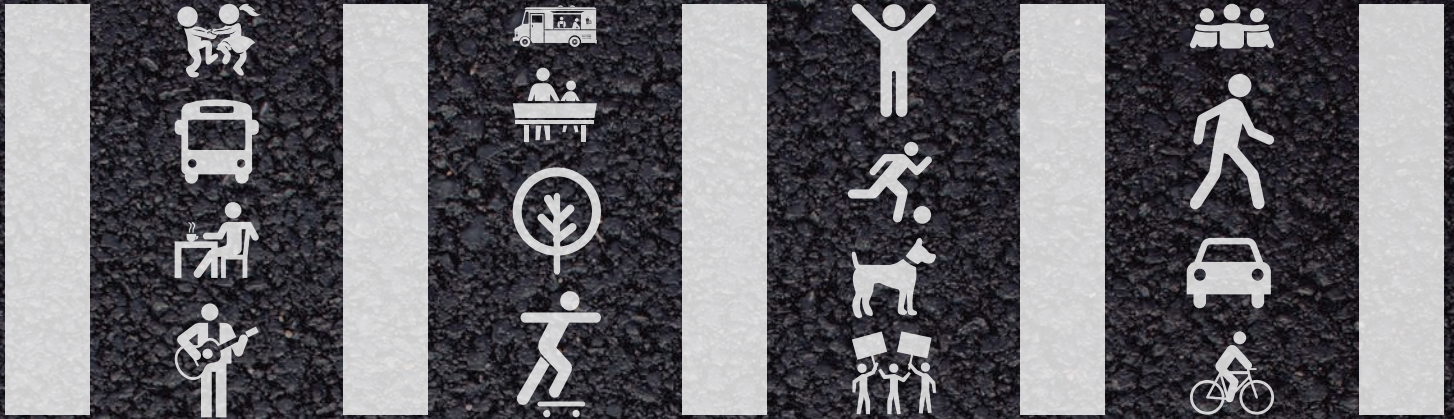




UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TALLER MAX CETTO

TESIS TEÓRICA PROFESIONAL QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTA PRESENTA:
MÓNICA CASTAÑEDA CHÁVEZ



LA CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO DE CONVIVENCIA

SINODALES
ARQ. AURIBEL VILLA AVENDAÑO
ARQ. RICARDO PINELO NAVA
MTRO. LEONARDO NOVOA ESCOBAR

CIUDAD UNIVERSITARIA, MÉXICO, 2016



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN



PRÓLOGO
LA CALLE

5
6

ESPACIO PÚBLICO



INTRODUCCIÓN
DEFINICIÓN
CATEGORÍAS
FUNCIÓN
HISTORIA

13
15
20
23
26

LUGAR



33

LA CALLE



FUNCIÓNES
SITUACIÓN ACTUAL
ESPACIO PÚBLICO DE
CONVIVENCIA

37
38
42
47

LA CIUDAD DE MÉXICO



PREHISPÁNICO
COLONIAL
INDEPENDENCIA
S. XX
PEDREGAL

51
52
54
58
60
64

ESTUDIO DE VIDA PÚBLICA



METODOLOGÍA
FORMATO DE CONTEO
FORMATO DE OBSERVACIÓN
PRUEBAS PILOTO

69
74
76
86

CONCLUSIONES



93

ANEXOS



ANEXO 1 100
ANEXO 2 102
ANEXO 3 104
ANEXO 4 107
BIBLIOGRAFÍA 112
REFERENCIAS 116

The background of the slide features a dramatic sunset sky with warm orange and yellow tones. In the foreground, the dark silhouettes of the Angel of Independence monument and a portion of a building are visible. A teal horizontal bar is positioned across the middle of the image, containing the title text.

INTRODUCCIÓN

Desde que tengo memoria, mi vida siempre ha girado en torno a la ciudad. Nací, crecí, y he vivido toda mi vida en una ciudad. Y no en cualquiera, ni más ni menos que en la Ciudad de México, una de las más grandes del mundo. Desde muy pequeña tuve la oportunidad de recorrer el mundo, de vivir y conocer ciudades, y supongo que de ahí surgió mi interés en ellas. Pero así como me llevaron por otros lugares, pocas veces salimos a conocer nuestra propia ciudad.

Hoy en día existe un gran porcentaje de ciudadanos que cada día se alejan más de su ciudad. Esta es una de las razones por las cuales la ciudad presenta una pérdida de identidad y carece de arraigo en sus habitantes, pues se han negado la oportunidad de conocerla, de recorrerla y de vivirla.

La ciudad es el más complejo organismo creado por el hombre. Es una construcción social donde las calles forman una red que crea un espacio colectivo. Esta red es necesaria para poder articular los lugares, para ir de un lugar a otro. Además de comunicarnos sirven para articular, hilar, tejer, construir y dan un gran significado a la ciudad. Asimismo, la calle es un elemento necesario para construir el tejido urbano.



Y lo más importante: son los principales lugares públicos de una ciudad. La identidad humana y de una sociedad está en función de lugares y situaciones, y es por eso que las calles deberían contribuir a mantenernos unidos como sociedad.

Bruno Zevi (1948) en su libro Saber ver la arquitectura menciona que “La arquitectura no deriva de una suma de longitudes, anchuras y alturas de los elementos constructivos que envuelven el espacio, sino dimana propiamente del vacío, del espacio envuelto, del espacio interior, en el cual los hombres viven y se mueven.”¹

LA CALLE

El presente trabajo surgió de la inquietud por comprender la crisis de la ciudad a partir de un elemento urbano que para mí es de gran importancia llamado calle, como ese espacio envuelto del que habla Zevi, en el cual los hombres viven y se mueven. Profundizo sobre la calle como el principal espacio público de una ciudad, como el espacio público por excelencia, el cual en mi opinión durante las últimas décadas ha sido subutilizado y ha perdido significado.

¹ Bruno Zevi (1918-2000) fue un arquitecto y crítico de arte italiano. En su libro Saber ver la arquitectura Zevi: Ensayo sobre la interpretación espacial de la arquitectura pretende que la arquitectura sea comprendida desde su característica fundamental: el espacio.

De esta forma, puse a la calle sobre la mesa y analicé de qué forma ha evolucionado y qué ha pasado con ella en los últimos años para que la crisis actual se haya generado.

Desde un método cartesiano, y con 3 preguntas básicas surgió esta investigación.

¿QUÉ se analiza?

Siempre tuve claro que se trataba de la calle, pero al no estar acotada esta respuesta solo abrió muchos frentes de acción. Ahondando en las posibles líneas de investigación, me di cuenta que mi interés era analizar la calle como el espacio público por excelencia, vista como un lugar de relación social con diversas actividades, donde se expresa la sociedad a la que pertenece. Me importa la forma en que se viven, se entienden y se tratan las calles de la Ciudad de México desde una perspectiva arquitectónica.

¿POR QUÉ se analiza?

Muy pronto con la investigación me di cuenta que la calle era vista principalmente como un lugar de paso,

que la mayoría de las acciones que se llevan a cabo en ella tienen que ver con su componente circulatorio, y que las pocas investigaciones que existen sobre ella como lugar de relación, están hechas desde la antropología, la sociología o el urbanismo, por lo que me pareció importante revisarla desde el ámbito de la arquitectura. Esto no significa que la calle se utilice para mal, más bien se utiliza para menos.

La arquitectura al ser el contenedor donde se desarrolla la vida tiene que ver con la forma en que la gente interactúa y por ese motivo como arquitectos buscamos crear las condiciones necesarias para que la vida sea mejor. Me interesan las calles ya que es el elemento que une la arquitectura con la ciudad. Citando a Ignasi de Solá-Morales² al decir que:

“...las ciudades son el lugar de la arquitectura del mismo modo que la arquitectura continúa siendo parte de las ciudades y posibilita la instantaneidad de los múltiples espacios donde tiene lugar la vida urbana.” (De Solá-Morales, 2002)

2 Ignasi de Solá –Morales (1942-2001) fue un arquitecto y filósofo catalán interesado en los fenómenos urbanos contemporáneos.

Considero que nuestra formación como arquitectos debe ir en conjunto con la visión urbana. Tomando en cuenta estos factores es cuando como estudiante de arquitectura me pongo a reflexionar

¿Qué hemos hecho por la calle?

La respuesta es bastante decepcionante ya que hemos sido parte de ese abandono que hoy presentan nuestras calles. El valor de la calle se ha transformado en un sinónimo de plusvalía y nos hemos olvidado que ésta no solo es el lugar de acceso a nuestros edificios, sino que es el escenario donde los edificios se entienden como un todo y donde forman parte de un contexto. Los arquitectos de alguna manera hemos contribuido con esta crisis al fomentar y realizar proyectos que potencian el crecimiento hacia el interior como favorecer conjuntos habitacionales que se cierran como una fortificación, o potenciar la creación de centros comerciales.

Además, en el caso de la Ciudad de México la historia de algunas de sus calles se remonta a la época prehispánica, lo que hace que su estudio sea más interesante ya que existen pocas ciudades en el mundo que puedan presumir de conservar una traza tan antigua como la nuestra.

Esto sumado a un análisis histórico me permitió comprender la evolución que se ha dado en la forma de vivir nuestras calles.



¿PARA QUÉ se va a hacer?

Quizás esta fue la pregunta más difícil de responder. La respuesta es para repensar y reflexionar sobre el devenir de la calle, entendiendo que sus funciones no se limitan únicamente a la comunicación.

El motivo principal de esta investigación es entender a la calle más allá de su componente circulatorio y de esta manera ayudar a generar comunidad. Considero que la arquitectura debe ser capaz de ofrecer a la calle algo más que una fachada, y ver en ella algo más que un acceso. Al final de todo este camino espero que la investigación contribuya a mejorar las calles de la ciudad, no solo en imagen sino en su funcionamiento

Posterior a estas preguntas surgieron unas complementarias que me ayudaron a definir y acotar la investigación.

¿PARA QUIÉN se va a hacer?

Sin duda esta investigación está dirigida a los arquitectos, porque al ser la profesión encargada de la producción del hábitat pienso que se debe de contemplar más el tema de la calle.

Mi visión de la arquitectura es en conjunto con el urbanismo, considerándolas como disciplinas que deberían ir de la mano. Los problemas que afectan a nuestras calles comienzan desde nuestra formación como arquitectos a los cuales debemos sumar la falta de planeamiento por parte de nuestros gobernantes. En relación a nuestra formación Jordi Borja menciona lo siguiente:

“En las universidades el urbanismo tiene un estatus indefinido, es muchas veces un aspecto secundario de los estudios de arquitectura y a veces de ingeniería. El urbanismo no corresponde a la escala del producto arquitectónico, sino al diseño de las relaciones entre elementos construidos y no construidos, es una disciplina que ordena los vacíos.”(Borja, 2003: p 100) ³

Aunado a esto en el desarrollo de la investigación me di cuenta que existen muy pocos escritos de arquitectos sobre la calle o espacio público, lo que me dio más razones para seguir con ella.

³ La ciudad inclusiva. CEPAL, División de Desarrollo Sostenible y Asentamientos Humanos. 2003

¿DÓNDE se va a investigar?

La investigación trata acerca de la Ciudad de México, -la ciudad donde crecí-, y que al ser una de las más grandes del mundo, presenta un sin fin de posibilidades para estudiar la calle. Estudiar las calles de la Ciudad de México implicó reconocer la diversidad existente en la ciudad, motivo por el cual decidir la zona de estudio fue otra parte del reto.

Inicialmente pretendía estudiar 3 zonas: una habitacional, una de uso mixto, y una de uso predominantemente comercial, lo que habría alargado y complicado la investigación más allá de los alcances de una tesis de licenciatura, por lo que decidí quedarme solamente con una zona, que me puede servir como ejemplo de cómo hacer una lectura de la calle.

La zona de estudio elegida son los Jardines del Pedregal de San Ángel, el caso habitacional, por varias razones. La primera, fue por motivos personales y recuerdos familiares, la segunda porque el Pedregal es mi camino diario, y en el tiempo que lo he transitado siempre me ha llamado la atención la poca cantidad de gente que se ve en sus calles, por lo que es un ejemplo claro para observar por qué las calles “se usan para menos”.

La última razón es porque las calles del Pedregal son un ejemplo de una calle típica de un fraccionamiento residencial, en la Ciudad de México, desarrolladas por dos de los grandes íconos de la arquitectura y el urbanismo mexicanos del S.XX: Luis Barragán y Carlos Contreras. El Pedregal se trata de uno de los íconos de esa arquitectura mexicana que tanto nos gusta alabar, pero que al mismo tiempo representa un modelo de ciudad que ha tenido una influencia negativa en la forma en que se viven nuestras calles.



¿CÓMO se va a hacer?

Para desarrollar la investigación lo primero fue complementar mi postura. A partir de la construcción de un marco teórico, comenzaré con un análisis del espacio público. Para esto revisaré a Jordi Borja y a Patricia Ramírez Kuri, ambos provenientes de las ciencias sociales, con lo cual se investiga el panorama general y entendimiento de la situación actual.

