de acuerdo a la estadística de la UNAM, ahora hay 314 mil 557 alumnos inscritos en el ciclo escolar 2009-2010, y 47 mil 347 académicos, que a pesar de su capacidad considerable, la mayoría de estos baños se encuentran cerrados con llave o no funcionan adecuadamente.

Los sanitarios públicos en las ciudades son parte de un programa que debiera incluirse dentro de la infraestructura pública. No puede ignorarse ni evitarse, sino que puede volverse en un problema de diseño muy interesante de resolver como una opción más de aumentar la habitabilidad en la ciudad.

## 2. La cama y la ciudad

*La cama, lugar de la amenaza informada, lugar de los contrarios, espacio del cuerpo solitario atestado de sus serrallos efímeros, espacio prescrito del deseo, lugar improbable del arraigo, espacio del sueño, de la nostalgia edípica.*

*Georges Pérec*

La única actividad o necesidad de habitabilidad que la ciudad en sí no puede cumplir, a menos que no sea en un espacio arquitectónico fijo, es la actividad de dormir. La gente duerme en sus casas (o en un hotel), y es precisamente el espacio por el

7. Universidad Nacional Autónoma de México, *Memoria de Instalaciones Físicas*. Rector Guillermo Soberón Acevedo. 1980. También hay diversas estadísticas de la UNAM en <http://www.estadistica.unam.mx/numeralia/>.



33. Sophie Calle, *Durmientes*, 1980. Imagen: Revista *Quaderns* 227.

que miles de personas justifican su búsqueda de vivienda. La gente que duerme en la calle, los indigentes y los niños que duermen bajo las calles, son el mejor ejemplo de la habituación de la ciudad, pues las condiciones no son las mejores. Las personas que viven de esa manera están acostumbradas a ese modo de vida, quizá por decisión propia o por precariedad y pobreza.

Una casa sin dormitorios, no puede llamarse casa, así como una cocina sin estufa no puede llamarse cocina. Martín Juez<sup>8</sup> plantea identificar el “área de pauta principal” de un objeto de diseño, dependiendo su uso, desde un objeto pequeño, hasta un espacio mayor, y en un caso mucho más complejo, una ciudad para entender cuál es el problema a resolver y cómo puede resolverse. El área de pauta principal es precisamente esa característica que define la cualidad de un objeto de diseño. Esto nos permite entender los objetos y las situaciones sin distracciones. La casa, ese espacio

8. MARTÍN JUEZ, Fernando. *Contribuciones para una antropología del diseño*. Barcelona, Gedisa, 2002.

34. Sophie Calle, Gotham Handbook. 1994-2000  
Imagen: Galerie Perrotin, Paris.



fijo del hombre, puede llegar a convertirse poco a poco en solamente un dormitorio, y la ciudad en una extensión de todos los demás espacios y necesidades.

La cama es el centro de una casa, dormir es la actividad principal de una casa, todas las demás actividades son posibles de realizar fuera de casa. Dormir en otro lugar que no sea la cama propia es una actividad que puede ser desagradable para algunas personas, cada quien tiene sus rituales y sus maneras de hacerlo. La intimidad tanto en la cama como en el baño, que es el espacio más íntimo de encuentro con el cuerpo, se protege con rituales. Es una preparación, la cama es el lugar donde más protección se siente y es necesario sentir, pues mientras se duerme, el cuerpo está indefenso de cualquier situación que pase en el exterior. Condiciones para dormir: poca o nula iluminación, temperatura agradable, poco o nulo ruido, una cama cómoda. La postura horizontal. El cuerpo se relaja, se cierran los ojos y se duerme. Antes se puede leer un poco, o escribir, o mirar el techo, para conciliar el sueño y soñar con la última imagen de la vigilia. Se resumen los hechos del día o se planea el día siguiente. Dormir repara el cuerpo y la mente. Cuando es necesario interrumpir el ritual de dormir en la propia cama, el ritual se traslada a otro espacio, el cuarto de hotel, la casa de campaña, el cuarto del amigo, pero generalmente no se logra dormir tan bien como en la cama propia.

La artista francesa Sophie Calle (1953), en su búsqueda por llevar lo habitual a una situación diferente, invitó a 29 personas, entre amigos y conocidos a que en diferen-

tes horarios fueran a dormir en su cama, la idea era mantener su habitación ocupada durante 8 días seguidos y que se dejaran fotografiar y mirar mientras dormían. La ocupación de la cama se realizó del domingo 1 de abril y terminó el lunes 9 de abril de 1979. Algunos respondían preguntas si se prestaban a ello. Las personas que acudieron eran conocidos de sus amigos, conocidos, personas que durmieran de día, incluso una cuidadora de niños contratada. En este “experimento” se revelaron de manera curiosa los gustos de las personas al dormir y sus rituales para lograrlo. Trasladaron esos rituales un poco inconscientemente de que siempre hacen las mismas cosas, a otro espacio. Otros más se sintieron incómodos o inseguros y no lograron dormir. El trabajo “Durmientes”,<sup>9</sup> consiste en total de 176 fotografías y 23 carteles, donde se observan las personas en la cama, y tiene algunas anotaciones de qué persona se trata, en qué fecha fue a dormir, etcétera (fig. 33).

El interés en tomar ejemplos del arte, pintura, escultura, fotografía, literatura, cine, además de la arquitectura, es que, algunos artistas y creadores suelen llevar al extremo situaciones que no pasarían en la realidad, y cuando algo así sucede, se activan receptores en la memoria y provocan experiencias que hacen reflexionar sobre las rutinas y la realidad que vivimos.

Sophie Calle es una de esas artistas que se implican de forma muy personal en sus obras. Otra de sus obras muy interesante es aquella titulada “Gotham Handbook. Personal instructions for SC. How to improve life in New York City” 1998. Se trata de un reto que le hace el escritor Paul Auster a Sophie Calle para crear y mantener un servicio público de la ciudad, para lo cual ella escoge una cabina telefónica en la esquina de Greenwich y Harrison en Manhattan, la personaliza con algunos objetos como flores, una botella de agua, una silla, y se apropia de ella limpiándola y ocupándola, hasta que la cabina es removida por la compañía telefónica. La apropiación y el uso de un espacio público cualquiera es llevado a la caricatura con la personalización. Si bien, los espacios públicos son usados por todos, siempre existe la personalización con algunas firmas y marcas que se quedan en las paredes, en los troncos de los árboles o en el cemento fresco de una banqueta. Cual pintura rupestre la necesidad de marcar el paso del hombre por el mundo, sigue vigente, y por otro lado, la habitabilidad implica personalización y territorialización, así sea una cabina telefónica, una banca en el parque, o un momento de descanso a la sombra de una marquesina (fig. 34).

9. CALLE, Sophie, “Durmientes”. En *Quaderns d'arquitectura i urbanisme*. Num. 227. *Habitualmente*. Octubre 2000. P. 150-158.

### 3. Cuento *La Revolución*

El ejemplo que se tomó en la literatura para mostrar la búsqueda de comodidad y la habituación de un espacio interior es un cuento escrito por el polaco Slawomir Mrözek<sup>10</sup> (1930), aquí la ironía y el absurdo se complementan con un personaje que busca algo más que modificar el acomodo de su habitación:

*En mi habitación la cama estaba aquí, el armario allá y en medio la mesa. Hasta que me aburrí. Puse entonces la cama allá y el armario aquí. Durante un tiempo me sentí animado por la novedad. Pero el aburrimiento acabó por volver. Llegué a la conclusión de que el origen del aburrimiento era la mesa, o mejor dicho su situación central e inmutable. Trasladé la mesa allá y la cama en medio. El resultado fue inconformista. Inconformista que había causado. Pues sucedió que no podía dormir con la cara vuelta a la pared, que siempre había sido mi posición preferida. Pero al cabo de cierto tiempo la novedad dejó de ser tal y no quedó más que la incomodidad. Así que puse la cama aquí y el armario en medio. Esta vez el cambio fue radical. Ya que el armario en medio de una habitación es más que inconformista. Es vanguardista. Pero al cabo de cierto tiempo... Ah si no fuera por ese "cierto tiempo". Para ser breve, el armario también dejó de parecerme algo nuevo y extraordinario. Era necesario llevar a cabo una ruptura, tomar una decisión terminante. Si dentro de unos límites determinados no es posible ningún cambio verdadero, entonces hay que traspasar esos límites. Cuando el inconformismo no es suficiente, cuando la vanguardia es ineficaz, hay que hacer una revolución. Decidí dormir en el armario. Cualquiera que haya intentado dormir en un armario, de pie, sabrá que semejante incomodidad no permite dormir en absoluto, por no hablar de la hinchazón de pies y dolores de la columna. Sí esa era la decisión correcta. Un éxito, una victoria total. Ya que esta vez "cierto tiempo" también se mostró impotente. Al cabo de cierto tiempo, pues, no sólo llegué a acostumbrarme al cambio —es decir el cambio seguía siendo un cambio— sino que, al contrario, cada vez era más consciente de ese cambio, pues el dolor aumentaba a medida que pasaba el tiempo. De modo que todo habría ido perfectamente a no ser por mi capacidad de resistencia*

10. MRÖZEK, Slawomir, "La revolución" en *La vida difícil*. El acantilado. España, 2002.

*física, que resultó tener sus límites. Una noche no aguanté más. Salí del armario y me metí en la cama.*

*Dormí tres días y tres noches de un tirón. Después puse el armario junto a la pared y la mesa en medio, porque el armario en medio me molestaba.*

*Ahora que la cama está de nuevo aquí, el armario allá y la mesa en medio. Y cuando me consume el aburrimiento, recuerdo los tiempos en que fui revolucionario.*

Este cuento representa el cambio en la distribución del mobiliario dentro de un espacio propio, con el pretexto de la comodidad y el aburrimiento, como representación de la necesidad de un cambio en el interior de la persona, como si a veces en el propio pensamiento fuera necesario una transformación del mismo, una sacudida a las ideas preconcebidas, y el espacio y su distribución son una forma de ayudar al pensamiento a buscar esa diferencia. Podría comparar esta historia de necesidad de cambio con una anécdota en la que una señora desea un proyecto para su casa, se demolerá la casa vieja y se construirá en su lugar una nueva, la casa actualmente es bastante oscura, las recámaras, baño y cocina no tienen iluminación, ni ventilación natural, es prácticamente una cueva: oscura, fría y húmeda. Se le entrega una propuesta con espacios abiertos y mejor aprovechados, con mejor iluminación y ventilación y con un espacio de jardín, sin embargo, no le convence, ella quiere una casa igual a la que tiene ahora, sólo que nueva. Desconcierto por un lado, porque es ilógico tirar una casa para construir otra igual, la habituación está a tal extremo que existe un miedo a tener algo diferente o mejor. ¿Será que es necesario hacer todo tipo de transformaciones para darse cuenta que lo que existe desde un principio, es lo mejor para uno, mas no para los demás?