A continuación, buscaré identificar qué características favorecen que un espacio ayude a crear comunidad, para lo cuál me apoyaré en disciplinas como la antropología urbana y la sociología urbana.

Con esta información abordo a la calle como un espacio público estudiando a Jane Jacobs, Josep Parcerisa, Salvador Novo y Allan Jacobs. Desde mi postura, examinaré qué factores del diseño de una calle pueden ayudar a hacer de ésta un espacio público de convivencia, determinar qué modelos de calles pueden ser útiles a la arquitectura para el buen funcionamiento de la ciudad contemporánea. Para esto se generará una metodología para evaluar las calles de la Ciudad.

La investigación contempla una revisión histórica tanto del espacio público como de la evolución de las calles en la Ciudad de México a fin de tener un panorama más claro del contexto con el que trabajo.

Una vez definida las características se llevarán a cabo pruebas piloto a fin de evaluar los alcances de la metodología propuesta.

Se trata entonces de una exploración que conecta lo antropológico, lo sociológico, lo histórico y lo urbano con lo arquitectónico.

An aerial night photograph of a city, likely Mexico City, showing a dense urban landscape with numerous lights. In the foreground, the illuminated facade and domes of a large, classical-style building are visible. A prominent green banner with white text is superimposed across the middle of the image. Light trails from traffic are visible on the right side of the frame.

ESPACIO PÚBLICO

¿QUÉ ES EL ESPACIO PÚBLICO?

Hoy en día todo el mundo opina del espacio público, si es bueno, malo, si funciona, si es importante y a partir de estas opiniones todos quieren hacer algo por él. Este concepto, extraído propiamente del urbanismo, que ha tomado fuerza en los últimos años, sobre todo después de que fuera relegado a principios del siglo pasado, y fuera retomado con éxito por algunas ciudades como Barcelona, Bogotá, Medellín y Nueva York, ha revalorizado el papel que representa para la ciudad.

En realidad esta idea es algo que ha estado presente en las ciudades desde sus inicios, solo que en tiempos recientes *existe la necesidad de delimitar al espacio público, abierto y compartido que no puede coincidir con las instituciones de gobierno y que representa la arena en la cual las cuestiones de la convivencia y de sus dilemas fundamentales pueden ser puestos en un modo visible.*⁴

⁴ Melucci, Alberto. Acción Colectiva, Vida Cotidiana y Democracia. México. El Colegio de México, Centro de Estudios Sociológicos. 1999

Del ágora griega a la plaza que alberga las manifestaciones políticas del siglo XX, el espacio público ha sido desde los comienzos de la humanidad, el lugar de representación de la sociedad, por lo que a partir de estos espacios se puede contar la historia de una ciudad. El espacio público es más que un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público por definición jurídica, ni con un uso específico. Hablar de espacio público para mí es hablar de espacios multifuncionales, la síntesis de lugares y flujos, lugar de cohesión social, intercambio y expresión de la sociedad.

Debido a esto estoy convencida que es de suma importancia pensar integralmente en el desarrollo de la ciudad en conjunto con el espacio público, pensar en qué genera y las consecuencias tanto urbanísticas como arquitectónicas de ambos.

¿Qué características tienen los espacios públicos a los que el desarrollo de la ciudad contemporánea da lugar? ¿Qué tipo y calidad de relaciones sociales ayuda a configurar? ¿Cuál es su función dentro de la ciudad?



Espacios públicos en la ciudad contemporánea

DEFINICIÓN

Definir al espacio público es un tarea compleja, hacerlo desde lo arquitectónico fue aún más, ya que la mayoría de los autores que tratan sobre este tema provienen de disciplinas como la sociología y el urbanismo. Esto nos hace pensar que el espacio público es un tema que no se reflexiona en la arquitectura y que ha quedado en manos de otras disciplinas.

Para poder llegar a una definición sobre lo que es el espacio público investigué a dos autores. El primero fue Jordi Borja (Catalán, Sociólogo con Maestría en Geografía y Urbanismo) quien es uno de los pioneros en escribir sobre temas de espacio público. En sus libros *Espacio público, ciudad y ciudadanía* (2001) y *La ciudad conquistada* (2003) habla fundamentalmente sobre su teoría acerca de la relación entre la pérdida de la ciudadanía y la depreciación del espacio público. Además sostiene que en recientes tiempos se intentó categorizar al espacio público, darle una función y de cómo se volvió un objeto interesante

La segunda autora revisada fue Patricia Ramírez Kuri (Mexicana, Doctora en Sociología) quien a lo largo de su trayectoria ha estudiado al espacio público de la Ciudad de México desde varios enfoques destacando la construcción de redes sociales y la construcción simbólica de estos lugares.

El libro titulado *Espacio Público y ciudadanía en la Ciudad de México. Percepciones, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su Centro Histórico* fue de gran ayuda ya que “la trayectoria del libro está cruzada por el concepto de espacio, concebido como construcción social y como elemento activo, transformando tanto la estructura, la forma y la imagen urbana como las actividades humanas y el significado de la ciudad vivida por grupos y actores diferentes.”⁵ Este libro nutre sus reflexiones a través de autores clásicos del urbanismo y la sociología como Manuel Castells, Hannah Arendt y el mismo Jordi Borja, por lo que fue de gran ayuda revisar un estudio que retoma autores extranjeros y los lleva al contexto mexicano.

5 Patricia Ramírez Kuri. (2009). Introducción - Lo conceptual. En *Espacio Público y Ciudadanía en la Ciudad de México. Percepciones, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su Centro Histórico*. (21). México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales.

Además encontré mucha semejanza en la estructura del libro con la estructura que yo buscaba para mi investigación, salvo, como ya mencione, la visión arquitectónica, que reviso e incluyo por mi cuenta.

De acuerdo con Borja y Ramírez Kuri, actualmente este concepto es entendido como un espacio, principalmente verde, donde la gente satisface sus necesidades de esparcimiento. Considero que el espacio público va más allá de los espacios verdes, equipamientos o del sistema viario: en su definición más literal, el espacio público es todo espacio que es de dominio público, que incluye desde parques, plazas, avenidas, hospitales, centros de salud, hasta terrenos baldíos y lugares en abandono. Esta definición incluiría un sin fin de espacios por lo que el espacio público se debe entender más allá de su definición jurídica, es decir que no todo espacio que no es privado es necesariamente espacio público.

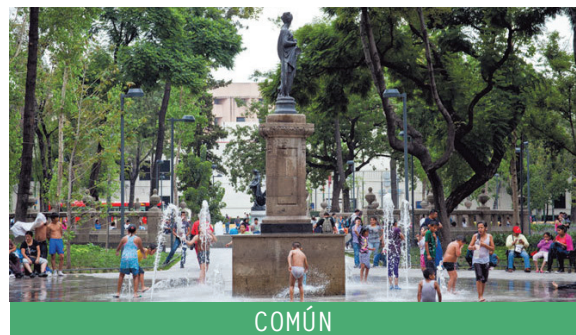
En su texto Ramírez Kuri menciona que existen tres condicionantes para pensar en el espacio público en el contexto de una sociedad compleja como la nuestra.

1. *La permanencia como condición para la existencia de este mundo común en donde los seres humanos*

se relacionan y viven juntos, lo que implica que éste no puede pensarse para una generación, sino trascender su dimensión espacio-temporal inmediata.

2. *La pluralidad de perspectivas y situaciones que simultáneamente definen la realidad de lo público.*

3. *Lo común como elemento unificador que por encima o a pesar de las diferencias puede vincular a aquellos que viven juntos.*





Paseo Dominical Muévete en Bici en Paseo de la Reforma

Sumado a la revisión de textos para mí, el espacio público es el espacio que teje a la ciudad, y en el cual se satisfacen las necesidades complementarias a la vivienda. Es un espacio relacional, de geometría y dimensiones variables, que fomenta relaciones entre lugares y ciudadanos. Además el espacio público y la forma en que se vive es un reflejo de la sociedad a la que pertenece ya que es el lugar de representación y expresión colectiva de ella. Es en estos lugares donde a base de pequeñas interacciones se va dando forma a la complejidad de la sociedad.

Los usos que se dan en estos espacios son tan diversos como lo heterogéneos que pueden llegar a ser sus usuarios, lo que convierte al espacio público en el lugar común a los diferentes actores de la sociedad. Considero que es de vital importancia dejar de considerar al espacio público como un espacio residual, ya que esta visión despoja de significado y asumir que es un espacio activo que tiene un valor para la ciudad.

El espacio público no es el espacio que queda entre edificios, más bien es el espacio que une a los edificios.



ESPACIO PÚBLICO

©ARI HELMÄNEN



CATEGORÍAS DE ESPACIOS PÚBLICOS

Definir categorías de los espacios públicos no fue una tarea sencilla, ya que existen varias características que podrían ayudar a realizar la clasificación como forma, tamaño, funciones, actividades y propiedad. Los espacios públicos urbanos como calles, avenidas, plazas, parques o jardines tienen formas, dimensiones y geometrías que dependen de la morfología urbana. Además al considerar espacios públicos a todos aquellos que son de dominio público, es decir, aquellos donde cualquier persona tiene el derecho a circular, resulta un gran número de espacios que bien pueden ser abiertos o cerrados. Hoy en día, existen espacios que si bien son de dominio privado se podrían considerar como espacios públicos ya que cumplen con la función de ser lugares de intercambio y de relación.

Para esta tesis establezco cuatro categorías basadas en dos aspectos fundamentales para mi investigación, nivel de publicidad y el tipo de función dentro de la ciudad que considero reflejan la complejidad de los espacios públicos:



PÚBLICO ABIERTO



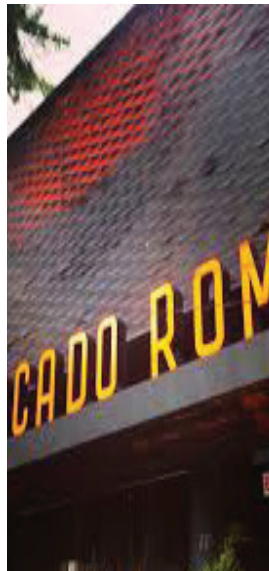
PRIVADO ABIERTO



PÚBLICO CERRADO

- Espacios de dominio público abiertos: Serían los espacios más públicos que se pueden encontrar en una ciudad como las calles, plazas, parques, jardines o cualquier elemento abierto de escala mayoritariamente urbana.

- Espacios de dominio público cerrados: En esta categoría encontramos principalmente a los equipamientos, dotados en su mayoría por el gobierno, como mercados, escuelas, centros deportivos, culturales de salud, aeropuertos, estaciones de camión, entre otros. En estos espacios el acceso es público pero están destinados a cumplir una determinada función.



PRIVADO CERRADO

- Espacios de dominio privado abiertos: En esta categoría encontramos espacios como los centros comerciales, que cumplen más de una función pero que pertenecen a un privado.

- Espacios de dominio privado cerrado: Los parques de diversiones se encontrarían en esta categoría ya que para ingresar a ellos se debe pasar por un control, desde una caseta de vigilancia hasta una taquilla y solo están enfocados a un determinado grupo de la sociedad.

Las dos últimas categorías son resultado de la privatización del espacio público que se ha dado en los últimos 50 años. Borja argumenta en su libro *Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía*, que transformar el espacio público por un espacio comercial tiene repercusiones en el acceso democrático y contribuye a la pérdida del espacio público como espacio de ciudadanía.

Concuero con él, en que hacer ciudad a partir de parques temáticos, ciudades empresariales, barrios cerrados, infraestructuras al servicio del vehículo privado, zonas de viviendas segregadas por clases sociales fomenta la fragmentación de la sociedad y por lo tanto de la ciudad.

Para los fines de esta tesis me enfoco en los espacios públicos abiertos, específicamente en la calle, al ser estos los que están al alcance de toda la sociedad, y la relación que establece con los espacios edificados es distinta a los espacios cerrados.



FUNCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO

El espacio público cumple con diversas funciones dentro de la ciudad. Jordi Borja menciona que es un espacio físico, simbólico y político, a la vez que son articuladores de áreas urbanas y tienen un impacto en el ordenamiento urbanístico. Son espacios que tienden a la mezcla social, mediante la diversidad de funciones y de usuarios que en él se encuentran. Esta diversidad favorece la multifuncionalidad y se vuelve un elemento de potencialidad evolutiva.

Por su parte, la Dra. Ramírez Kuri señala que en la ciudad contemporánea lo público surge como escenario de acción donde se ponen en juego una trama de relaciones que unen y separan individuos y grupos. Es en estos lugares, abiertos o cerrados, donde ocurren encuentros, desencuentros y trayectorias urbanas,

la gente vive, se identifica, se reúne, se conoce, se traslada y se apropia de forma diferente de la ciudad. Además el espacio público se presenta como lo que es común a todos nosotros y diferenciado de nuestro lugar poseído privadamente.