#### 4. El espacio de trabajo y la ciudad: *¿Quieres ser John Malkovich?*

Ejemplo tomado del cine, se trata de unas escenas de esta película de 1999 del director estadounidense Spike Jonze (1969). Aunque no es el argumento central de la película, el personaje principal consigue un empleo en una curiosa oficina ubicada en el piso “7 y medio”, cuya característica principal es el hecho de ser de media altura obligando a todos los empleados a caminar agachados por todos los espacios (fig. 35). Esta diferencia de los demás espacios les parece de lo más normal y trabajan acostumbrados a mantener el cuerpo agachado. Como una alegoría del ahorro de costos con el ahorro de espacio, los oficinistas se acostumbran a trabajar en espacios mínimos sin importar las consecuencias que esto que pueda tener en su salud.

35. Being John Malcovich, *still* de la película.



En el DF existían en 2008,<sup>11</sup> 382 mil 056 empresas y la mayor cantidad de viviendas que se están construyendo en la ciudad están en la periferia. Como se ha mencionado al principio, los tiempos de traslado de la vivienda a la oficina son de una a dos horas en promedio por viaje, y el tiempo que se pasa en la oficina es un horario de tiempo completo de ocho horas, más una a una y media hora de comida, más el tiempo extra que siempre queda al final de la jornada. Muchos ya llegan cansados sólo del viaje de ida.

Cada oficina está diseñada de acuerdo a sus requerimientos, número de empleados, y espacios comunes como salas de juntas, sala de espera, zona de café, archivos, etcétera. El espacio de trabajo de oficina en sí, cuenta con un área que va de 1.44m<sup>2</sup> a 2.25m<sup>2</sup> (escritorio en forma de L de 1.2x1.2m a un espacio de 1.5x1.5m) el cual tiene un proceso de apropiación del usuario que se da con objetos personales. En algunas oficinas no permiten ningún tipo de personalización e incluso exigen que el salvapantallas del monitor sea el logotipo de la empresa para mantener una imagen

11. Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI. *Censos económicos 2009*. [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/pdf/M\\_DF.pdf](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/pdf/M_DF.pdf).



36. Puestos de comida en la calle, dan servicio a oficinistas de corporativos en el DF.

Imagen: YVAO.

37 y 38: Típica oficina en EU que contrasta fuertemente con estos espacios lúdicos y luminosos de las oficinas de Facebook.

Imágenes: Antonio Rueda y Studio O + A.



“corporativa”. Poco a poco, otras oficinas, sobre todo si son de trabajos creativos, permiten tener espacios de esparcimiento y descanso en el programa, pues son tantas las horas que las personas pasan ahí, que se han dado cuenta de que la productividad aumenta si el usuario se siente cómodo, relajado y apreciado dentro del ambiente laboral (fig. 38).

Por otro lado, la mayoría de las oficinas no cuentan con área para comer. Las empresas más grandes y también las transnacionales, ofrecen como parte de las prestaciones, un comedor y espacio donde calentar la comida que algunos empleados llevan cocinada desde sus casas. Otra parte de la población flotante, busca en las cercanías lugar para comer que sea económico, sabroso y limpio. En Santa Fe, donde, como se

mencionó anteriormente, consideran una población flotante de 70 mil personas,<sup>12</sup> los servicios de restaurante son caros para el empleado promedio (150 a 200 pesos por persona) y si no quedan cercanos a la oficina, se tiene que tomar el automóvil forzosamente, mientras que otras personas recurren a los servicios ambulantes de comida rápida, más económicos (50 a 80 pesos por persona), que se ofrecen en las cajuelas de los autos directamente en las banquetas, como se ve en la fig. 36. Si la intención de los promotores de esta gran ciudad corporativa era dar una imagen de progreso, desarrollo y crecimiento económico, se olvidaron de que existe una gran población que hace que las empresas funcionen y de que necesitan espacios para comer, adecuados, limpios y cómodos. Las banquetas y jardineras suplen entonces esa función, ya que tampoco existen espacios exteriores que hayan sido pensados para que la gente pueda usarlos para comer o simplemente estar. Sí, puede que los edificios estén muy bonitos, o que los jardines estén muy cuidados, pero no hay un diseño urbano humano que los haga habitables, sino habituales, dando lugar a esta dualidad habitar-habitar un espacio público diseñado con un fin distinto.

Sin embargo, otras zonas de oficinas, como Polanco, Roma y Condesa en las delegaciones Miguel Hidalgo y Cuauhtémoc, son generadoras de gran actividad urbana, pequeños comedores, boleros de zapatos, cafeterías, papelerías, tiendas de regalos, etcétera, en locales ubicados generalmente en edificios antiguos que tienen viviendas y oficinas en los pisos superiores, para los cuales no es necesario ir en automóvil para acceder a ellos. Aunque aquí se generan otro tipo de problemas que tienen que ser sopesados por los habitantes locales, como son ruido y falta de espacios de estacionamiento, sin embargo, puede ser compensado con ventajas como la ubicación, los servicios tan cercanos y la facilidad de acceso en transporte público.

La gran accesibilidad a pie de tantas opciones, permite al oficinista liberar un poco la tensión acumulada por el estrés del trabajo, ejercitarse un poco al caminar y aprovechar de mejor manera su tiempo libre, para prepararse a regresar a trabajar el tiempo restante de la tarde.

Además, vale la pena mencionar que las nuevas formas de comunicación vía internet, permiten que cada vez más haya personas que realizan su trabajo sin salir de casa, lo que es una tendencia que genera cambios en el interior de las viviendas, tanto archi-

12. Aunque Phenelope Aldaz, menciona que son 100 mil personas en: ALDÁZ, Phenelope. "Proponen nueva forma de gobierno en Santa Fe". Periódico *El Universal*. 9 febrero 2011. <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/105132.html>

tectónicamente porque se requiere hacer una división entre la zona de trabajo y la zona de casa, así como de conducta y de comunicación, además de alteración de los horarios de trabajo personales, entre otros cambios que requerirían una investigación profunda.

## 5. La noche y la ciudad: *Noche de primavera 2004*

Como parte de los programas de recuperación y habitabilidad del Centro Histórico, organizado por el gobierno de la ciudad de México, el primer festival de inicio de la primavera de 2004 consistió en que el centro fuera literalmente tomado por los habitantes de la ciudad toda la noche del sábado 20 y todo el día del 21 de marzo ya que como parte de los festejos, se ofrecieron espectáculos artísticos y musicales en las diferentes plazas: la plaza Tolsá, la calle peatonal Gante, la alameda central y por supuesto el Zócalo, además de que algunos museos se mantendrían abiertos, también hubo descuentos especiales en los hoteles, asimismo, los restaurantes y cafés permanecieron abiertos, algunas tiendas de ropa, el metro funcionó gratuitamente durante toda la noche, por lo menos las líneas 1, 2, 3 y B. Este festival atrajo a mucha gente que se congregó a disfrutar de las calles, y de los espacios como nunca antes había sucedido en la ciudad (fig. 39).

Inti Muñoz, director del Fideicomiso del Centro Histórico de la ciudad de México, dijo respecto a la edición del 2009 que la celebración de la Noche de Primavera “confirma que el Centro Histórico es un organismo vivo a través del arte y al cultura, y que constituye un espacio habitable y un lugar más seguro que está en proceso de reinvención: un espacio público que se ha recuperado para la ciudad”.<sup>13</sup>

Mi recorrido inició a las nueve de la noche en el mirador de la Torre Latinoamericana, donde, con una vista pocas veces accesible, pude ver la ciudad y cómo cada vez llegaba más gente que se dirigía a los diferentes eventos. Continué con caminatas por las plazas Tolsá y Gante, el frío no fue un impedimento, seguido de un concierto en el Zócalo, y a las 3:30 de la mañana, fui al Centro Cultural España en la calle Guatemala, donde fue posible ver la exposición de ilustraciones de Dalí y después subí al restaurante donde ofrecieron tamales y atole para quienes quisieran recuperar fuerzas y continuar la fiesta. A las cinco de la mañana seguía habiendo gente en las calles,

13. Mención de Inti Muñoz, director del fideicomiso del Centro Histórico en la nota GDF, “Sexta Noche de Primavera en el Centro Histórico”, en: [http://www.arts-history.mx/noticiario/?id\\_notas=11032009145034](http://www.arts-history.mx/noticiario/?id_notas=11032009145034)

39. Aspecto de la “Noche de Primavera” en el 2009.

Imagen: Eneas de Troya.



algunos cansados, otros esperando el amanecer, y a esa hora ocupé una habitación —la única disponible a esas horas—, en el hotel Principal en la calle de Bolivia. La habitación consistía en una cama matrimonial, con un lavabo, y el baño compartido para por lo menos 15 habitaciones. Fue suficiente para concluir, pues ya en la mañana me regresaría a casa.

Este primer festival fue un ejemplo muy fuerte para todos los ciudadanos de que los espacios pueden vivirse y disfrutarse sin importar el momento del día, la gente de verdad se veía contenta y feliz de poder salir a la calle sin preocuparse por nada y sólo festejar y convivir, en los años siguientes, diferentes espacios y algunas variaciones respecto a horarios y servicios se fueron modificando al festejo, sin embargo algunas personas lo esperaban cada año como un evento importante, en el periódico *el Economista*, el autor de la nota escribe esto respecto al festival: “Apropiarnos de nuestra ciudad, esa ciudad a la que han secuestrado los automóviles, las prisas, los colectivos, los horarios, la crisis, los políticos, los delincuentes y las autoridades que nos la prestan ese ratito”.<sup>14</sup>

14. LINO, Manuel, “Una noche en nuestra ciudad”, en revista *El economista* en internet: <http://eleconomista.com.mx/notas-online/entretenimiento/2009/03/19/noche-nuestra-ciudad>.

Los eventos públicos, aquellos que son realizados en calles y plazas públicas, refuerzan la identidad y comunidad de los habitantes y promueven el uso de las calles para actividades que de otra forma, no tendrían lugar. La habitabilidad de la ciudad, también es recorrer sus espacios públicos y utilizarlos, no sólo para caminar, sino para jugar, divertirse, bailar, andar en bicicleta, etcétera. A pesar de que el evento fue cancelado,<sup>15</sup> ha habido otros eventos que también hacen uso de las calles y plazas, como festivales, conciertos, desfiles, ferias, etcétera, en los que se hacen instalaciones temporales de venta de alimentos, productos de cualquier tipo.

## 6. La plaza y la ciudad: Pink Ghost

En 2002, el despacho francés Périphériques<sup>16</sup> proyectó una instalación que duró dos meses, en una pequeña plaza del centro de París, la plaza Furstenberg, apenas 200m<sup>2</sup> que generaron un espacio de encuentro, sorpresa y descanso, el cual consistió en una capa de resina epóxica rosa que rodeó los árboles hasta una altura de 2.50m, cubriendo el piso del que luego sobresalieron formas de asientos y mesas, contrastando notablemente con la sobriedad de los edificios circundantes (fig. 40). Este espacio temporal propuso un discurso sobre el uso del espacio público en la ciudad. Posteriormente, se removió y fue reconstruida en el pabellón francés de la Bienal de Arquitectura en Venecia.

Los habitantes habituados a lo gris y antiguo de la plaza, debieron haber tenido diversas y contrastantes reacciones al encontrarse con este “fantasma rosa” que apareció de repente. Como si de un marcatextos se tratara. La plaza resaltó y sobre todo, representó un espacio disponible para poder sentarse y tomar un café, o acaso jugar y experimentar una transformación en la ciudad como una heterotopía.

15. Notimex. “Cancela GDF La Noche de Primavera” en periódico *La Jornada*, <http://www.jornada.unam.mx/2010/03/06/index.php?section=cultura&article=a04n3cul>.

16. El proyecto fue publicado en el libro: CROSS, Susana (coord). *OPOP, Optimismo Operativo en arquitectura*. Editorial Actar. Barcelona 2002. La página del despacho es <http://www.peripheriques-architectes.com/peripherique.html>. Y también hay algunas fotos en <http://www.designyearbook.com/2010/01/pink-ghost-by-peripheriques-architects.html>



40. Pink Ghost, la plaza antes y durante la instalación. Imágenes: Périphériques y Antonikon.

### **A manera de síntesis**

La intención de estas ejemplificaciones tan diversas fue premeditada, fue buscar en el choque y sorpresa del arte, la instalación arquitectónica, las posibilidades del cine, la imaginación en la literatura, y los eventos festivos en las ciudades. No se buscó ejemplificar sólo con arquitectura porque los otros objetos creativos también son inspiradores. El proceso de habitar-habitado es algo que vivimos a diario en nuestros espacios propios, y no es posible encontrar un choque de cambio si no nos tropezamos con algo fuera de contexto. Hay diferentes arquitectos que buscaron nuevas formas de habitar, quienes crearon grandes paradigmas en la historia de la arquitectura, como Le Corbusier con la Villa Savoye de 1929 o Rietveld con la casa Schröder de 1924, hasta obras más recientes como la casa en Bordeaux en Francia de 1991, de Koolhaas, donde las condiciones de inmovilidad del cliente fueron cruciales para el diseño de la casa. Ejemplos que, si bien nos enseñan diferentes soluciones de sus geniales creadores, son obras únicas repetidamente estudiadas en diferentes tesis y publicaciones, además de que una de las intenciones principales es que la ciudad en sí, cumple con características de habitabilidad que complementan las carencias en las viviendas actuales. En cuanto a diseño urbano, pocas son las oportunidades que se tienen de dise-

ñar una ciudad, sobre todo en México, donde primero llegan los habitantes y luego se organiza lo que ellos previamente asentaron. Como sea, encontrar en la sorpresa de la creación artística, es lo que estimula para comunicar la idea del proceso de habitar-habitar que se podría resumir con las siguientes etapas:

- REPETICIÓN DE CICLOS:** la habituación consiste en una repetición continua y similar de situaciones y características de un evento en particular que puede ser predecible, lo cual da seguridad de acción y comodidad, pero adormece los sentidos, hay pérdida de estimulación y existe conformidad.

- ELEMENTO SORPRESA,** intersticio: un cambio en el ciclo, un viaje, un choque imprevisto, un encuentro con algún conocido, cualquier evento fuera de lo común permite que los sentidos despierten, una oportunidad para borrar todo y empezar de nuevo, para tener una reacción en la que se pueda actuar en defensa para protegerse, o para encontrar la forma de aprovechamiento del evento inusual. Aunque puede existir entonces una sensación de pérdida de lo habitual y tener la necesidad de repetir el ritual, lo cual puede cambiar completamente de ritmo. Sin embargo puede haber un proceso de adaptación.

- SIMULTANEIDAD:** existen eventos que pueden no interrumpirse con el elemento sorpresa, por ejemplo, el sueño, de cualquier manera, el ciclo del sueño continúa, el día y la noche, esto permite tener un punto de referencia, no todo es completamente nuevo.

- ALINEACIÓN:** el evento sorpresa ha pasado, por lo que poco a poco los ciclos se estabilizan y se alinean los eventos nuevamente.

- DEL HABITUAR AL HABITAR:** la estabilización del ciclo que no llega aun a la repetición exhaustiva, en la que el movimiento, la sorpresa y lo común encuentran un balance equilibrado. Aquí vuelve a empezar el ciclo.

## ENCIERRO DE HOSPITAL

Continuando con la idea de que las primeras necesidades son las relacionadas con el cuerpo y sus condiciones naturales y que todas cuentan con un espacio definido para satisfacerlas y casi todas también con un factor de placer intrínseco, ahora se analizará una de esas necesidades del cuerpo que están relacionadas con el dolor y la enfermedad, donde el espacio fundamental para tratarla es precisamente el hospital y los centros relacionados con la salud, consultorios, laboratorios, estancias. Los siguientes dos textos describen dos situaciones distintas tanto de enfermedad como de hospital en las que sucede un internamiento. En éstos se trata de ejemplificar que en estos espacios ni se habitúa ni se habita, desde el punto de vista de los enfermos o pacientes, ya que las personas que trabajan ahí tienen una vivencia muy distinta, que es más entendida como una labor cotidiana, con horario fijo y con una intención determinada, el enfermo, por el contrario, asiste porque es precisamente una necesidad, no un gusto (a menos que sea un nacimiento o un problema de cirugía estética) y tiene que mantenerse en un espacio fijo, encerrado y sin posibilidad de movimiento más que dentro del propio cuarto o pasillo.

La enfermedad generalmente avisa al cuerpo por la existencia de algún tipo de dolor y la complejidad de los síntomas que lo acompañan, donde los hospitales, como espacios urbanos-arquitectónicos de la curación, no siempre son espacios agradables a pesar de cumplir al pie de la letra las “condiciones de habitabilidad” que conocemos —buena temperatura, iluminación, ventilación y espacios de circulación suficientes. Si no se alcanza a habituar un paciente en una hospitalización, pero tampoco se alcanza a habitar, ¿existe una relación de espacio-lugar entre la persona y su cuarto temporal? O, ¿simplemente se está a la espera de poder salir? A diferencia del proceso explicado en el capítulo anterior, el “elemento sorpresa” del no saber de una enfermedad al tener la noticia de que se necesita hospitalización, no se alcanza a asimilar rápidamente y generalmente es tomado de forma negativa.

El hospital está como en una categoría aparte de los no lugares, de acuerdo a Augé, los no lugares son aquellos en los que el anonimato es característico, los pacientes no son anónimos.



41. Vestíbulo de la zona de hospitalización del hospital 20 de noviembre. Imagen: Tamés Trápaga Arquitectos S.C.

## 1. En el Hospital 20 de noviembre

En el piso cuatro del Hospital 20 de noviembre diseñado por el Arq. Enrique García Formenti que se encuentra en la avenida Félix Cuevas de la Ciudad de México se encuentra el área de hospitalización de Neurología en el ala nororiente donde están hospitalizados pacientes con enfermedades del cerebro, ya sea para diagnosticar, para tratar o para operar, todos los días a las once de la mañana la hora de visita comienza, llegan familiares y amigos para acompañar y ayudar a sus enfermos. Al ser un hospital de seguridad social, la seguridad y el control de acceso es muy importante, por lo que para llegar a dicho piso, los visitantes tienen que pasar por varias etapas. El acceso para visitantes y derechohabientes del hospital no se encuentra en la entrada principal del edificio, ésta sólo se reserva para los trabajadores y médicos que laboran en el hospital; el acceso se encuentra justo en la parte posterior del edificio, en la entrada de urgencias, por la Av. San Lorenzo. En el vestíbulo de la calle, se accede por un torniquete. Si llueve o hay mucho sol no hay protección más que la de los árboles y la pequeña cubierta de policarbonato que protege el torniquete y el marco detector de metales. En caso de lluvia, todas las personas que por lo general se encuentran esperando afuera a su familiar, se protegen en una pequeña área cubierta del otro lado de

44. Lavabo en cuarto de hospitalización.  
Imagen: YVAO.



la calle en el edificio de oficinas del hospital. Después se atraviesa un gran patio, desde ahí se ve la estructura volada de herrería en forma de “V” en el noveno piso del edificio. Se llega al sótano del hospital donde se tiene que subir a la planta baja donde se encuentra el vestíbulo principal donde hay una cafetería y el área de relaciones públicas. Ahí se tiene una vista de la avenida

Félix Cuevas y de la unidad habitacional de Mario Pani. En el módulo de relaciones públicas se solicita el pase de visita para la cama correspondiente. Camina por el pasillo donde se encuentra otro vestíbulo donde están los elevadores y las escaleras, (fig. 41), custodiados incesantemente por policías.