Ambos coinciden en que el espacio público es el espacio de expresión de la sociedad, en el cual se hace visible. La ciudad vivida como espacio de lugares significantes de la vida en común.

Por lo tanto, sumado a los autores consultados, concluyo que las funciones del espacio público son múltiples: primero es el elemento que relaciona a los edificios, que une a la vivienda con las actividades complementarias como el trabajo, comercio, ocio y equipamientos.

Es lugar de intercambio de bienes, servicios y personas, pero también de ideas. Al ser el lugar cercano entre lejanos tiene un papel importante para ayudar a evitar que la sociedad se fragmente ya que la interacción social es fundamental si lo que se pretende es hacer ciudad.

En teoría es gracias a estos espacios que la ciudad se va tejiendo, y se entiende como un todo. Son el telón de fondo de encuentros sociales, donde se expresa la sociedad.

Lo que distingue a los espacios públicos abiertos de los nuevos espacios públicos es la posibilidad de adaptarse para cumplir muchas funciones, de ser multifacéticos: una calle es tránsito, es museo, es mercado, es restaurante, es lo que la ciudad demande.

Además, estos espacios tienen un importante componente en la formación de identidad de una sociedad. Muchos de estos espacios están relacionados con hechos históricos importantes tanto para la sociedad en general como los individuos.





Así, por ejemplo, pensar en la Ciudad de México es asociar al Templo Mayor, el Zócalo, Paseo de la Reforma, Castillo de Chapultepec, Tlatelolco, entre otros, con momentos que han escrito nuestra historia.



Bajo estos argumentos, concluyo que el espacio público se determina entonces mas que por su definición jurídica por ser espacios de uso y dominio colectivo, multifuncionales, accesibles y que se caracterizan por la intensidad y la calidad de las relaciones que facilita mezclando a los diferentes grupos de la sociedad.

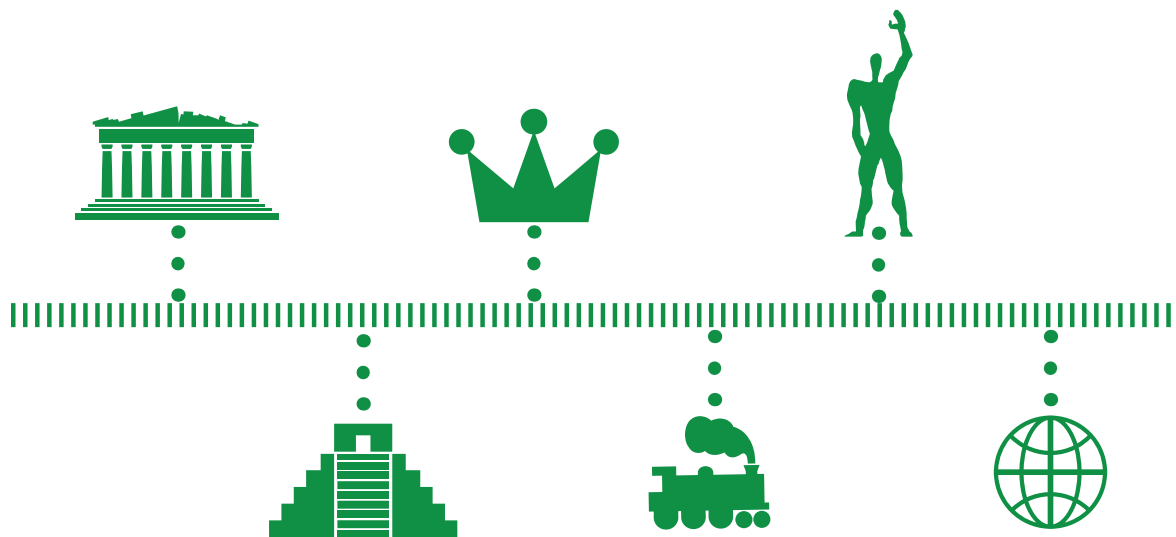


HISTORIA DEL ESPACIO PÚBLICO

La historia del espacio público va de la mano con la historia de la ciudad. La revisión histórica de la relación entre los espacios públicos y el desarrollo de la ciudad, me permitió poner en contexto la situación de los espacios públicos en la ciudad contemporánea a fin de entender las problemáticas a las que se enfrentan.

Para el análisis me baso en la línea planteada en el libro *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad*⁶, el cual estudia la noción clásica de la raíz grecolatina del Espacio Público, incluyendo el análisis del contexto mesoamericano.

Además hago hincapié en el impacto que el Movimiento Moderno tuvo en los espacios públicos, consultando autores como Kenneth Frampton y Josep Maria Montaner.



⁶ López de Luciom R. (2012). *Vivienda colectiva, espacio público y ciudad*. Madrid



Grecia antigua

Remontándonos a la historia occidental, en la época de los griegos el espacio público fue el escenario de la vida en la ciudad. Era el escenario de la democracia, el derecho a la participación en la toma de decisiones relevantes que tenían que ver con el funcionamiento de la ciudad y del estado. El espacio privado correspondía solo a la vida familiar, al trabajo y a los placeres cotidianos. Se trataba de una especie de espacio imprescindible, al servicio del espacio privado: las viviendas.



Mesoamérica

En el contexto mesoamericano, a excepción de los centros ceremoniales que eran exclusivos, la vida se desarrollaba mayoritariamente en los espacios públicos, y la disposición de las

ciudades estaban íntimamente ligadas a su cosmogonía. El espacio público mesoamericano era el lugar de encuentro en una sociedad que tenía una gran división en las clases sociales.



Regímenes absolutistas

En la época preindustrial de los regímenes políticos absolutistas tuvieron un impacto en los espacios públicos ya que las decisiones son tomadas en privado y por unos cuantos.

El espacio público se trata ahora de compartir una zona común como la red de plazas y calles.

Se da además una clara jerarquización en esta red de espacios públicos:

- Las plazas mayores son vinculadas al poder y al comercio principalmente
- Las calles mayores se convierten en ejes de tránsito intenso, de comercio y servicios y de relación social
- El resto de la red de calles locales pasa a ser el acceso a las viviendas.



Diversos autores como Jane Jacobs y Jordi Borja, han hablado sobre las consecuencias que el siglo XX impregnó en la forma en que se vive el espacio público. El S.XX se entusiasmó tanto observando el funcionamiento de las máquinas, motores y vehículos que quiso crear arquitecturas como ellos, con el objetivo de crear un orden más racional.



Revolución Industrial

Con la revolución industrial, las formas de movilidad fueron modificadas, lo cual tuvo un impacto en la forma de vida de la ciudad. El lugar de encuentro ya no solo eran las calles, plazas y parques, eran también las estaciones de tren, y los mismos transportes.



Movimiento Moderno

La segunda fase de los CIAM --que abarcó de 1933 a 1947-- estuvo dominada por la personalidad de Le Corbusier quien lo orientó hacia el urbanismo⁷. Producto del 4º Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado

⁷ Kenneth Frampton, *Historia crítica de la arquitectura moderna*. Tercera parte: Valoración crítica y extensión hacia el presente, 1925 – 1991 3. Las vicisitudes de la ideología: los CIAM y el Team X, crítica y contracrítica, 1928-1968 p. 273 - 283

en Atenas en 1933 donde se abordó la definición de un nuevo modelo de ciudad funcional, fue publicada por Le Corbusier y Josep Lluís Sert en 1942 la Carta de Atenas, un escrito con 111 proposiciones sobre las condiciones de las ciudades y propuestas para la rectificación de esas condiciones, agrupadas en cinco categorías principales: vivienda, diversión, trabajo, circulación y edificios históricos. El modelo de urbanismo racionalista se desarrolla esencialmente tras la Segunda Guerra Mundial, con la reconstrucción de las ciudades europeas y con la realización de los nuevos barrios residenciales en la periferia de las grandes aglomeraciones urbanas.



Los principios de la Carta de Atenas son especialmente útiles para desarrollar el modelo neocapitalista de ciudad: facilitan el control, la fragmentación, la segregación, la producción en serie y la

prefabricación. La idea de zonificación impulsada por el Movimiento Moderno tenía una lógica intrínseca: se explota y controla mejor cada área de la ciudad si ésta está formada por zonas monofuncionales.



Esta separación de funciones, sobre todo entre circulación y recreo, así como la deficiente consideración de todas las actividades relacionadas con el comercio y la vida cotidiana favorecieron la negación de los espacios públicos, principalmente de la calle, como lugar de encuentro. Josep María Montaner menciona al respecto:

“El urbanismo racionalista radica en el elementalismo y en la separación de funciones. Según la teoría del zoning, la ciudad, basada en los avances de la tecnología, se construye por partes autónomas.

La pieza básica que el urbanismo racionalista desarmó fue la unión tradicional entre la acera, lugar del peatón, y la calle, lugar de flujo para la circulación. El urbanismo moderno pensó el espacio urbano desligándolo de la dependencia entre el espacio libre de la calle y la masa del volumen construido de las manzanas. De este modo, la unidad tradicional de la calle fue descompuesta en una dualidad elemental: los espacios verdes y peatonales por una parte, y las vías de tráfico por otra. Si se cruzaban, se articulaban en distintos niveles, pero no debían coincidir; de ahí surge un nuevo elemento urbano, la vía rápida especializada que tomó un lugar preeminente: la autopista.” (Montaner, 2009: p. 26-27)⁸



Siglo XXI

Fue así como el movimiento moderno transformó al espacio público al darle un uso específico. En algunos casos fue confundido con el sistema viario, en otras se le consideró como un elemento decorativo o como un parque temático. Las ciudades le dieron una gran importancia a las autopistas y carreteras en relación a las calles locales, favorecieron al auto sobre el peatón, y el auto a su vez favoreció el crecimiento extensivo. El crecimiento espacial de las ciudades acelerado, discontinuo y fragmentado modificó las características de los espacios públicos.



⁸ Josep Maria Montaner, *Sistemas arquitectónicos contemporáneos*. SISTEMAS RACIONALES: Formas del pensamiento racional p. 26-27.

En 1956 se inauguró a las afueras de Minneapolis, EUA el Southdale Mall, diseñado por el Arq. Victor Gruen, un centro comercial que pretendía ser bajo un mismo techo el lugar comunal de reunión, donde la gente pudiera ir de compras, tomar un café, y socializar protegidos de las inclemencias del clima. Para lograr esto, en el centro del edificio puso una especie de plaza de la ciudad, un “jardín” debajo de un tragaluz, con un estanque de peces, enormes árboles esculpidos, un aviario, balcones con plantas colgantes, y una cafetería.

Southdale lejos de querer suplir las funciones del espacio público, surgió como una respuesta al modelo de suburbios americanos. Sin embargo fue el ejemplo para que se desarrollaron grandes centros comerciales y de ocio que progresivamente reemplazaron a las calles y plazas como lugares de consumo y de encuentro. El resto de funciones que se desarrollan en los espacios públicos se banalizaron y poco a poco tendieron privatizarse.



Es en esta crisis del espacio público donde nos encontramos, lo que me lleva a pensar

¿Qué se puede hacer para recuperar estos espacios públicos?

¿Puede la calle asumir este rol?
¿Qué hace falta para que se conviertan en un lugar de convivencia?

Para poder re-significar la calle, es necesario identificar cuales son los rasgos o características que fomentan que una comunidad se identifique con un lugar.





LUGAR

LUGAR

Una vez entendiendo el concepto de espacio público y habiendo identificado una crisis en los espacios públicos como lugares de relación, el siguiente paso fue definir qué aspectos son los que ayudan y podrían ayudar a que la calle sea vista como un lugar de convivencia. Para definir qué es lo que genera un lugar, me apoye en la revisión del libro *Los no-lugares. Espacios del Anonimato* (1993) de Marc Augé. En su libro Augé, antes de abordar los no lugares, define al lugar antropológico como un espacio de escala variable, ocupado por una población localizada que tiene 3 rasgos comunes que lo caracterizan:

- **Identificadorio:** El lugar del que Augé habla ha sido descubierto por aquellos que lo reivindican como propio, que se reconocen en él. Menciona que aunque los orígenes de un grupo son a menudo diversos, es la identidad del lugar lo que lo funda, lo reúne y lo une. Las ciudades, incluso las más modestas, incluyen siempre un centro de la ciudad, donde están agrupados los monumentos relacionados con el poder y la memoria colectiva que aportan

elementos a la identidad de una sociedad.

- **Relacional:** Augé habla de itinerarios, ejes o caminos que conducen de un lugar a otro, encrucijadas y lugares donde los hombres se cruzan, que fueron diseñados para satisfacer las necesidades de intercambio, y centros monumentales. La descripción de estos lugares no son simplemente útiles para la descripción de lugares antropológicos, sino para la descripción del espacio urbano.

- **Histórico:** Menciona que el habitante del lugar antropológico vive en la historia, y que los relatos de fundación refieren generalmente a un itinerario, puntuado por diversos sitios previo a establecerse en el punto definitivo. Habla también de los monumentos, que como lo indica la etimología latina, se consideran la expresión tangible de la permanencia. Los caminos tienden a volverse monumentos en la medida en que su nombre los sumerge en la historia.