Se llega al piso de hospitalización, ahí, se atraviesa el vestíbulo y a través del pasillo llega el aroma de encierro antiséptico del hospital. La luz es blanca, los muros de un azul claro al igual que el piso vinílico. En este vestíbulo no hay nada más, son dos elevadores con vista panorámica a una de las estructuras y cuatro elevadores de mayor dimensión, donde transportan camillas, uno de ellos se utiliza únicamente para deshechos, los accesos a los elevadores deben estar libres de obstáculos en caso de que tengan que trasladar a un paciente a otro piso o a quirófano. En las paredes hay

un barandal a la altura de las camillas y donde pueden sostenerse los pacientes que no pueden caminar. El cuarto de hospitalización consiste en dos camas (o una dependiendo la atención que requiera el paciente), un sillón, dos sillas, un lavabo exterior con espejo (fig. 43) y un cuarto de baño completo, ventana de cristal esmerilado hacia el exterior con poca visibilidad del paisaje circundante y cancel de cristal claro hacia el pasillo, hay cortinas entre las camas y hacia el pasillo, por si se quiere un poco más de privacidad, es un espacio de buena temperatura, buena iluminación, y lo mínimo necesario para poder ser atendido por los médicos y con espacio para manipular sillas de ruedas o camillas. Con un permiso especial, se pueden introducir televisiones o radios, pero no es lo común. El paciente pasa largos tiempos y letargos de sueño entre la visita de los médicos por la mañana, las enfermeras que revisan los signos vitales, los cambios de iluminación en la ventana, la hora de la comida y la hora de los medicamentos (si es que hay), los días se hacen largos y pueden perder la noción del tiempo y de lo que sucede al exterior. Después de la visita, se vuelve a hacer el recorrido a la inversa hasta la salida. Y así sucede todos los días, hasta que se le da el alta al paciente, que puede ser una semana, o hasta un mes, quizá más. Todo lo anterior desde el punto de vista del visitante.

Mientras el paciente se queda en su habitación, el tiempo continúa avanzando lentamente, permanece encerrado y tiene una vivencia distinta. Si tiene cierta movilidad, puede levantarse solo para ir al baño, salir al pasillo a caminar de un lado a otro, a mirar por la ventana que está al final, empieza a reconocer a las enfermeras, médicos, a los policías y también a los otros enfermos con quienes puede compartir experiencias, todo con la protección tibia del hospital. Si no puede moverse, es probable que tenga que estar un familiar o amigo que lo ayude todo el tiempo. La noción del tiempo es distinta, pues puede ser medida por las horas de comida, las visitas de los médicos y las enfermeras o cuando llegan a limpiar la habitación y a sacar la basura. Pues generalmente, no saben cuánto tiempo estarán ahí, ni cuando podrán volver a casa. La personalización de la habitación es limitada a unos cuantos objetos personales y de limpieza, una cobija, algunas revistas o libros, si es que todavía pueden leer, y ya. No hay más, pues es probable que estén con la sensación de que ya falta poco para salir.

Algunos pacientes que sufren enfermedades del cerebro, como en este caso, tienen problemas de orientación. Una persona normal después del primer recorrido es capaz de orientarse y formarse en la mente una imagen de cómo es el espacio, el pasillo, donde hay que dar vuelta, etcétera. En los edificios grandes como los hospitales, o las clínicas donde hay muchos pasillos, éstos se vuelven de repente laberínticos. Entonces

43. Uno de los pasillos interiores del hospital de Nutrición.

Imagen: YVAO.



se recurren a señales o puntos de referencia que orienten. La planta del hospital es en forma de “H”, muy claramente identificable, las dos líneas largas son las crujías de camas, los pasillos, y la línea corta horizontal es donde se encuentran los servicios, los elevadores y las escaleras, todos conectados por ese vestíbulo principal. Las ventanas funcionan también como punto de referencia, se tiene vista clara de los dos espacios cubiertos por las estructuras. En el caso de este hospital, los largos pasillos entre camas, conectados al centro con otro pasillo ancho y de ahí al vestíbulo son legibles, aunque pueden llegar a confundir a la persona enferma por su homogeneidad.

## 2. En el Hospital de Nutrición

En el Instituto Nacional de Ciencias Médicas y Nutrición que se encuentra en la zona de hospitales de Tlalpan, el acceso que pareciera ser más restringido para los visitantes, es mucho menos estricto. Ahí se encuentra en la zona de hospitalización, las enfermedades que más tratan es el cáncer y algunos pacientes con esta enfermedad

tienen que internarse cada tres semanas para sesiones de quimioterapia que duran cinco días seguidos. En el tercer piso están las camas de hospitalización. El hospital cuenta con un vestíbulo general para todo público en el acceso a hospitalización y urgencias. Este vestíbulo cuenta con área de bancas, baños y un pequeño módulo de información y un expendio de café. Ahí pueden sentarse 50 personas a esperar en caso de que no entren a la visita del hospital. En la calle, sobre la banqueta, cuenta con dos bancas de concreto y es totalmente acristalado, se tiene vista de las personas que entran y salen, lo que hace que la espera sea más entretenida y gracias al contacto visual se puede anticipar la salida de alguien. En el acceso al hospital se atraviesa el marco de acceso y por un pasillo cubierto se llega al vestíbulo principal del hospital en planta baja, donde está un segundo control de policías, aquí hay una iluminación menor, muy baja y se resaltan los muros con algunas obras de arte, como pinturas y esculturas, por el pasillo de la izquierda están los elevadores y las escaleras. Al llegar al piso deseado se llega a un tercer vestíbulo con una sala de descanso unas divisiones de espacio en forma de cilindros, que dirigen a los pasillos de camas. Y aquí el pasillo como de cualquier otro hospital tiene los carritos de las vendas y los sueros estacionados a diferentes distancias, cuenta con sala para las enfermeras, sala de médicos, central de enfermeras, sépticos y cuartos de hospitalización con baño para una sola persona. Hay de diferentes dimensiones, los más equipados tienen mayor área y cuentan con sala de tv, clóset y baño privado. Además de una vista muy buena del periférico, el estadio Azteca o el bosque de Tlalpan. Pareciera que es un hospital que se preocupa más por el bienestar ambiental del paciente y del visitante. No hay problemas de “derroche de espacio” y puede tener habitaciones semicirculares, sala de descanso para pacientes y juegos de luz que evitan la sensación de “encierro de hospital”.

El cáncer y otro tipo de enfermedades, al contrario de las enfermedades de la mente, no afectan la percepción espacial ni temporal, sin embargo afectan la movilidad de las personas que pueden estar conectadas a aparatos de oxígeno o sueros. Algunas requerirán de sillas de ruedas. El tiempo que permanecen en un solo lugar es mucho mayor por lo que es muy importante que cuenten con un punto focal que los distraiga. Vistas hacia el exterior, la calle, el cielo, o algún edificio y al interior con algún cuadro o pintura. Para lo cual este hospital logra acercarse al definir esta intención como parte de su diseño, pues las habitaciones tienen vistas y algún motivo decorativo que da la sensación de que es un espacio más amable. Estos pacientes no tienen problemas de orientación, ni de percepción y se dan cuenta de todo lo que pasa alrededor, si la enfermedad se los permite, pueden llevarse libros o revistas para leer, algo para entretenerse mientras pasan los medicamentos. Tienen mejor conciencia



44. La sala de espera de consulta externa.

Imagen: YVAO.

del tiempo y el espacio también, pero como en el caso anterior, el estar en un espacio fijo sólo permite una visual, una perspectiva, una sola imagen fija que se queda en la memoria.

### 3. La sala de espera

Los trámites, las largas filas y las largas esperas de una consulta externa. El servicio médico del seguro social, generalmente, es deficiente debido a los procedimientos burocráticos de sus oficinas. Además de que los espacios son los más austeros precisamente por economizar, lo que siempre implica salas de espera con asientos de plástico rotos, pisos fríos de loseta de terrazo o vinílicos, iluminación fluorescente y si acaso hay una vista, es a través de ventanas de aluminio y se ve una jardinería descuidada y barrotes azules o verdes hacia la calle. Las puertas a los consultorios en colores grises o azules y verdes muy claros, siempre cerradas y sin posibilidad de saber si el doctor sigue ahí o si ya se ha ido. Las ventanillas de los trámites son muy pequeñas y solo es posible ver la mano del servidor público o hay que agacharse para asomarse y poder ver su cara, como una necesidad natural de ver con quién se está hablando. Si acaso

fuera de cristal, éste se encuentra totalmente saturado de anuncios o avisos. Los sanitarios generalmente no funcionan, las puertas se cuelgan y no cierran bien, o no hay puerta. Probablemente algunas situaciones sean solamente por falta de mantenimiento, pero en algunos casos la disposición de los accesos a los sanitarios están mal resueltos, pues se puede ver al interior todo lo que sucede, rompiendo cualquier posibilidad de intimidad. El momento de la consulta siempre llama la atención que con las puertas cerradas nunca se ve el interior del consultorio y es como si no existiera doctor alguno, como si se tratara de un escenario.

Los tiempos de espera en una consulta externa, son largos y tediosos, la arquitectura no ayuda a por lo menos tener una estancia agradable y si se trata de una urgencia, peor. Como la espera en el tráfico, las personas se las arreglan con revistas, libros o música portátil. En algunas salas ponen televisión, pero aun así, no deja de sentir una pérdida de tiempo. Además en las salas de espera, la gente encuentra oportunidades de platicar y comentar sus propias experiencias, a pesar de que, como se ve en la fig. 44, las personas que están esperando una consulta externa no pueden verse debido que al acomodo de las bancas no promueve la socialización.

## **El Hospital**

Escenario alegre para los nacimientos, escenario terrible para los decesos. Es quizá el único espacio donde se conjugan ambos acontecimientos. Y quizá el espacio donde menos se pone atención en el cuidado de un espacio atractivo y más cuidado e importancia en el aspecto de la funcionalidad de todas las secciones de su mecanismo. Del latín *hospes*: huésped, se refería a los recintos en los que los extraños y visitantes eran albergados. El término se aplicaba indistintamente a hospicios, orfanatos y hospederías.

A partir de la revolución Francesa, las clases humildes empiezan a tener una asistencia médica, y es el momento en que se desarrolla la medicina y los hospitales se convierten en escuelas de medicina. En México, los primeros hospitales-capilla eran administrados por las órdenes religiosas y básicamente atendían las enfermedades infecciosas propias de la conquista, en un segundo periodo, después de la guerra de Independencia y hasta antes de la revolución, la arquitectura hospitalaria fue escasa debido al momento histórico que vivía el país, y no fue, sino hasta 1905

que se puede decir que inicia la “Arquitectura Hospitalaria Moderna”,<sup>1</sup> con el hospital General de México, que consistía en una serie de edificios de un piso y en cada uno de ellos se desarrollaba una especialidad médica y en otros los servicios comunes, todos ellos ligados por largos pasillos. Contaba con treinta y dos camellones con capacidad para mil enfermos. Además de que integraba espacios para la investigación y la enseñanza.

Tiempo después, la concepción del hospital desde el punto de vista arquitectónico cambió con la incorporación del elevador, ya que superponiendo los pisos por especialidad se lograba un ahorro en áreas de construcción, concentrando los servicios y evitando largos tiempos en los recorridos. Además de las nuevas tecnologías de construcción ligadas con las tecnologías para tratamiento de los enfermos, que también cada vez requerían espacios de menor dimensión para poder albergar equipos, sin embargo, suele pasar que las tecnologías en los tratamientos son mucho más veloces que las construcciones, con las consecuentes adaptaciones en los espacios.

De acuerdo a José María Gutiérrez,<sup>2</sup> las cuatro partes fundamentales de un hospital constan de: hospitalización, servicios generales, consulta externa y enseñanza. En donde las tres funciones principales son: atención, enseñanza e investigación.

Con la creación del Seguro Social (IMSS) en 1943 y del ISSSTE en los años sesenta, trajo al país desarrollo de nuevos hospitales con una visión de atención social. Los servicios privados que se vienen desarrollando igualmente desde los años cuarenta, utilizan los mismos criterios de diseño que los hospitales de seguridad social y permiten que sus ingresos se reflejen más en sus espacios, tanto en espacios abiertos como en las propias habitaciones. Hasta el 2009, según datos del INEGI, había 608 unidades médicas en el DF.

Roberto Ernesto Roses<sup>3</sup> menciona en el concepto de los “Hospitales del Futuro” una serie de características importantes que afectarían el diseño de los espacios hospitalarios: *Serán menos*, al existir una cultura de prevención, las enfermedades serán menos fuertes y podrán tratarse en las propias viviendas. *Serán más pequeños*,

1. TAMÉS Trápaga, ... *Última piedra. Centro Médico Nacional 20 de noviembre*. Tamés Trápaga Arquitectos S.C. ISSSTE. Instituto de Ingeniería. UNAM. México, 1994. P.1.

2. GUTIÉRREZ, T. José María. “El diseño de hospitales en México”. Revista *Enlace*, enero de 1993, año 3 num.1. P.39-61. México.

3. ROSES, Roberto-Ernesto. *Arquitectura Hospitalaria*. Buenos Aires, 1999. <http://www.arquitectura.com/arquitectura/monografias/arqhosp/roses.asp>

serán especializados, por lo tanto los espacios serán adecuados a esa especialización. *Serán abiertos*, con la idea de una relación más abierta entre el paciente, el médico y sus familiares, un espacio público que forme parte de una comunidad. *Estarán integrados horizontal y verticalmente*, horizontalidad en el sentido de comunicaciones internas: accesos legibles, comprensibles y amenos, y vertical en el sentido de la organización interna. *Consolidación del hospital de día*, es decir que se pueda lograr que los internamientos sean mucho más cortos y de ser posible el mismo día, que el paciente pueda volver a su casa. *Influencia de la telemedicina*, las nuevas tecnologías permitirán llevar servicios médicos a lugares lejanos de los espacios hospitalarios, donde se pueda atender sin que se tengan que construir otros centros médicos.

Esta serie de ideales permitirán que la relación entre el “paciente” y el médico se convierta más en un usuario que confía su salud a un médico que se interesa en él, de manera que al ser visto como un espacio público cualquiera, se pierda la idea de encierro y se vea como una oportunidad de aprender, no solamente como enseñanza a los médicos y profesionales, sino como un aprendizaje sobre el propio cuerpo y sus fallas para prevenir y no enfermar, y en caso de estarlo, ser atendido por alguien que desea cuidarlo y curarlo, donde los espacios sean flexibles, abiertos, ventilados, luminosos, cálidos, con áreas de descanso y lo más importante: tengan posibilidad de movimiento lo que permitirá que efectivamente se puedan habitar.

Los ideales mencionados anteriormente tienen por finalidad que las hospitalizaciones sean menores y de menor duración, sin embargo, el hecho de ser internado, no cambiará la percepción que se tiene de la enfermedad, la habitación y el tiempo de internamiento, pues la descripción de estos “encierros” nos ayudaron a entender que el estar en un espacio cerrado, sin poder moverse y sin poder salir de él, impide la percepción del tiempo, y el espacio se convierte en una imagen fija, pues no tiene el movimiento continuo del viaje de un lugar a otro y la libertad de movimiento que tendría si estuviera en su rutina habitual. Aquí el habitar ni el habitar tienen lugar, debido precisamente a la ausencia de movimiento.

## CONCLUSIONES

El análisis hecho de la Calzada Ignacio Zaragoza ha mostrado que la habitabilidad y la habituación durante el viaje son esa serie de imágenes continuas de diferentes puntos identificables a través del recorrido que forman en la memoria del viajero un imaginario de su ciudad y del recorrido que hace como parte de su rutina diaria. Si se analizara cualquier otra avenida o calle, quizá se llegue a la misma conclusión. Los ritmos, la publicidad, algunas características especiales que se llegaran a encontrar que las hagan especiales, forman un imaginario de lo que es, lo que fue y lo que nos gustaría que fuese ese paisaje urbano. El imaginario tiene tal fuerza, que forma una especie de “memoria histórica”, pero a su vez, también permite una búsqueda de mejoramiento.

Si se hiciera un ejercicio de mejoramiento en la calzada Zaragoza, sería la posibilidad de uso de los camellones, con juegos, espacios para patinar, para andar en bicicleta, con módulos de servicios y de mantenimiento, publicidad regulada y ordenada. Pero sería más realista, que las calles laterales, justo las que tienen contacto con las colonias aledañas, fueran más anchas, conteniendo ciclovías y que permitan que los tramos cortos que se llegan a caminar ahí tengan mejores condiciones, como arbolados, espacios de descanso, bahías para tomar el transporte público e incluso algunos espacios que se puedan usar por los peregrinos que cada año vienen a la ciudad. Mientras el espacio se use, la gente llama a los demás porque ahí *está sucediendo algo*.

En cuanto a los viajeros urbanos en automóvil y el tráfico que sucede a diario, también es característico de la calzada Zaragoza y no ha disminuido a pesar de las obras del distribuidor del 2002, y no lo hará mientras se sigan construyendo viviendas en la periferia y se sigan considerando cajones de estacionamiento en edificios en altas proporciones en zonas que tienen resuelta la movilidad por medio de transporte público, como parte de una reglamentación vigente, que quizá deba revisarse y analizar sus aplicaciones. Si uno de los objetivos en la ciudad es que el automóvil sea usado en menor frecuencia, ésto no funcionará mientras existan formas de llegar en auto y lugares disponibles para estacionarse

Esto no es nada nuevo, ya en 1971, Jan Gehl escribió acerca del problema de los

45. Unos niños  
juegan con las  
fuentes.  
Imagen: YVAO.



automóviles en las ciudades: “La segregación de las diferentes funciones urbanas y la confianza en el automóvil han provocado también que las ciudades se hayan vuelto más aburridas y monótonas”.<sup>1</sup> Ahí describió una serie de propuestas para lograr que una ciudad tuviera espacios públicos más humanos y usables. Sin despreciar, por supuesto, el uso del automóvil, simplemente separando los espacios para las diferentes funciones, aplicando adecuadamente las escalas, hasta llegar a la escala humana, que es la que vivimos a diario, porque precisamente “las calles y las plazas constituyen la verdadera esencia del fenómeno *ciudad*”.<sup>2</sup> Donde en las calles y plazas se puede caminar, se puede jugar (como en la fig. 45), se puede uno detener simplemente a mirar (como en la fig. 46), o se puede uno sentar en algún recoveco, sólo unos minutos.

No se puede prescindir del automóvil, sin embargo, puede haber una convivencia real entre peatones y automóviles. Al mismo tiempo, tampoco se podría perder

1. GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano*. (1971) Trad. María Teresa Valcarce. Ed. Reverté. Barcelona 2006. P. 86.

2. GEHL, *Op. Cit.* P.101.



46. Sobre Masaryk, en Polanco. La noche también ofrece alternativas de disfrute de la ciudad.

Imagen: YVAO.

el transporte público, pero sí puede ser de mejores condiciones y se lograría que la vivencia de recorrer las ciudad sea más cómoda.

Desde el punto de vista urbano, la ZMCM se podría convertir en una ciudad policéntrica, aunque de cierta forma, ya lo es, sin embargo, el Centro Histórico

sigue siendo muy importante desde varios puntos de vista (historia, turismo, servicios, política, etcétera), al perder la centralidad, se constituyen multiplicidad de centros, de esa forma la distribución de usos y funciones será más diversa y se podrían disminuir los largos trayectos para llegar de un punto a otro; mientras se sigan concentrando las áreas de trabajo en un extremo y las viviendas del otro, por más medios de transporte, segundos pisos y grandes obras que se construyan, no se logrará disminuir el tráfico y el tiempo, porque el crecimiento poblacional es proporcional al aumento de actividades económicas.