Para Augé, un lugar es esencialmente geométrico ya que se conforma de tres componentes que podemos identificar en nuestra geografía cotidiana: La **línea**, caminos o ejes, que generalmente marcan itinerarios y que conducen a las personas de un lado a otro, la **intersección** que se refiere a lugares de reunión o encuentros, y el **punto de intersección** que se refiere a centros o a hitos, puntos de referencia que sirven para que los individuos se definan en relación a los demás.

Uno de los reproches que hace Augé a las ciudades nuevas, es el de no ofrecer el equivalente de estos lugares animados, producidos por una historia más antigua y más lenta, donde los itinerarios individuales se cruzan y se mezclan, donde se intercambian palabras y se olvida por un instante la soledad.



Por lo tanto, si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico es difícil que cumpla su papel como espacio de relación dentro de una comunidad.

Para Michel de Certeau, mediante distintas maneras de hacer en el interior de las estructuras, los usuarios se apropian del espacio organizado y modifican su funcionamiento. El espacio existe por sí solo, y es un lugar practicado, un cruce de elementos en movimiento, y los caminantes son los que transforman en espacio la calle geoméricamente definida como lugar para el urbanismo. El acto de caminar es un proceso de apropiación del sistema topográfico por parte del peatón.⁹

Así como los espacios públicos pueden ser múltiples por ser de dominio público, cualquier camino es un espacio de tránsito, pero no todo espacio de tránsito da lugar al encuentro. De la misma manera que las casas solo constituyen ciudad cuando la gente sale de ellas, atraviesa la calle y se encuentra en ella. La calle es una vivencia compleja que sólo se puede entender desde la visión citadina. El crecimiento de la ciudad ejerció presión en los espacios de tránsito, lo que favoreció la pérdida de algunas de las características que hacen de la calle un lugar.



El espacio existe por sí sólo y al ser vivido es transformado en un lugar.

Concluyendo sobre el concepto del lugar antropológico, podemos citar a Manuel Castells¹⁰, quien menciona que *un lugar es una localidad cuya forma, función y significado se contienen dentro de las fronteras de la contigüidad física. Un lugar no necesariamente es una comunidad, pero puede ayudar a construirla. Podemos pensar que en una localidad pueden existir diversos lugares –calles, plazas, parques- significativos para los habitantes por las prácticas sociales que se desarrollan.*

El concepto de lugar de identidad es un término que incluye espacios públicos y espacios edificados que son fácilmente reconocidos y valorados por los habitantes como símbolos de su ciudad o de una localidad específica. Al mismo tiempo son la representación material de la memoria colectiva.

9 Michel de Certeau (1925-1986) fue un historiador y filósofo francés. En su libro *La invención de lo cotidiano, I. Artes de hacer. Tercera parte: Prácticas del espacio*. Pág. 100 - 142, hace una reflexión de los problemas de la cultura y la sociedad francesa entre 1974 y 1978.

10 Manuel Castells (1942) es un sociólogo y urbanista español quien desempeñó un papel importante en el desarrollo de la sociología urbana.



LA CALLE

LA CALLE

“Reservamos para las últimas
investigaciones los
temas más próximos a nuestra vida
social”
Auguste Comté

En el libro *Calles: Problema de estructura y diseño*¹¹, un compendio de textos de los años ochenta se discute a la calle desde diferentes enfoques. En el capítulo llamado *Antropología y Sociología de la Calle* se menciona que la mayoría de los estudios que se realizan sobre la calle están hechos por ingenieros de tránsito y se refieren solo a los problemas de movilidad, pero las observaciones sobre los seres humanos en la calle, y el análisis del cómo, cuándo, y porqué de su actuar no existen. Según el texto, la escasez informativa deriva en parte por la visión predominante de la calle únicamente como lugar de paso. Además de esto, las nuevas formas de comunicación así como las ideas urbanísticas del S.XX permitieron que la comunicación se alejara de la calle, quedando solo su componente circulatorio.

¹¹ Anderson, S (1981). *Calles: Problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Gustavo Gili: Colección arquitectura-perspectivas.

FUNCIONES

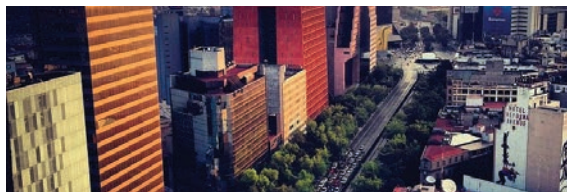
La naturaleza de la calle es ser movimiento: de personas, ideas, servicios, bienes de manera rápida o lenta. Citando a Jordi Borja, la calle es función y paisaje, ya que articula la ciudad, proporciona recorrido y escenario. Las calles son los principales lugares públicos de la ciudad, y son los que ofrecen la mayor cantidad de espacio público en ellas. Además tienen un papel fundamental como espacio de socialización. Cuando las calles funcionan bien, dan pie a oportunidades para que las personas se conecten de una manera que ningún otro espacio público puede hacer.



Desde los comienzos de la humanidad ha actuado como el principal lugar de contacto. Son el lugar relacional por excelencia, articulando las actividades complementarias a la vivienda como el trabajo, el comercio y el ocio, por lo cual pueden maximizar la intensidad de la actividad económica y de la vida social de una comunidad.



Las calles tienen una afectación directa en la morfología de la ciudad: moderan su forma y estructura. Otra de sus funciones es ser acceso, y el escenario en el cual los edificios se entienden como un conjunto y no sólo como objetos aislados. También las calles son la infraestructura para el transporte y los servicios.





Al ser un tipo de espacio público, son un espacio político, el lugar donde se manifiesta la vida. Las calles le permiten a la gente estar afuera, en un espacio de ocio que les posibilita relacionarse con los demás. Todo mundo debe usar las calles, haciendo una alegoría a la frase de Julio Cortázar, si un puente es una persona caminando por un puente, la calle es la gente en la calle, y la ciudad es la gente en la calle. Es por eso que las calles deberían ayudarnos a mantenernos unidos como sociedad, entendiendo a la ciudad vivida como un espacio de lugares donde a base de pequeños encuentros se construye la ciudadanía.

Las calles son la casa alegre de todos; de los que tienen prisa por llegar, por regresar; de los que las recorren a pie; de los que buscan; de los desfiles militares y deportivos que rescatan por unas horas la llaneza de su extensión.
– SALVADOR NOVO

Las calles están en el origen de la ciudad, han sobrevivido a su evolución y se encuentran en constante transformación. Salvador Novo¹² en su libro México, imagen de una ciudad (1967) lo recuerda al decir que las calles son como cordones umbilicales que nos conectan con el origen de la ciudad, y que como el mismo cordón son una cicatriz. Es prácticamente imposible borrar su rastro, son condición necesaria para la ciudad.¹³

¹² Salvador Novo (1904-1974) fue un poeta e historiador mexicano, cronista de la Ciudad de México que se dedicó a contar la vida del México en el S.XX

¹³ Anexo 1. Cuadro resumen de las funciones de la calle de acuerdo a los siguientes autores: Jane Jacobs, Josep Parcerisa, Stanford Anderson, Jordi Borja, Salvador Novo, Allan Jacobs



*“La calle implica un
lugar de reunión
pública sin techo..
Para volver al concepto
primitivo de lo que
debe ser una calle
debemos redefinir y
ordenar su movimiento”*

SITUACIÓN ACTUAL

A pesar del papel central que juegan en nuestra vida y en nuestra ciudad, las calles hoy fallan en múltiples aspectos. Como se mencionó anteriormente, gran parte de la crisis que actualmente vive la calle como espacio público de convivencia deriva de la visión actual de ella como un lugar de paso, señalando al uso excesivo del auto como el principal villano de esto.

La realidad es que el problema recae en que las necesidades de los autos se aceptan y satisfacen más fácil que otras. Y a pesar de que muchas de las acciones que se toman en torno a la calle tienen que ver con la movilidad, principalmente en carro, esta sigue sin resolverse como lo demuestran los siguientes datos.

En la Ciudad de México, la saturación debido al alto número de viajes que se realizan hace que la velocidad promedio sea de 20 km/h, y en horas picos desciende hasta 6 km/h. Además, el promedio de uso de un carro es de 1.2 personas por carro, lo que demuestra la ineficacia de este modelo, al requerir mayor espacio para la transportación.

Estos factores llevan a que el promedio por viaje sea de 1 h 15 min.¹⁴

En cuanto a la convivencia entre peatones y vehículos los números tampoco son muy alentadores: el 60% de las personas que fallecieron en hechos de tránsito iban caminando. De este número el 61% fueron atropellados siendo la principal causa el exceso de velocidad (34%).¹⁵

Si bien la circulación es una de sus funciones principales no es la única, las demás son tan básicas y esenciales como ella. La calle es una forma compleja del espacio público, y como se explicó anteriormente se trata de un espacio multifuncional. La complejidad de la calle se tiene que considerar en una dimensión que vaya mucho más allá de su componente circulatorio. En palabras de Jane Jacobs¹⁶, las calles de una ciudad sirven para muchas cosas aparte de transportar vehículos.

¹⁴ Datos obtenidos a través del Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación del Distrito Federal (FIMEVIC) : Problemas de movilidad en la Ciudad de México <http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/problemasdemov.html>

¹⁵ Datos de Seguridad Vial del Programa Pasos Seguros <http://pasossegueros.mx/datos-de-seguridad-vial/>



Por otro lado, la antigua Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI) hoy Secretaría de Movilidad (SEMOVI) publicó un glosario (2001)¹⁷ donde encontramos términos asociados a la calle como:

- Avenida: Arteria principal de doble circulación, generalmente con camellón al centro y varios carriles en cada sentido.
- Calzada: Arteria principal que al salir del perímetro urbano, se transforma en carretera o camino, o que liga la zona central con la periferia urbana, prolongándose en un camino o carretera.
- Calle: Superficie de uso público generalmente limitada por edificaciones, que permite el tránsito de

vehículos y personas; comunica, entre sí los predios que la delimitan, aloja los servicios públicos de infraestructura y posibilita la circulación.

- Eje Vial: Arteria principal, preferentemente de sentido único de circulación preferencial, sobre la que se articula el sistema de transporte público de superficie, y carril exclusivo en el mismo sentido o contra flujo.
- Paseo: Arteria principal de doble circulación con zonas laterales arboladas, longitudinales y paralelas a su eje.
- Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos.

16 Jane Jacobs (1916-2006) fue una periodista y activista política, interesada en temas urbanos, quien en su obra más influyente Muerte y vida de las grandes ciudades americanas hace una fuerte crítica a las prácticas urbanas del Movimiento Moderno en Estados Unidos.

17 Glosario publicado en el Programa Integral de Transporte y Vialidad 2001 - 2006. Gaceta Oficial del Distrito Federal 05 de noviembre de 2002 http://www.semovi.cdmx.gob.mx/wb/stv/glosario_de_terminos_de_transporte.html



Este glosario es un reflejo de cómo la calle es entendida principalmente por su componente circulatorio y sus demás funciones son relegadas a un segundo plano. Debido a los diferentes usos y funciones que tiene la calle coincido con Jordi Borja al pensar que es de vital importancia un adecuado tratamiento de las ellas, el cuál supone tener criterios para distinguir las y tratarlas de forma diferente.

Existen muchos factores que deben ser considerados al momento de hablar sobre la interacción en la calle. En un recorrido realizado por diferentes calles de la ciudad observé que el panorama que se vive en nuestras calles responde más a barreras, a obstáculos, que lejos de tejer la ciudad la dividen al no permitir la interacción y el libre desarrollo de actividades en la calle: árboles a la mitad de la banqueta, bardas para impedir cruces peatonales, jardineras para evitar el comercio informal, banquetas rotas o invadidas, muros ciegos, calles cerradas por vecinos o carriles exclusivos para el transporte público, son algunos ejemplos de lo que podemos encontrar que tiene una afectación directa en la forma en que hoy se viven nuestras ciudades. Sean prácticas formales o informales, para los fines de esta tesis lo importante

es analizar qué efectos tienen en el uso humano. Lo que se buscó en el recorrido son características puntuales y objetivas del entorno urbano, ya que existen otros condicionantes que influyen en el uso de un espacio.

Uno de estos condicionantes es la sensación de seguridad frente al crimen. Desde el diseño de las calles la capacidad de influencia en este factor es realmente baja, sin embargo para hacer que la gente se sienta segura y cómoda caminando y pasando tiempo en la calle, lo primero es hacer de ella un lugar seguro. Las calles deben ser seguras tanto para los peatones como para los automovilistas. Algunos otros son la seguridad vial, el clima, las distancias y el atractivo.