Quizá algunas de las acciones gubernamentales estén equivocadas en el problema de fondo, y algunas obras sólo pretenden resolver el problema de manera inmediata —con los tiempos del sexenio— sin identificar las consecuencias que puedan tener

a largo plazo. Sin embargo, no se puede negar el mejoramiento en la experiencia de la ciudad con la incipiente intención de hacerla más habitable, ejemplos como la conversión de algunas calles a peatonales y las ciclopistas para el uso de la bicicleta, entre otros. Aunque sólo es el principio, la población también está en ese proceso de aprendizaje. Por otro lado, puede ser sorprendente que inicialmente exista una negativa por parte de los vecinos a cualquier propuesta que pueda existir respecto al mejoramiento urbano, al sentir que puede afectar la vida a la que están habituados, y es precisamente ese intersticio, ese elemento sorpresa —que se mencionó anteriormente—, lo que hace que haya una reacción y un cambio en la rutina.

Por otro lado, hay una deuda de la arquitectura hacia la ciudad, una responsabilidad social muy importante al hacer que las propuestas urbano-arquitectónicas sean abiertas a ella, mas no que la nieguen. Una arquitectura que se integre de forma natural a los caminos y recorridos urbanos sin perder a su vez, la privacidad que pueda requerir su programa interno.

Además de que haya reconsideración de los siguientes puntos que ya han sido, por lo menos comentados, por diferentes autoridades, como formas de mejoramiento de la ciudad:

- Recuperación de los espacios residuales como camellones, lotes baldíos, etcétera como parte del espacio público.
- Generación de múltiples centros de servicio urbanos a lo largo de la ciudad que permitan desplazamientos más cortos entre viviendas, centros de trabajo, centros comerciales y de esparcimiento.
- Arquitectura hacia la ciudad, de usos múltiples y con servicios urbanos.

Para complementar, se mencionan rápidamente las propuestas que están en proceso por parte del gobierno de la ciudad para conocer hacia dónde se están dirigiendo los cambios que ya desde entonces, se están trabajando.

Estas propuestas concretas del “Programa General de Desarrollo Urbano del 2001”, mencionaba los siguientes objetivos:

- Redensificación de las delegaciones centrales.

- Protección del uso de suelo.
- Potenciar el uso de suelo destinado a la vialidad.
- Agilizar la movilidad de los usuarios de transporte público y privado.
- Promover la mezcla de usos de suelo en las delegaciones.
- Reducción del impacto ambiental del transporte.
- Mejorar las vialidades.
- Reducción de la tasa de crecimiento de viajes por persona.

Para lo cual el “Programa Integral de Transporte y Vialidad 2002-2006”, propuso los siguientes proyectos para lograrlo:

- Autobuses con carriles confinados –el Metrobús fue inaugurado en 2005.
- Ciclopistas –la ciclista del Paseo de la Reforma recién fue inaugurada en 2010, y el sistema de préstamo de bicicletas *Ecobici* funciona desde 2010 también como parte del incentivo de uso de bicicleta como medio de transporte en la ciudad.
- Segundos pisos –iniciadas las obras desde 2002, y en construcción el tramo de conexión con el Estado de México, que será de cuota.
- Sustitución de microbuses y renovación de taxis –en proceso.
- Regulación del transporte de carga –funcionan con un horario restringido de acceso a la ciudad.
- Nuevas tecnologías en los transportes urbanos –para reducir la contaminación.
- Promoción y mejoramiento del transporte escolar y de personal, –se intentó imponer el uso de transporte escolar obligatorio en 2008.<sup>3</sup>
- Tren suburbano –funciona la primer línea de Buenavista a Cuautitlán desde 2008.<sup>4</sup>

Todos estos puntos descritos tienen posibilidades de análisis tanto de su justificación como de los resultados que pueden obtener a largo plazo.

3. Secretaría del Medio Ambiente del DF, “Programa de Transporte Escolar” <http://www.sma.df.gob.mx/prote/index.php?opcion=9>

4. Página del Tren Suburbano en la ZMCM. <http://www.fsuburbanos.com/index.php>

En cuanto a la revisión que se hizo de los ejemplos en el arte, la literatura y la arquitectura, ésta sirvió para entender que mediante el contraste, la contradicción, lo efímero y lo emocional, se puede proporcionar una nueva lectura de lo tradicional, lo formal y lo cotidiano, dando a conocer valores y recovecos ignorados por la costumbre que la misma habituación había escondido.

Además, el contraste del movimiento en la calzada con lo estático de un internado en el hospital, nos ayudó a entender que el movimiento es precisamente esa característica que permite el habitar a través de la habituación de los recorridos, mientras que en el viaje es una serie de imágenes en movimiento que forman un imaginario, mientras que en el hospital, se trata de una imagen fija.

Finalmente, la comprensión de la habitabilidad y la habituación tiene un factor de complejidad que no sólo la disciplina arquitectónica puede revisar pues puede extenderse a otros campos del conocimiento que enriquezcan su significado y aplicaciones.

## ANEXO A

### El Sistema Visual

Para complementar la información respecto a la percepción de imágenes en movimiento, se hace un resumen de cómo funciona el sistema visual en el ser humano, toda esta información proviene del libro de Javier Monserrat, *La percepción visual. La arquitectura del psiquismo desde el enfoque de la percepción visual*. Sobre todo en el capítulo IX, Profundidad y Movimiento, p. 337-379.

El sistema visual consiste en varios elementos a considerar:

**EL OJO**, es el receptor físico de las imágenes. Es el órgano de la visión, el órgano receptor de las imágenes que se recogen en el nervio óptico y que lleva los mensajes directo al cerebro.

**EL OBJETIVO**, el objeto de la visualización, cualquier imagen física real o virtual que se puede ver.

**LA LUZ**, la energía radiante que al interactuar con una superficie se refleja, se transmite o se absorbe. La luz informa de los objetos físicos colocados ante el ojo y permite construir una imagen visual.

**EL CEREBRO**, es el receptor de toda esa información visual que se presenta ante la vista y que interpreta de diferentes maneras dentro del sistema visual de acuerdo a un sistema de imágenes, relaciones, conocimientos y aspectos culturales de la persona en particular.

La percepción se entiende como un flujo de estímulos que son registrados sensitivamente como sensaciones y que van encaminados a ser percibidos o interpretados en una “presentación” del mundo por el procesamiento físico-biológico dando lugar a un conocimiento que “representa” el mundo desde la imagen por el procesamiento producido por la actividad de la conciencia-mente. Es decir:

estímulo → sensación o percepción → conocimiento

percepto → concepto

Hay varios niveles en la organización perceptual, como son: el color, los objetos, la profundidad y el movimiento. Que en conjunto forman una imagen. Uno de los fenómenos de organización que han sido estudiados por varios psicólogos es la teoría de la Gestalt, que significa forma o figura, y se trata de fenómenos organizativos de la percepción en los que existe un agrupamiento automático de los estímulos sensibles en formas y figuras. Ellos establecieron varias leyes de organización que son: Proximidad, Similitud, Clausura-pregnancia, Buena continuación, Región común, y Conexión.

### **La Percepción del objeto**

Cuando se ve una imagen en conjunto, se perciben formas y figuras que configuran principalmente los objetos, éstos tienen unas constantes que permiten reconocerse a pesar de que la imagen tenga cambios continuos. Estas constantes son:

**DIMENSIÓN.** El efecto perceptual del tamaño y su constancia a pesar de la distancia o las dimensiones de su imagen en la retina. Sin embargo, puede haber ilusiones provocadas por el contexto, por ejemplo, la dimensión de la luna parece ser mayor cuando se encuentra más cerca del horizonte que en la parte más alta del cielo, esta ilusión se da gracias a que la cercanía visual con el contexto, los edificios, los árboles, hacen que parezca mayor.

**POSICIÓN.** La suposición generalmente admitida, es que el sistema visual a pesar de los movimientos constantes de los ojos y de la cabeza, hace un cálculo con tres variables: el movimiento del ojo, el desplazamiento retinal del objeto y la percepción de la posición del objeto.

**ORIENTACIÓN.** El sistema visual funciona automáticamente para percibir objetos que están orientados de una cierta manera en relación al horizonte.

**FORMA.** La constancia de la forma se produce cuando se percibe un mismo objeto desde diferentes escorzos, se identifican características comunes que se reconocen en los objetos, ya sean en dos o tres dimensiones.

**PROFUNDIDAD.** El espacio tridimensional da la sensación de profundidad o relieve que hace ver unas cosas delante de otras. Permite definir qué es más lejano o cercano. Hay una serie de claves que permiten definir la profundidad. Son las siguientes:

- **Acomodación.** La posición del objeto respecto a la distancia con los ojos, la cercanía o lejanía del objeto permite verlo con mayor o menor definición, si el objeto está muy cercano a la vista, los ojos hacen un movimiento mayor para enfocarlo monocularmente o binocularmente. Si el objeto está lejano a la vista, dentro de un umbral determinado será posible verlo con mejor definición.

- **Información estereoscópica.** Cuando las imágenes planas engañan al sistema visual y producen ilusoriamente la percepción de profundidad. Aplicado en las imágenes en tercera dimensión y en el cine. Esta ilusión es producida cuando las imágenes se encuentran un poco desfasadas en sentido horizontal y al verlas a determinada distancia, la mirada se “cruza” y la mente junta la información de la imagen en ambos ojos dando la ilusión de profundidad.

**INFORMACIÓN DINÁMICA.** Los objetos presentes en el flujo óptico son percibidos según la distribución óptica de la luz. La disparidad de un objeto en movimiento dentro del campo visual produce efectos cambiantes en el tiempo que también son computados en orden de la percepción de profundidad. Estos son elementos de la información dinámica:

- **Paralelaje del movimiento.** El flujo óptico de la escena que se presenta ante la mirada, los objetos más cercanos se mueven más aprisa que los más lejanos. Este efecto se produce siempre en relación al punto de fijación de la mirada.

- **Flujo óptico por el movimiento del observador.** Así como en el paralelaje del movimiento, el punto de fijación de la mirada en la escena da información relativa de las características de los objetos, la textura de sus superficies, ya sean curvas o planas que les dan forma y de acuerdo a su posición generan puntos que se encuentran a diferentes distancias de los ojos, computando en la mente la sensación de profundidad.