LA CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO DE CONVIVENCIA

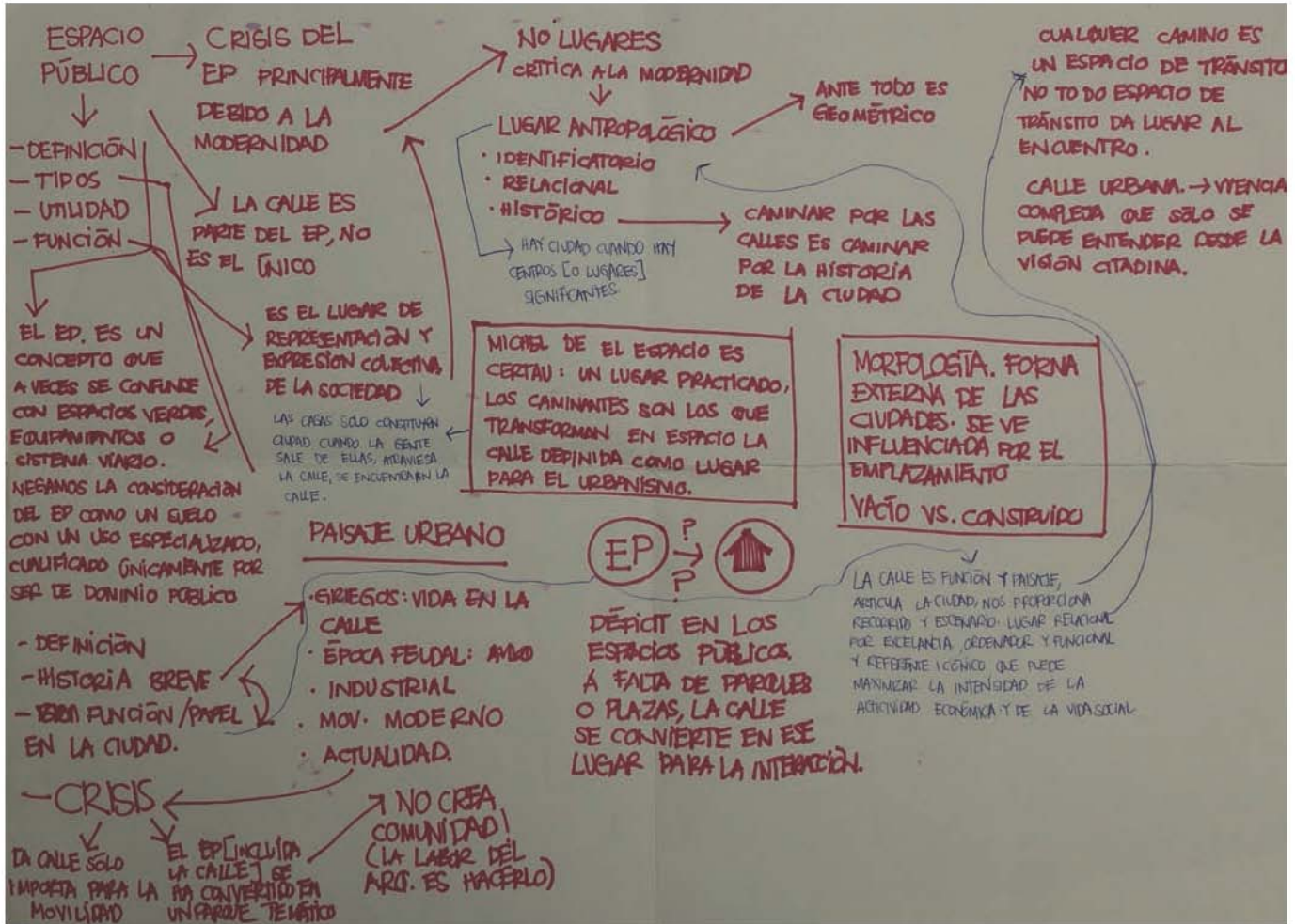
Todos estos conceptos espacio público, lugar y calle, la relación entre ellos y su síntesis me llevan a meditar acerca de las funciones de la calle en la ciudad contemporánea. En este trabajo, como ya se mencionó anteriormente, me interesa abordar a la calle como el espacio público por excelencia, observar, analizar y entender de qué manera las necesidades básicas de la calle pueden convivir con sus funciones complementarias.

A partir de esto surgen varias preguntas:

¿Cuál es la interacción de las personas o de los grupos con los entornos de la calle?

¿Influyen determinados esquemas en la interacción humana?

¿Qué aspectos de la calle – espaciales– tienen efectos más significativos en el uso humano?



LA CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO DE CONVIVENCIA

- ↓ ③
- DEFINIR LA CALLE [TIPO] QUE A MI ME IMPORTA
- FUNCIONES
 - TIPOS → CLASIFICACIÓN Y DIFERENCIA
 - JANE JACOBS
 - CALLES
 - SALVADOR NOVO
 - ALLAN JACOBS
 - JOSEP PARCERISA

HABLA DE LA CRISIS DE LA CALLE QUE INCLUYE LA CRISIS DE MOVILIDAD.

- ↓ ①
- ¿QUÉ ES EL ESPACIO PÚBLICO?
- DEFINICIÓN
 - TIPOS
 - FUNCIÓN
 - HISTORIA BREVE

CRISIS ACTUAL DEL ESPACIO PÚBLICO

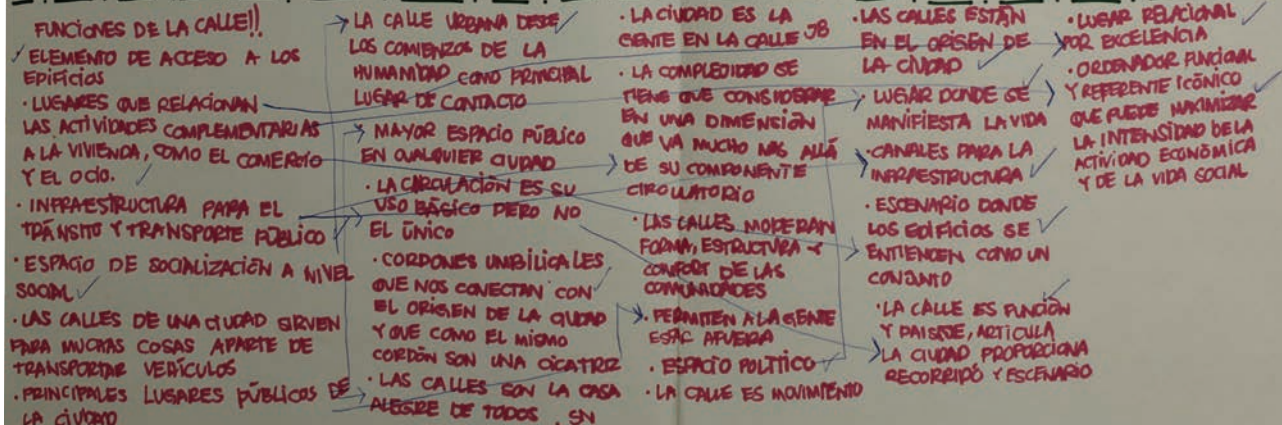
- JORDI BORJA
- PATRICIA RÍMZ KURI [CASTELL, ETC]

- ↓ ②
- NO LUGARES/LO QUE HACE FALTA PARA QUE LA CALLE SEA UN LUGAR
- MARC AUGÉ
 - MICHEL DE CÉRTAU

A PARTIR DE ESTO SURTIEN VARIAS PREGUNTAS

- ¿CUAL ES LA INTERACCIÓN DE LAS PERSONAS EN TORNO A LA CALLE?
- ¿INFLUYEN DETERMINADOS ESQUEMAS EN LA INTERACCIÓN HUMANA?
- ¿QUÉ ASPECTOS DE LA CALLE -ESPACIALES- TIENEN EFECTOS MÁS SIGNIFICATIVOS EN LAS ESTRUCTURAS DE USO HUMANO?

MARCO TEÓRICO



Diagramas del proceso de investigación

A nighttime photograph of a large, ornate cathedral with two prominent towers, reflected in a body of water. The scene is illuminated by streetlights and the cathedral's own lights, creating a starburst effect. A pink rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing the text "CDMX" in white, bold, sans-serif font. The sky is a deep blue, and the water is dark with light reflections.

CDMX

LA CIUDAD DE MÉXICO

La Ciudad de México es hoy una de las ciudades más grandes del planeta, y la más poblada del país. Lugar de encuentro donde confluyen más de 20 millones de personas, fue fundada como ciudad hacia 1320, aunque su historia comenzó con Cuicuilco, cerca de 700 A.C., se trata de uno de los asentamientos humanos más antiguos que existen en el planeta. Hasta la mitad del S.XIX la Ciudad se mantuvo con la misma traza y con el mismo tamaño. Como se mencionó anteriormente gracias a la Revolución Industrial y al desarrollo de los transportes la ciudad comenzó su expansión hacia finales del S.XIX. Hablando específicamente de esta investigación, me interesa señalar los diferentes acontecimientos que han marcado nuestra historia y forma de vivir la calle. La principal fuente de consulta fue el Atlas La Ciudad de México en el fin del segundo milenio.¹⁷

A continuación una breve historia.

¹⁷ La Ciudad de México en el fin del segundo milenio. Gustavo Garza Villareal, coordinador. México, El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos y de Desarrollo Urbano: Gobierno del Distrito Federal, 2000. Origen y Evolución de la Ciudad de México: Siglos XVI, XVII, XVIII y XIX. P. 91 - 153

PERIODO PREHISPÁNICO

Desde sus comienzos la Ciudad de México ha sido fruto de la mezcla de los distintos grupos que la han habitado. Después del abandono de Teotihuacán, la población que se encontraba ahí comenzó a asentarse en las orillas del lago de México. Los chichimecas y acolhuas, provenientes del norte de Mesoamérica, se encontraron con este panorama después de una larga peregrinación, la cual emprendieron en busca de la señal que su Dios Huitzilopochtli les había dicho que encontrarían en el lugar donde establecerían su pueblo. Este pueblo de tradición guerrera que fue desterrado por sus costumbres se convertiría posteriormente en el gran Imperio Mexica. La astucia de los mexicas para sobrevivir y adaptarse a nuevas costumbres hizo posible la supervivencia del pueblo.

México – Tenochtitlan se funda en 1324 en un pequeño islote en el Lago de Texcoco. Los orígenes de la ciudad de no solo permanecieron en la memoria de los mexicas, sino que siguen presentes en la memoria de todo un país.

La grandeza del pueblo mexicana se expresaba en su ciudad. La ciudad de México – Tenochtitlán se conformó por un centro localizado en el islote, el cual se conectaba con los pueblos ribereños mediante 4 calzadas: al poniente con Tacuba, al sur con Iztapalapa, al oriente con Texcoco y al norte con Tepeyac. Estas calzadas además de comunicar a la ciudad le daban forma al delimitar los 4 *calpullis* que la conformaban: al noroeste Cuecopan, al noreste Atzacolco, al suroeste Moyotlan y al sureste Zoquiapan. Esta traza que surgió a partir de la orientación oriente-poniente que los Mexicas determinaron para el templo dedicado a Quetzalcóatl, hoy sigue vigente en el centro de la ciudad y marcó la configuración urbana de la Ciudad de México en la que los espacios comunes son un elemento principal, haciendo de la vida pública algo cotidiano de la ciudad.

Históricamente las calles han tenido varias formas y usos: mercados, lugar de trabajo de artesanos, espacio de manifestaciones religiosas y cívicas. En la época prehispánica las había de agua, de tierra y mixtas. Incluso se contaba con un tipo de dique-calzada el cual tenía la función de regular el nivel de las aguas



del lago, siendo el más importante el que construyó Nezahualcóyotl. Además de permitir el control en el nivel de las aguas del lago era una ruta acuática de comercio y funcionaba como defensa de la ciudad. Las ceremonias religiosas eran hechas en el espacio público que reunía lo simbólico y lo divino con el espacio común.

Otro elemento principal en las ciudades prehispánicas eran los mercados, lugares que fusionaban el valor comercial y de

encuentro y que no solo abastecía a los locales, sino que era lugar de intercambio para los de afuera y de peregrinaje constante.¹⁸

Las crónicas de los conquistadores españoles describen a México – Tenochtitlan como una compleja organización urbana. Era una ciudad que contaba con zonas públicas, privadas, de comercio, de habitación, y que poseía además un importante sistema hidráulico.

¹⁸ Arqueología Mexicana. Arqueología e Identidad Nacional. "El México prehispánico y los símbolos nacionales". Eduardo Matos Moctezuma. Noviembre-Diciembre 2009. Volumen 17. Número 100.

PERIODO COLONIAL

Al caer la ciudad de México – Tenochtitlan los españoles destruyeron sus edificios, calles e infraestructura, borrando del mapa su presencia, sin embargo la decisión de Alonso García Bravo, soldado encargado por Hernán Cortés para llevar a cabo la nueva traza de la ciudad, de mantener el mismo centro y la misma traza hizo que la huella de la antigua ciudad permaneciera. Fue quizás solo una decisión práctica mantener la distribución espacial existente, una decisión de poder, o la similitud entre la traza prehispánica y la idea de ciudad que los españoles tenían, pero este hecho permitió que la ciudad mexicana sobreviviera.