- **Flujo óptico por el movimiento del objeto.** Al moverse el objeto, sus diferentes superficies y estructuras van cambiando la posición y el tamaño respectivo en relación al observador, pero obviamente su geometría permanece invariable.

**INFORMACIÓN PICTÓRICA.** Al advertir una escena estática, ésta aparece tridimensional por una serie de claves denominadas claves pictóricas, porque son las mismas que usan los pintores para producir la impresión de profundidad en sus cuadros.

- Proyección de perspectiva
- Convergencia de líneas paralelas. Las líneas paralelas en el horizonte real de una escena van convergiendo hacia un punto ideal que se desvanece en el horizonte. El sistema visual lo interpreta como una clave de profundidad.
- Posición relativa al horizonte. Objetos de las mismas dimensiones se perciben más lejanos entre más cerca estén de la línea del horizonte. Objetos más grandes se perciben a mayor profundidad entre más lejanos estén de la línea del horizonte.
- Dimensiones relativas y tamaño familiar. Los objetos se perciben más pequeños entre mayor distancia del observador se encuentren, sin embargo, los objetos del contexto pueden alterar dichas percepciones. Si se tiene información de la dimensión real del objeto, (tamaño familiar) será más fácil deducir la distancia a la que se encuentre del observador.
- Gradiente de textura. La textura de los pisos, por ejemplo, va disminuyendo y se percibe en menor detalle entre más lejana esté del observador, va disminuyendo la dimensión relativa de las líneas entre sí.
- Interpretación de bordes. La delimitación por medio de líneas de contraste entre diferentes objetos, los bordes denotan la confluencia u oclusión de superficies diferenciadas del campo visual.
- Detección del sombreado. El sombreado genera información tridimensional del objeto como una clave de profundidad.

Esta serie de definiciones nos ayudan a poder expresar y explicar cómo percibimos el movimiento en una situación espacial. Toda esa información además se complementa con nuestro conocimiento previo y experiencia respecto a un espacio en particular que es interpretada de forma personal por los usuarios y habitantes de la ciudad, para poder identificar espacios, distancias y tiempos respecto de un lugar a otro.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### BIBLIOGRAFÍA

AMARA, Luigi. “El peatón por los aires” en *El peatón inmóvil*. Ediciones Arlequín. Universidad de Guadalajara. México, 2003.

AUGÉ, Marc, *El viajero subterráneo, un etnólogo en el metro*. Trad. Alberto Bixio. Col. El mamífero parlante. Editorial Gedisa. Barcelona, 1987.

AUGÉ, Marc. *Los no lugares, Espacios del Anonimato*. Trad. Margarita Mizraji. Editorial Gedisa. Serie CLA-DE-MA, Antropología. Barcelona, 2001.

AUSTER, Paul. *Leviatán*. Trad. Maribel De Juan. Editorial Anagrama. Barcelona, 2003.

ARNHEIM, Rudolf. *La forma visual de la arquitectura*. (1978) Trad. Esther Labarta. GG reprints. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2001.

BAUDRILLARD, Jean. *La transparencia del mal. Ensayo sobre los fenómenos extremos*. Trad. Joaquín Jordá. Anagrama, colección Argumentos. Barcelona, 1991.

BROID, Isaac, *Arquitectura Urbana / Urban Architecture*. Arquine. México, 2002.

BOLLNOW, Otto Friedrich. *Hombre y Espacio*. Prólogo de Victor d'Ors. Trad. Jaime Lopez de Asiain. Editorial Labor, S. A. Barcelona, 1969.

CARERI, Francesco. *Walkscapes, El andar como práctica estética*. Trad. Maurici Pla. Land&scape Series. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2002.

CONDE, Yago. *Arquitectura de la indeterminación*. Editorial Actar, Barcelona, 2000.

CROSS, Susana (coord). *OPOP, Optimismo Operativo en arquitectura*. Editorial Actar. Barcelona, 2002.

DAZA, Ricardo. *Looking for Mies. Buscando a Mies*. Editorial Actar. Barcelona, 2000.

DELEUZE, Gilles y Félix Guattari. *Rizoma, introducción*. Trad. C. Casillas y V. Navarro. Editorial Pre-textos. Valencia, 1977.

DELEUZE, Gilles. *La imagen Movimiento, estudios sobre cine 1*. Trad. Irene Agoff. Ediciones Paidós. España, 1983.

ECO, Humberto (coord.) *Historia de la Belleza*. Trad. María Pons Irazazábal. Editorial Lumen. Barcelona, 2007.

EISENSTEIN, Sergei. *El sentido del cine*. Trad. Norah Lacoste. Editorial siglo XXI. México, 1986.

EISENSTEIN, Sergei. *Reflexiones de un cineasta*. Trad. Román Gubern. Editorial Lumen. Col. Palabra en el tiempo, No. 63. Barcelona, 1970.

EISENSTEIN, Sergei. *Yo: Memorias inmorales 2*. Trad. Selma Ancira. Siglo XXI. México, 1991.

FARÍAS, Consuelo. *Anatomía de una mente visionaria obsesionada por el presente: Rem Koolhaas*. Tesis de Doctorado, edición cerrada Dirección General de Publicaciones, UNAM. México, 2003.

FOUCAULT, Michel. "Espacios diferentes" en *Estética, Ética y Hermenéutica*, intr., trad. y ed. Ángel Gabilondo. Obras Esenciales Vol. III, Colección Paidós Básica, no. 102, Editorial Paidós. Barcelona, 1999.

FOUCAULT, Michel. *Las palabras y las cosas, una arqueología de las ciencias humanas*. Trad. Elsa Cecilia Frost. Editorial Siglo XXI. México 2001.

GARCÍA CANCLINI, et al. *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*. Editorial Grijalbo. México, 1996.

GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano*. (1971) Trad. María Teresa Valcarce. Editorial Reverté. Barcelona, 2006.

GIEDION, Sigfried. *Espacio, Tiempo y Arquitectura (el futuro de una nueva tradición)*. Trad. Isidro Puig Boada. Editorial Dossat. España, 1982.

GIEDION, Sigfried. *El presente eterno: los comienzos de la arquitectura. Una aportación al tema de la constancia y el cambio*. Trad. Joaquín Fernández Bernaldo de Quirós. Editorial Alianza Forma. España, 1981.

GIEDIÓN, Sigfried. *La mecanización toma el mando*. (1948) Trad. Esteve Riambau i Sauri. Editorial Gustavo Gili. Barcelona 1978.

GÖSSEL, Peter. *Arquitectura del siglo xx*. Editorial Benedikt Taschen. París, 1990.

GREENAWAY, Peter. *100 objetos para representar el mundo*. Una proa-opera de Peter Greenaway. Trad. Marcella Uberti-Bona. Palacio de Bellas Artes (sin año).

HALL, T. Edward. *La dimensión Oculta*. Trad. Félix Blanco. Editorial Siglo XXI. México, 1994.

HEIDEGGER, Martin. "Construir Habitar Pensar", en *Filosofía, Ciencia y Técnica*. Trad. Francisco Soler y Jorge Acevedo. Editorial Universitaria Temas de Filosofía. Santiago de Chile 1997.

HESELGREN, Sven. *Los medios de expresión de la arquitectura: Un estudio teórico de la arquitectura en el que se aplican la psicología experimental y la semántica*. (1954) Trad. Bengt J. Dahlback. Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1972.

HESELGREN, Sven. *El hombre y su percepción del ambiente urbano, una teoría arquitectónica*. Trad. Geraldina Ramos Herrera. Editorial Limusa. México, 1989.

HILBERSEIMER, L. *Mies van der Rohe*. Paul Theobald and compay, Chicago, 1956.

IBELINGS, HANS (ed). *Paisajes artificiales. arquitectura, urbanismo y paisaje contemporáneos en Holanda* Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2000.

IBELINGS, Hans. *Supermodernismo, arquitectura en la era de la globalización*. Trad. Miquel Izquierdo, Editorial Gustavo Gili. España, 1998.

JELICOE, Geoffrey. *El paisaje del Hombre*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1995.

JOSEPH, Isaac. *El transeúnte y el espacio urbano*. Trad. Alberto L. Bixio. Editorial Gedisa. Buenos Aires, 1988.

KRIEGER, Peter (coord.). *Megalópolis, la modernización de la ciudad de México en el siglo xx*. Instituto de Investigaciones Estéticas, UNAM, Instituto Goethe-Inter Naciones. México, 2006.

KOOLHAAS, Rem. *La ciudad genérica*. Trad. Jorge Sainz. Gustavo Gili mínima. Barcelona 2008.

KOOLHAAS, Rem. *Mutations: Rem Koolhaas, Harvard Project on the City*. Editorial Actar. Barcelona, sin año.

KOOLHAAS, Rem, et. Al. *SMLXL OMA*. The monacelli Presss. Nueva York, 1995.

MARTÍN JUEZ, Fernando. *Contribuciones para una antropología del diseño*. Editorial Gedisa. Barcelona, 2002.

MONSERRAT, Javier. *La percepción visual. La arquitectura del psiquismo desde el enfoque de la percepción visual*. Biblioteca Nueva. Psicología Universidad. España, 1998.

MONTANER, Joseph María. *Después del Movimiento Moderno, arquitectura de la mitad del siglo XX*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1993.

MONTERROSO, Augusto. *Movimiento Perpetuo*. Ediciones Era. México, 1991.

MORIN, Edgar. *Introducción al pensamiento complejo*. Trad. Marcelo Pakman. Editoriak Gedisa. España, 1994.

MRÓZEK, Slawomir. “La revolución” en *La vida difícil*. El acantilado. España, 2002.

NORBERG-SCHULZ, Christian. *Existencia, espacio y arquitectura*. Colección Nuevos Caminos de la Arquitectura. Editorial Blume. España, 1975.

PEREC, Georges. *Especies de espacios*. (1974) Trad. Jesús Camarero. Editorial Montesinos. España, 2004.

PETROVIC, Goran. “Bajo el techo que se está descarapelando” en *Diferencias*. Trad. Dubravka Sužnjević. Difusión Cultural UNAM, editorial Sexto Piso. México, 2008.

ROGERS, Richard y Philip Gumuchdjian. *Ciudades para un pequeño planeta*. Colección Arquitectura y Diseño+Ecología. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 2000.