La ciudad española trajo consigo diversos cambios tanto en la ciudad como en la vida y las formas de transporte. Se introdujeron nuevas actividades, como la ganadería que tuvo un impacto en la morfología de la ciudad. Las clases más bajas, los indígenas, fueron expulsadas del centro, que sumado al incremento de la población fruto de la llegada de españoles comenzó la expansión de la ciudad.

Cortés además de la estructura urbana aprovechó las estructuras políticas y religiosas para dominar la región. La distribución de los *calpullis* se conservó, cambiando templos prehispánicos por templos cristianos, *por convenir que donde hubo particular memoria y adoración de los demonios, la hubiese ahora de Jesucristo.*¹⁹ Desde los comienzos de la época colonial, la Iglesia tuvo un papel importante en el desarrollo de la ciudad, ya que fueron de los primeros edificios que comenzaron a construirse.

Fue en el S.XVII cuando la transición entre el periodo prehispánico y la colonia se consolidó. Quizás la transformación más evidente que se da en la ciudad es en el medio físico. Si bien la ciudad no creció en extensión más allá de lo que fue la ciudad prehispánica, el paisaje de la cuenca cambió drásticamente. El agua y el lago fueron en este ámbito los principales actores de este siglo. La imposición de un nuevo sistema constructivo, el cual utilizaba la madera como su principal material, trajo consecuencias en el ecosistema del lago.

¹⁹ “La muy noble, insigne y muy leal y imperial Ciudad de México”. Sonia Lombardo de Ruiz. La Ciudad de México a finales del S. Pag 98 - 102



La desmedida deforestación de la cuenca para obtener este recurso modificó el régimen de lluvias provocando la desecación paulatina del lago.

El desequilibrio ecológico, además del descuido y abandono de los sistemas hidráulicos trajo como consecuencia 5 inundaciones. Debido a esto los españoles tomaron la decisión de sacar el agua de la cuenca. Las calles que antes eran de agua poco a poco se fueron secando, y esto dio paso a nuevos sistemas de transporte como la introducción de carretas y otros vehículos jalados por animales.

Es importante mencionar la llegada de las diferentes órdenes religiosas, las cuales influyeron en el orden y estructura de la ciudad. Tanto el clero regular como el secular tuvieron injerencia no solo por sus actividades conventuales, sino por las diferentes actividades que desarrollaban al exterior como las educativas y las hospitalarias. Las calles y plazas comienzan a relacionarse con esto, cambiando sus nombres en relación a los edificios que tienen cerca.

Otro de los grupos que ayudaron a configurar la ciudad fueron los gremios, los cuales constituyeron otra forma de ordenar la ciudad. Cada uno establecía sus parámetros, en base a las necesidades que tenían para llevar a cabo sus actividades. Su ubicación era estratégica, buscando estar más cerca de los recursos que necesitaban. *Las diversas actividades institucionales conferían un carácter peculiar a los barrios por la presencia de los personajes relacionados con ellas.*²⁰

En el S.XVIII, la evolución de la Ciudad de México estuvo muy ligada a las ideas europeas. Las políticas que emprendieron los Borbones, en especial Carlos III, buscaban que la vida urbana fuera en forma ordenada, funcional, bella, cómoda y salubre. Estas políticas, conocidas como las reformas borbónicas tuvieron sus bases en la Ilustración. Se trataban principalmente de una estrategia del gobierno imperial para lograr el desarrollo de los intereses materiales y el aumento de la riqueza de la monarquía mediante cambios importantes en aspectos fiscales, militares y comerciales.

En la sociedad en general, el avance del Estado ocasionó un desplazamiento y una delimitación de realidades: lo económico, lo político y lo social se diferenciaron.

En la ciudad este hecho sucedió en el espacio: ocurrió con la calle.

La idea de ciudad que buscaba establecer Carlos III con grandes bulevares arbolados, glorietas y paseos, es referencia a las ciudades francesas, en la cual las calles son un componente fundamental de la ciudad. El Estado se empeñó en el control casi exclusivo del funcionamiento de la calle: ambicionó la vía pública como ámbito propio y procedió a desplazar de ella a quienes no la utilizaran para la única tarea a que se destinaría: la circulación. Además, el Estado provocó un reacomodo urbano, un reacomodo en el espacio; a quienes ocupaban o hacían uso de las calles y de las plazas literalmente los desalojó. No es que las calles hubieran sido hasta entonces una zona privada, pero sí eran un ámbito indiferenciado.²¹

Durante el virreinato de Juan Vicente de Güemes de Pacheco (1789-1794), Segundo Conde de Revillagigedo, se reflejaron estas políticas quien preocupado por la imagen de la ciudad además de las condiciones de salud e higiene, implementó acciones que mejoraron la infraestructura y calidad de las calles como la introducción del desagüe y atarjeas, pavimentarlas con piedras, además de iluminarlas de noche con farolas de aceite.



²¹ Esteban Sánchez de Tagle. Los dueños de la calle: Una historia de la vía pública en la época colonial. 1997. p. 37 - 52

DE LA INDEPENDENCIA A LA REVOLUCIÓN

A pesar del cambio en la vida que la Independencia representó para nuestro país, la Ciudad de México mantuvo la misma traza y tamaño hasta mediados del S.XIX. En 1824 se expidió el decreto que crea el Distrito Federal, que originalmente abarcó 8 km de radio a partir de la Plaza Mayor. Fue hasta 1857, cuando gracias a las Reformas Liberales los terrenos de los núcleos conventuales fueron divididos y vendidos, lo que dio paso a la apertura de nuevas calles y a la expansión de la ciudad.

En el periodo de 1858 a 1910 la ciudad experimentó un acelerado crecimiento como consecuencia del desarrollo económico que vivió el país en la época del Porfiriato. La Ciudad de México poco a poco se convirtió en el cruce de las diferentes rutas comerciales. La expansión territorial se vio favorecida por el desarrollo de nuevos sistemas de transporte, los recorridos a pie fueron cambiados por tranvías jalados por animales que después fueron reemplazados por trenes eléctricos y finalmente por el automóvil.

En 1857 el Presidente Comonfort inaugura el Sistema de Tranvías Eléctricos, el cual conectaba con la Villa de Guadalupe. La apertura del Paseo de la Reforma en 1867, ordenado al Ingeniero Ferdinand Von Rosenweig por Maximiliano, bajo los estatutos de belleza franceses, fue la puerta que se abrió para el crecimiento de la ciudad hacia el poniente. En 1865 se inauguró el primer tramo de una nueva vía que comunicaba con Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán, con lo cual la ciudad comenzó su expansión hacia el sur. que comunicaba con Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán, con lo cual la ciudad comenzó su expansión hacia el sur.

En la segunda mitad del siglo XIX empieza la subdivisión de grandes predios agrícolas para uso residencial, que se encontraban fuera de la ciudad, con lo cual nacen los “Fraccionamientos”, siendo Santa María la Ribera con su Alameda (1861) el primero de este tipo.



SIGLO XX - XXI

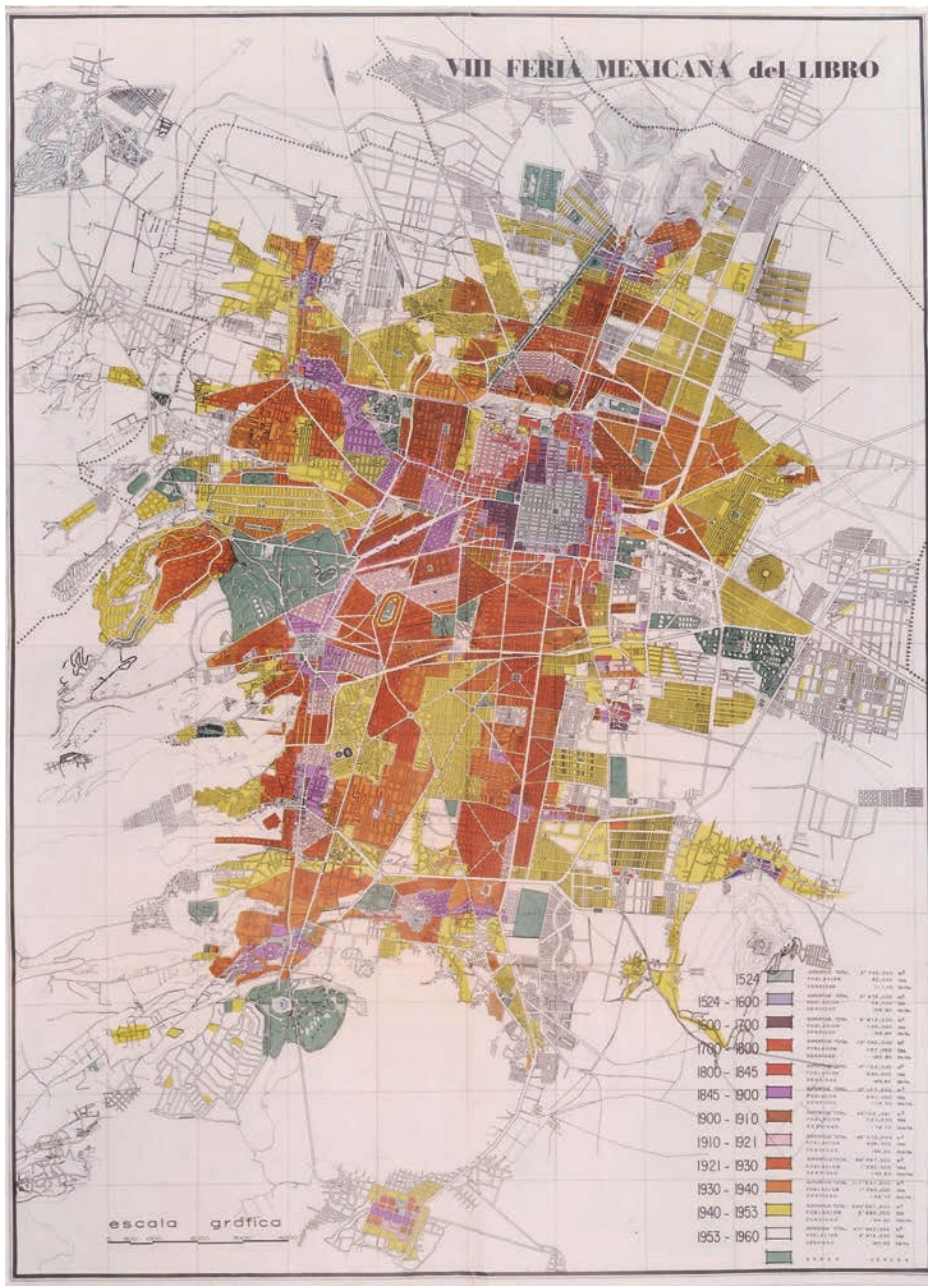
Con la apertura de estas nuevas calles y rutas de transporte, continuó el desarrollo de nuevas colonias, estableciéndose a lo largo de estos ejes de desarrollo. Después de Santa María la Ribera, las siguientes se concentraron en la zona centro como la Juárez, la San Rafael, la Guerrero, la Tabacalera, la Cuauhtémoc y posteriormente la Roma y la Condesa. A partir de 1930 aumentó el ritmo de crecimiento de la población siendo este el principal motivo de expansión de la ciudad. El incremento demográfico fue originado por tres factores que se presentaron simultáneamente: la disminución de la mortalidad, el mantenimiento de altos niveles de natalidad y el crecimiento social, producido por la oferta de empleo en la ciudad y la ausencia del mismo en el campo.

En 1939, a causa de las quejas hacia el creciente problema del tráfico en la ciudad se presenta un plan que busca descongestionar la zona del centro. El Plan de Desarrollo de la Ciudad de México 1935-1985, elaborado por Carlos Contreras, tenía 7 ejes entre los que destacan el descongestionamiento del tráfico, solución a la problemática del transporte y control del crecimiento de la ciudad.

Algunas de las soluciones dadas en este plan incluían la creación de grandes bulevares, canalización de ríos para convertirlos en vías rápidas, la construcción de anillos que permitan regular el crecimiento periférico, entre otros. De estos años destaca la apertura de la Avenida 20 de Noviembre y la calle 5 de mayo en el Centro Histórico, lo cual significó la pérdida de edificios emblemáticos en pro de una mejor movilidad.