ROWE, Colin. *Ciudad Collage*. (1981) Trad. Esteve Rimbau Sauri. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1998.

RUSKIN, John. *Las siete lámparas de la arquitectura*. (1894) Trad. Manuel Crespo y Purificación Mayoral. Ediciones Coyoacán. México, 2004.

SALDARRIAGA, Alberto. *Habitabilidad*. Escala Fondo Editorial. Colombia, 1981.

SENNETT, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. (1994) Trad. Cesar Vidal. Alianza Editorial. España, 2007.

SERVIER, Jean. *La utopía*. Trad. Ernestina Carlota Zenzes. Fondo de Cultura Económica. México, 1995.

TRUEBLOOD, Beatrice. *Ramírez Vázquez en la arquitectura*. “La Arquitectura como disciplina de servicio”. Cátedra Extraordinaria “Federico E. Mariscal”. UNAM. Editorial Diana. México, 1989.

TAMÉS Trápaga Arquitectos. ...*Última piedra*. Centro Médico Nacional 20 de noviembre. ISSSTE. Instituto de Ingeniería. UNAM. México, 1994.

VALERY, Paul. *Eupalinos o el arquitecto*. Facultad Arquitectura Universidad Nacional Autónoma de México. México, 2000.

VATTIMO, Gianni, *El fin de la modernidad, nihilismo y hermenéutica en la cultura posmoderna*. Trad. Alberto I. Bixio Editorial Gedisa. México, 2004.

VENTURI, Robert, et al. *Aprendiendo de las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. (1972) Trad. Justo Beramendi. Colección GG Reprints. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1998.

VENTURI, Robert. *Complejidad y Contradicción en Arquitectura*. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, 1974.

VILLAGRÁN, G. José. *Teoría de la arquitectura*. Cuadernos de arquitectura. No. 13. México, 1964.

VIRILIO, Paul. *Estética de la desaparición*. Trad. Noni Venegas. Editorial Anagrama, Barcelona, 1988.

VIRILIO, Paul. *La velocidad de liberación*. Trad. Eduardo Sinnott. Editorial Manantial. Buenos Aires, 1997.

VIRILIO, Paul. *Un paisaje de acontecimientos*. Trad. Marcos Mayer. Editorial Paidós. Serie Espacios del Saber. Argentina, 1997.

UNAM, Universidad Nacional Autónoma de México. *Memoria de Instalaciones Físicas 1980*. Rector Guillermo Soberón Acevedo. México, 1980.

## REVISTAS

ARAÑÓ, Axel. “La ciudad y sus baños” en Revista *Trazos, cuadernos de arquitectura. Baño*, No. 2. México, 1998.

DÍAZ, Abraham. “100 años de vapores”, Revista *Generación, Baños*, no. 42. Nov. 2001. México

GONZÁLEZ, R. Sergio. “Micrograma de paso. Polvos en un cuarto de hotel.” Revista *Pic-nic, Amantes*. Año 2, No. 8. Enero-febrero 2006. México.

GONZÁLEZ, Teresa. “Centro Hospitalario 20 de noviembre, DF”. Revista *Obras*, diciembre de 1994, vol. xxii No.264, p.11-21.

GUTIÉRREZ, T. José María. “El diseño de hospitales en México”. Revista *Enlace*, enero de 1993, año 3 num. 1. México.

MONTEVERDE, Eduardo. “A la sombra de la cabeza de Juárez”. Revista *Laberinto Urbano*, Año 1, Núm. 25, nov. 1997. México.

ZABALBEASCOA, Anatxu. “Ciudades, el desafío de la convivencia”. Revista *El País Semanal*. Núm. 1753. 2 mayo de 2010. P. 34-40.

Quaderns d'arquitectura i urbanisme Ciudad Usada I. Num. 234. 2002. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Quaderns d'arquitectura i urbanisme Ciudad Usada II. Num. 235. 2002. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Quaderns d'arquitectura i urbanisme, Habitualmente, núm. 227. Octubre 2000. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

Quaderns d'arquitectura i urbanisme, Hiperurbano núm. 238. 2003. Col·legi d'Arquitectes de Catalunya.

## INTERNET

ALDÁZ, Phenelope. "Proponen nueva forma de gobierno en Santa Fe". Periódico *El Universal*. 9 de febrero de 2011. <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/105132.html>

Autoridad del Espacio Público, AEP, del Distrito Federal. [http://www.aep.df.gob.mx/aep/transparencia/sobre\\_aep.php](http://www.aep.df.gob.mx/aep/transparencia/sobre_aep.php).

*Café de las ciudades*. <http://www.cafedelasciudades.com.ar>, Revista digital.

*Citámbulos*. <http://www.citambulos.net>

CORONA, Livia. "Two Million Homes for Mexico". [http://www.liviacorona.com/#S7,T222,Two\\_Million\\_Homes\\_for\\_Mexico](http://www.liviacorona.com/#S7,T222,Two_Million_Homes_for_Mexico). Proyecto fotográfico.

FEBOS, Melissa. "Look at Me, I'm Crying" en *The New York Times*. 20 abril, 2011. <http://opinionator.blogs.nytimes.com/2011/04/20/look-at-me-im-crying/>

*Flickr*. Aplicación para administrar y compartir fotos, estos son los links visitados: [http://www.flickr.com/photos/sonia\\_carolina/](http://www.flickr.com/photos/sonia_carolina/), <http://www.flickr.com/photos/franciscoglez/>, <http://www.flickr.com/photos/sarahdough/>, <http://www.flickr.com/photos/eneas/>

Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal. *Diagnóstico de la movilidad de las personas en la Ciudad de México*. <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>

GAMBONI, Dario. "The underground and the Virgin of Guadalupe: Contexts for the Virgen del Metro, Mexico City 1997-2007." en *Anales del Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM*, Núm. 95, 2009. [http://www.analesiie.unam.mx/pdf/95\\_119-153.pdf](http://www.analesiie.unam.mx/pdf/95_119-153.pdf).

GARCÍA CANCLINI, N. "Introducción. Público Privado: la ciudad desdibujada". Revista *Alteridades* Vol. 6, Núm. 11, p. 5-10. UAM Iztapalapa. México, 1996. Consultada en <http://redalyc.uaemex.mx/pdf/747/74711339001.pdf>.

GARCÍA, Loreina. *Arquitectura Hospitalaria en México*. Instituto Nacional de Bellas Artes. Museo Nacional de Arquitectura. <http://www.cnca.gob.mx/cnca/inba/subbellas/museos/arquitec/hospital.html>

GDF, “Sexta Noche de Primavera en el Centro Histórico”, en: [http://www.arts-history.mx/noticiario/?id\\_nota=11032009145034](http://www.arts-history.mx/noticiario/?id_nota=11032009145034)

*Google Maps*, <http://maps.google.com.mx/>

*The High Line*, <http://www.thehighline.org/>.

IDESCAT, Instituto de Estadística de Cataluña. *Padró municipal d'habitants*. <http://www.idescat.cat/territ/BasicTerr?TC=5&V0=4&V3=863&V4=435&ALLINFO=TRUE&PARENT=1&CTX=B&V1=1&VOK=>.

INEGI. *Censos económicos 2009*. [http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/pdf/M\\_DF.pdf](http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/proyectos/censos/ce2009/pdf/M_DF.pdf).

INEGI, *Información Topográfica Digital*. 2009. <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/aee10/estatal/df/default.htm>.

INEGI, *Anuario estadístico del DF*, ed. 2010. <http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/aee10/estatal/df/default.htm>

INEGI. Gobierno del Estado de México y Gobierno del Distrito Federal. *Encuesta Origen Destino 2007*. <http://igecem.edomex.gob.mx/descargas/estadistica/ENCUESTADEORIGEN/EOD2007.pdf>.

LINO, Manuel, “Una noche en nuestra ciudad”, en revista *El economista* en internet: <http://eleconomista.com.mx/notas-online/entretenimiento/2009/03/19/noche-nuestra-ciudad>.

Notimex. “Cancela GDF La Noche de Primavera” en periódico *La Jornada*, 6 de marzo de 2006, <http://www.jornada.unam.mx/2010/03/06/index.php?section=cultura&article=a04n3cul>.

*Metrobús*, <http://www.metrobus.df.gob.mx>

ROSES, Roberto-Ernesto. *Arquitectura Hospitalaria*. Buenos Aires, 1999. <http://www.arquitectura.com/arquitectura/monografias/arqhosp/roses.asp>

*Périphériques*. Despacho francés. <http://www.peripheriques-architectes.com/peripherique.html>

*Project for Public Spaces*. <http://www.pps.org/timessquare/>

*Sistema de transporte Colectivo Metro*, [www.metro.df.gob.mx](http://www.metro.df.gob.mx)

*Studio O+A*, Despacho estadounidense, <http://www.o-plus-a.com/>

*Transport Research Laboratory*, (TRL) UK. 1978. <http://www.trl.co.uk/>

*Tren Suburbano* en la ZMCM. <http://www.fsuburbanos.com/index.php>

*Urban Age*. <http://www.urban-age.net>. Página dedicada a la investigación y el estudio del futuro de las ciudades en el mundo.

VILLAVICENCIO, Judith y Ana María Durán. “Treinta años de vivienda social en la ciudad de México: Nuevas necesidades y demandas”. en *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona. Agosto de 2003. <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146%28028%29.htm>

WIKIPEDIA, *La enciclopedia libre*. Mapa de la zona metropolitana en [http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Zona\\_Metropolitana\\_de\\_M%C3%A9xico.svg](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Zona_Metropolitana_de_M%C3%A9xico.svg);

WIKIPEDIA, *La enciclopedia libre*. Información estadística del DF resumida en [http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa\\_del\\_Distrito\\_Federal\\_%28M%C3%A9xico%29](http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa_del_Distrito_Federal_%28M%C3%A9xico%29)

WIKIPEDIA, *La enciclopedia libre*. Datos estadísticos de las aglomeraciones urbanas más pobladas en el mundo. [http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aglomeraciones\\_urbanas\\_m%C3%A1s\\_pobladas\\_del\\_mundo](http://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Aglomeraciones_urbanas_m%C3%A1s_pobladas_del_mundo).