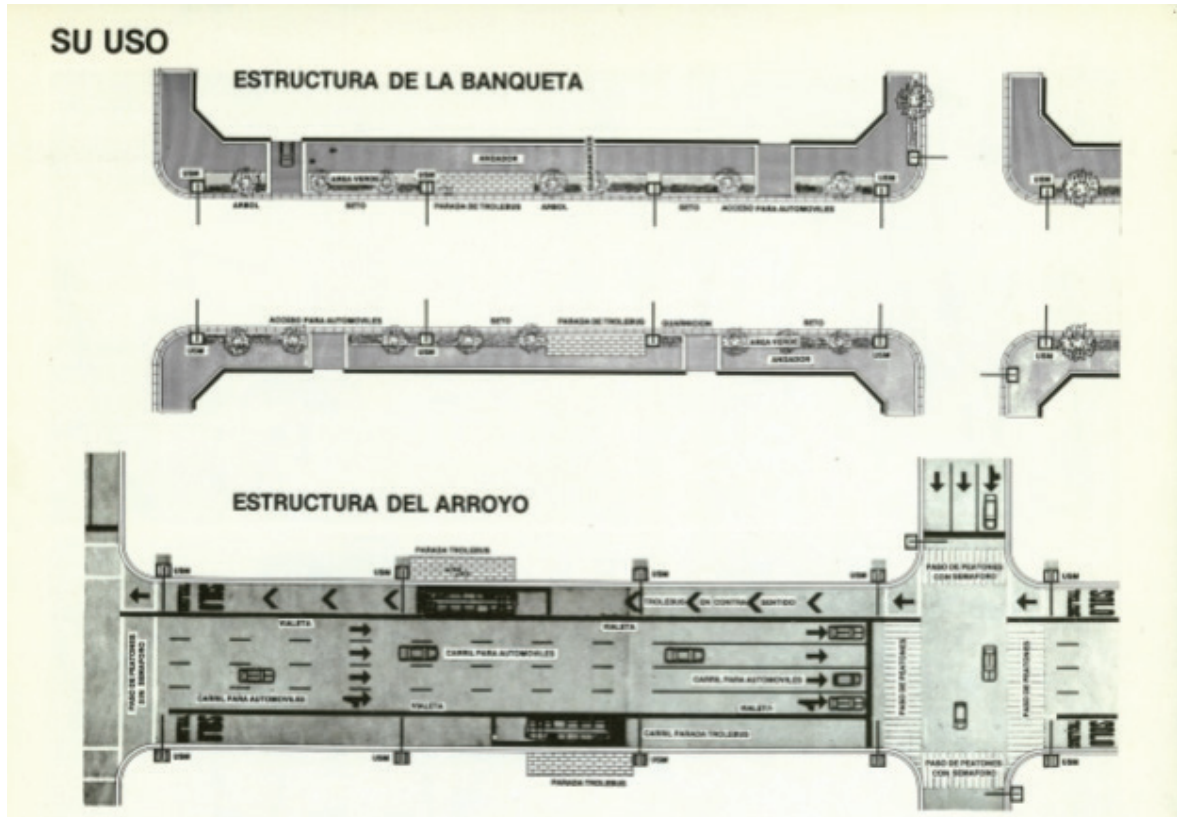
Otro de los personajes recordados por sus obras viales es Ernesto Uruchurtu, quien fuera regente de la Ciudad de 1952 a 1966. Destacan la Construcción del Anillo Periférico desde el Toreo de Cuatro Caminos hasta Cuemanco, la ampliación de Paseo de la Reforma y de Insurgentes hacia el norte y el entubamiento del Río de la Piedad y del Río Churubusco para dar paso a nuevas vialidades.

Para 1967 la ciudad se había expandido y necesitaba un nuevo tipo de transporte que conectara grandes distancias en tiempos cortos. El 29 de abril de ese año se publicó el decreto presidencial que crea el Sistema de Transporte Colectivo para construir y operar un tren rápido subterráneo. En 1969 se inaugura la primera línea de Chapultepec a Zaragoza.



A pesar de todos los esfuerzos por mejorar la movilidad en la ciudad, los problemas siguieron en aumento, siendo el auto el principal medio de transporte favorecido. En 1976 Carlos Hank González fue nombrado regente del DDF. Para ese entonces vías como el Periférico, Viaducto, Insurgentes, Reforma comenzaban a ser insuficientes. Como respuesta a estas demandas se planteo la construcción de un sistema de ejes viales.

Esta propuesta contemplaba el ensanchamiento de algunas avenidas a partir de la expropiación de predios y la demolición de los inmuebles. Cada eje vial se diseñó para ser una línea sagital en un solo sentido, algunos en doble sentido, que contaba con un carril en contraflujo destinado al transporte público. En junio de 1979 se inauguraron los primeros 15 ejes viales.



Fue hasta 2010 cuando se dio un parte aguas en la visión de nuestras calles. Como parte de las conmemoraciones por el bicentenario del inicio de la Independencia y del centenario de la Revolución surgió el proyecto para transformar la calle de Madero. Este corredor revivía un eje histórico planteado desde la época del Porfiriato que conectaría al Palacio Legislativo, hoy Monumento a la Revolución, con el Palacio Nacional. Esta calle, que ha estado presente desde la época colonial es la principal vía de acceso para el centro. El proyecto planteó la modernización de toda la infraestructura de manera subterránea, con lo que se liberó visualmente, mejorar la iluminación, además de brindar accesibilidad universal, poner en valor las edificaciones, nivelar el pavimento y permitir la conciliación de todas las entradas a los inmuebles. La respuesta de la ciudadanía a la peatonalización de Madero fue impresionante y superó todas las expectativas; se convirtió así en la calle peatonal más transitada de América Latina. Tal afluencia ha impactado muchos ámbitos, al punto que ha sido necesario buscar estrategias similares para descongestionar el tránsito peatonal de Madero.

A 5 años de su apertura la gente pide más espacio para caminar.²²

La saturación peatonal, la falta de sombra y de espacios para descansar, además del arribo de marcas comerciales que desplazaron a los comercios tradicionales nos hacen cuestionar el éxito del Corredor Madero como una calle que posibilite la convivencia.



22 Espacio Público 2009-2012. Autoridad del Espacio Público.

JARDINES DEL PEDREGAL DE SAN ÁNGEL

La historia del Pedregal de San Ángel comenzó incluso antes de que la Ciudad de México existiera. Al sur de la Ciudad de México, entre los años 300 a.C y 200 d.C una masa ardiente fue arrojada por el volcán Xitle, creando un ecosistema único, el cual los Mexicas llamaban Tetlán, lugar de rocas. El sitio permaneció abandonado durante muchos años por considerarse un lugar inhóspito, además de ser peligroso por el tipo de animales que vivían ahí como alacranes, arañas y serpientes. Por su particular y único paisaje la zona fue visitada por célebres viajeros y exploradores como Alexander Von Humbolt y por importantes artistas que fueron inspirados por sus paisajes como Diego Rivera, José Clemente Orozco, Jesús “Chucho” Reyes y Gerardo Murillo “Dr. Atl”.

A mediados del S.XX, la Ciudad de México se expandía hacia el sur, hacia Coyoacán y San Ángel. La decisión en 1943 de construir la nueva Ciudad Universitaria en esta zona fue sin duda un hecho que detonó este proceso.

En 1944 el fotógrafo Armando Salas Portugal realizó una exposición que le mostró a un joven Luis Barragán, todo el potencial del paisaje que ofrecía el Pedregal de San Ángel. Al año siguiente, Diego Rivera publicó el texto titulado “Requisitos para la organización del Pedregal” en el cual plantea el desarrollo de una zona residencial bajo dos condiciones: la conservación del ecosistema y la construcción de proyectos arquitectónicos modernos.

Otro de los personajes que aportó ideas al proyecto fue Mathias Goeritz, autor de la escultura de serpiente que se convirtió en el símbolo de la colonia. Finalmente Barragán, junto con varios socios, se decidió a comprar los terrenos para emprender el proyecto residencial “Jardines del Pedregal de San Ángel”.

Las obras iniciaron en el año de 1947.²³

**AMPLITUD EN JARDINES...
PARA VIVIR MEJOR!**



COMPRA SU LOTE HOY Y PAGUELO EN CINCO AÑOS
JARDINES DEL PEDREGAL DE SAN ANGEL
AL PRECIO DE 100,000 PESOS



Tels. 22-70-66

FRACCIONAMIENTO

**JARDINES
DEL
PEDREGAL
DE
SN. ANGEL**



EL LUGAR IDEAL PARA VIVIR

OFICINAS. PASEO DE LA REFORMA 137.
TELS. 12-08-80 Y 36-30-11. MEXICO, D.F.

LA VISIÓN ORIGINAL DE JARDINES DEL PEDREGAL DE SAN ÁNGEL

El desarrollo del Pedregal, fue en sus primeros años una intervención paisajística y urbanística que seguía los principios de la arquitectura moderna. En su desarrollo participaron un gran número de destacados arquitectos, como Luis Barragán, Max Cetto, Félix Candela, Francisco Artigas, Antonio Attolini y Augusto Álvarez, entre otros. Independientemente de cada proyecto la mayoría de las casas juegan con el terreno, y buscan abrirse hacia su exterior inmediato. El Pedregal fue destinado por sus desarrolladores a ser portavoz de la arquitectura moderna mexicana.

Barragán invita como asociado a Don José Alberto Bustamante y al Arq. Carlos Contreras, quien había introducido e impulsado la labor del urbanismo en México, para participar en el proyecto de urbanización. El trazo de la ciudad – jardín correspondió a una primera idea de Barragán, quien contaba con formación paisajística, consistía en una retícula escalonada de calles adaptadas a los contornos del terreno para respetar el drenaje natural y reducir al mínimo la perturbación y el desplazamiento de tierra.

Propone además equiparla con jardines comunes, una escuela y una iglesia.



Esa topografía abrupta se hace evidente al recorrer sus calles: suben, bajan, se tuercen. Los camellones de las avenidas principales —Paseo del Pedregal y Boulevard de la Luz— se hundían o se elevaban dejando visible la roca volcánica.

La traza de los JPSA enfatizó más la noción de espacios abiertos privados que la de paisaje público, donde la experiencia individual sobrepone a la colectiva, siendo su desarrollo más disfrutable en automóvil. Se trata de calles tranquilas, con muros como lienzos de jardines verticales hechos por árboles, plantas, enredaderas y flores.

La idea para JPSA era un fraccionamiento para 700 casas donde el lote mínimo era de 5000 m² y el comprador se obligaba a construir bajo las siguientes condiciones:

- No construir más del 10% de terreno
- Conservar la roca volcánica
- No utilizar recubrimientos y/u ornamentos en la fachada
- Las bardas exteriores no debían ser más altas de 3.5 m
- Las construcciones debían comenzar a 5 m del límite exterior del predio
- No utilizar tejas o techos a dos aguas
- Máximo dos niveles

Bajo estos principios los JPSA se consolidaron como una de las zonas residenciales donde la gente de clase media alta quería vivir a mediados del S.XX. Con el paso de los años, los lotes se fueron reduciendo y las condiciones. El Pedregal se conserva como una zona mayoritariamente residencial, debido en parte a la oposición por parte de los residentes al cambio de uso de suelo.²⁴



²⁴ Plan Estratégico Jardines del Pedregal de San Ángel 2030. Parte 2: Introducción y Análisis Multicriterial de Escenarios. Patronato Jardines del Pedregal

A large crowd of people is gathered in an outdoor setting, possibly a park or festival. The air is filled with numerous colorful hula hoops in various colors like red, blue, green, yellow, and purple. In the background, there are tall trees and a large, ornate stone structure. The scene is lively and festive.

VIDA PÚBLICA

METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

Para los fines de esta investigación, el análisis de las calles se concentra en los efectos de los objetos físicos y perceptibles. Como se explicó anteriormente, existen condicionantes como el significado social, la función o la historia que tienen una afectación directa en la utilización de una calle, pero que no pueden ser cuantificables desde el punto de vista arquitectónico.

De acuerdo con Kevin Lynch²⁵ la forma de la calle debe utilizarse para reforzar el significado y no para negarlo. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella, y es conforme a estos espacios que se organizan y se conectan los demás elementos. La imagen de una calle puede cambiar dependiendo del punto donde se mire: una autopista puede ser un camino para el conductor y una barrera para el peatón.

Observar significa ver o estudiar algo o alguien con atención y cuidado para descubrir algo.

25 Lynch, K. (1960) La imagen de la Ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili

A fin de entender la dinámica de la calle, la metodología propuesta para determinar qué aspectos de la calle tienen efectos más significativos en el uso consiste en realizar una serie de observaciones y conteos de los movimientos de las personas en la calle con el fin de tener un diagnóstico sobre los usos y costumbres del sitio.

Jan Gehl menciona que la buena arquitectura debe asegurar una buena interacción entre el espacio público y la vida pública. La vida pública se refiere a la compleja y versátil vida que se desenvuelve en el espacio público. Hoy en día lo que se busca es tener vida en los espacios públicos de manera que permitan a las actividades diarias desarrollarse y convivir con su entorno y actividades complementarias y no pelear contra ellas.

La base para los formatos de observación e investigación que utilizo retoma la metodología implementada por Gehl Architects en 2008 quienes junto con el Departamento de Transporte de Nueva York (NYC-DOT), entonces gobernada por Michael Bloomberg, hicieron que

Nueva York se re-posicionara como una de las ciudades ejemplo en cuanto a diseño de calles se refiere, introduciendo el concepto de “calle completa”. Dentro de los objetivos de esta colaboración se encontraban:

- Disminuir el número de accidentes de tráfico mortales
- Generar una política de diseño de calles
- Mejorar la infraestructura ciclista y duplicar el número de ciclistas
- Reducir el uso del auto

El proyecto más famoso de esta colaboración es la transformación de Times Square.²⁶ En un estudio se encontró que el 89% del espacio total estaba destinado a los autos y 11% a los peatones, a pesar de que el 90% de los usuarios eran peatones. Debido a esto se planteo una re-distribución del espacio donde se otorgara mayor porcentaje a los usuarios a pie. Además de este proyecto se introdujeron nuevos diseños de calles acompañadas de ciclovías y pequeñas plazas peatonales que mejoraron no solo la imagen si no la seguridad y la movilidad.

26 El proyecto de Times Square formó parte del programa Sustainable Streets: Strategic Plan for the New York City Department of Transportation 2008 and Beyond.

<http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

Posteriormente en 2014 Bloomberg Associates, como parte de un acuerdo de colaboración con el Gobierno de la Ciudad de México en temas de movilidad, calidad del aire y desarrollo urbano, comenzó a trabajar con la Autoridad del Espacio Público este modelo de evaluación de espacios públicos, para que sirviera como herramienta para el desarrollo de nuevos proyectos.



El modelo original consta de 3 partes:

1.Formato de observación en campo que contempla 7 categorías: iluminación, seguridad, mobiliario y uso, arte público/actividades, limpieza/mantenimiento/administración, calidad del entorno y calidad del entorno construido.

2.Formato de conteo/uso del espacio el cual se divide en número de personas, sexo, edad, posición y actividades que se realizan.

3.Encuesta a visitantes de espacios públicos con la cual se obtiene información sobre el motivo de la visita a ese espacio y la opinión del aspecto del espacio.

Las evaluaciones de los espacios públicos las realizan 3 veces bajo las siguientes condiciones:

- Hora pico vespertina (entre 2 y 4 de la tarde) de un día entre semana (de martes a jueves)
- Hora pico nocturna (entre 6 y 8 de la noche) del mismo día entre semana seleccionado para la hora pico vespertina
- Hora pico vespertina (entre 2 y 4 de la tarde) de fin de semana

Lo ideal es que estas evaluaciones se realicen en días con clima templado, de acuerdo a la época del año, y en los cuales no haya factores que puedan interferir con el uso habitual de un espacio como puede ser un día feriado o una manifestación. Con el fin de conseguir un enfoque más cercano a la realidad es importante realizar estas observaciones en diferentes días, horas y momentos del año. Antes de comenzar es importante aceptar que los resultados obtenidos siempre estarán un poco modificados ya que la vida pública es impredecible.

Esta metodología está enfocada sobre todo al uso por parte de los gobiernos para desarrollar proyectos. Mi experiencia en su implementación para el Proyecto #micalle Av. 20 de Noviembre me hizo darme cuenta que había aspectos de la metodología que no podían ser cuantificados desde la arquitectura y que había otros aspectos que me interesaba explorar. #micalle Av. 20 de Noviembre es un proyecto piloto implementado por la Autoridad del Espacio Público, que redistribuye el espacio público con prioridad al peatón, para que recorra y disfrute del primer cuadro de la Ciudad, mediante

simples adecuaciones geométricas y la incorporación de mobiliario urbano (Sillas, Mesas y Sombrillas).²⁷ Las observaciones se realizaron antes y después de la implementación del proyecto.

Los resultados fueron un poco predecibles y engañosos:

Previo a la intervención el 78.6% de las personas caminaban, 10.6% platicaba y 1.8% descansaba. El 4.1% de los encuestados calificaba a la avenida como muy buena, 42.6% como buena y 48.4% como mala. Posterior a la intervención el 66.9% de las personas caminaban, el 22% platicaba y el 5.1% descansaba. En cuanto a las calificaciones el 30.4% calificó como muy buena, 56.3% como buena y 11.4% como regular.

Además en la pregunta ¿Qué es lo que más te gusta de la calle? previo a la intervención el 41% respondía que la ubicación, el 34.4% las actividades y el 4.1% las áreas para sentarse. Posterior a la intervención el 18.4% contestó que les gustaba la ubicación, 6.3% actividades y el 63.9% las áreas para sentarse.

27 Acerca del proyecto #MiCalle #MiPlaza de la Autoridad del Espacio Público <http://www.aep.df.gob.mx/programas-y-proyectos/proyectos/mi-calle-miplaza/>



De 20 de Noviembre a #MiCalle y #MIPlaza

De este ejercicio me quede con lo siguiente: antes de #micalle, 20 de Noviembre no contaba con espacios para sentarse, por ende el hecho que el mayor porcentaje de usuarios les gusten las áreas para sentarse posterior a la intervención no es un dato objetivo. Sin embargo el cambio radical en la calificación pone en evidencia la influencia que la mejora en la imagen urbana puede tener en la percepción de un espacio.

Por lo anterior, decidí tomar esta base y modificarla, para adaptarla a los fines de esta investigación. El primer cambio significó no incluir encuestas, ya que la información que se puede obtener de ellas es subjetiva. Si bien la gente que comúnmente ocupa un lugar son los expertos en el uso, su opinión puede estar influenciada por razones externas y esta investigación se concentra en los parámetros físicos.

METODOLOGÍA PROPUESTA

La metodología que planteo funciona entonces con dos formatos .

- Formato de Conteo

Contar nos provee de información cuantitativa que puede ser usada para cualificar y comparar que tanto se usa un espacio. El formato responde a 3 preguntas

¿Cuántos?

Nos permite conocer el número de personas que transitan por la calle, así como la manera en que se agrupan.

¿Quiénes?

Se debe especificar el sexo y el rango de edad de los usuarios. En los talleres que asistí durante el desarrollo de la investigación se mencionaba que un espacio donde haya muchos niños y mujeres habla de un espacio que es muy visitado. ²⁸

¿Qué?

Las actividades que se desarrollan en el espacio público pueden ser divididas en dos categorías: necesarias y opcionales. Las actividades necesarias en una calle se consideraron tránsito y acceso. Las actividades opcionales son abiertas. Es importante para los estudios de la vida pública definir y registrar las actividades sociales con el fin de dar soporte a la función del espacio público como lugar de convivencia. La gente camina más lento y pasa más tiempo en lugares dependiendo de lo que ofrece el sitio.

²⁸ Durante el desarrollo de la investigación además de colaborar en las encuestas del proyecto #micalle, asistí al taller Espacio Público y Vida Pública de Gehl Architects (Abril 2015) y al taller Placemaking de Project for Public Spaces (Septiembre 2015)

FORMATO DE CONTEO / USO DEL ESPACIO

Lugar: _____ Fecha: _____ Hora: _____

Responsable: _____

No.	SEXO		EDAD				ACTIVIDADES															
	Personas	Masculino	Femenino	Niños	Jóvenes	Adultos	Ancianos	Caminando	Acceso	Esperando TP	Platicando	Descansando	Leyendo	Jugando	Comiendo	Fumando	Deporte	Comprando	Batiendo	Sitio de Taxis	Vendiendo	
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
21																						
22																						
23																						
24																						
25																						
26																						
27																						
28																						
29																						
30																						
31																						
32																						
33																						
34																						
35																						
36																						
37																						
38																						
39																						
40																						
41																						
42																						
43																						
44																						
45																						
46																						
47																						

FORMATO DE OBSERVACIÓN EN CAMPO

Para determinar los elementos a observar que pudieran tener mayor influencia en el uso de una calle tomé 3 autores como referencia:

- Allan B. Jacobs con su libro *Great Streets* (1995)²⁹
- Project for Public Spaces con la publicación *Streets as Places* (2012)³⁰
- Jan Gehl con *How to Study Public Life* (2013)³¹

En estos libros se mencionan las características³² que tienen una mayor influencia en el uso de la calle. Ya que los 3 autores coinciden en varias de ellas el formato de observación en campo está dividido en categorías como el formato original en donde se agrupan los factores a evaluar.

I. CONTEXTO

En esta categoría se incluyen las cuestiones que tienen que ver con el entorno inmediato.

—**Sitios de interés.** La gente debe tener razones para visitar una calle y quedarse. Los sitios de interés cercanos pueden servir como polos de atracción, pero también como factores que alejen a las personas. Se contemplaron 4 categorías que son complementarias a la vivienda.

(1) Comercial: Es importante mencionar que en el caso mexicano, la diferenciación del tipo de comercio importa ya que tradicionalmente hemos sido un pueblo que tiene una fuerte conexión con el comercio en la calle. Además la relación que un puesto o tianguis genera con el usuario es diferente a la de un comercio establecido.



29 En su libro *Great Streets*, Allan B. Jacobs resume las características de diseño y las estrategias que comparten las grandes calles en el mundo.

30 Project for Public Spaces es una organización sin fines de lucro que surgió en 1975 con la intención de ayudar en la creación de espacios públicos que favorezcan el fortalecimiento de las comunidades.

31 El libro *How to Study Public Life* reúne la experiencia de más de 50 años de experiencia en el estudio de vida pública, así como métodos y herramientas necesarias para revalorar la vida pública en la planeación de las ciudades.

32 Anexo 2. Características de las calles



(2) Cultural: Se trata de edificios como museos, bibliotecas, iglesias, teatros, cines, galerías, casas de cultura por mencionar algunos que tienen como fin el entretenimiento o la recreación.



(3) Servicios: Bancos, hospitales, escuelas, terminales de transporte, oficina de gobierno como ejemplos que responden a la parte administrativa de una ciudad.



(4) Industrial: El sector en una ciudad encargado de la producción.

—**Vegetación.** La vegetación funciona como elemento delimitador en el sentido vertical, además de proveer cobijo del clima (sombra), pero pueden convertirse en un obstáculo visual. Es importante conocer la altura, y el estado que guarda para saber que relación puede tener con los peatones.

—**Áreas con sombra**

—**Ruido / Olores desagradables**



La vegetación



Arribo de peregrinos a la Basílica de Guadalupe un 12 de diciembre.

—**Festividades o tradiciones.** La celebración de tradiciones es un elemento que da a una comunidad un sentido de orgullo y de pertenencia.

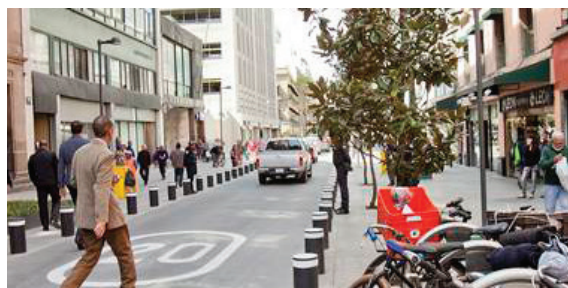
—**Automóviles.** Si existe un elemento que tiene una influencia directa en el uso de la calle sin duda son los autos. La afluencia, velocidad y proximidad de los autos puede determinar que tanto esta dispuesta la gente a caminar por un lugar. De acuerdo al libro *Calmar el tráfico*³³ la velocidad es una de las variables que

33 Sanz Aldúan, A. (2008) Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana. 3ª edición. Madrid: Ministerio de Fomento. Centro de Publicaciones

definen y miden el peligro del tráfico: a mayor velocidad mayor capacidad de hacer daño y provocar destrucción. El diseño de la calle debe permitir a los peatones sentirse seguros junto al auto. Para esta investigación, la velocidad media de los carros se consideró de 30 a 40 km/h ya que es allí donde es posible el contacto entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados. Además a mayor velocidad los carriles deben ser más anchos, por lo que la moderación del tráfico facilita el desarrollo de otras actividades en el espacio callejero.

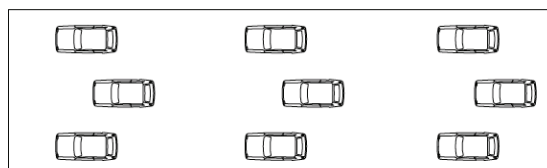
— **Balance entre las diferentes formas de movilidad.** El diseño de las calles debe buscar las velocidades y los espacios apropiados para que la interacción entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados pueda ser posible. Lo importante no es tener muchos carriles o mucha banqueta, es tener los espacios adecuados para cada forma de movilidad.

— **Estacionamiento.** Cuando el estacionamiento en los costados de la calle está bien planteado puede ayudar a reducir la distancia entre los cruces, además de servir como barrera entre la vialidad y la banqueta.

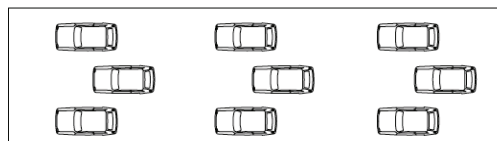


Modelo de calle compartida: 16 de septiembre, Centro Histórico

50 km/h



30 km/h



20 km/h



Relación entre velocidad y dimensiones de la calle



Calle Dakota, balance entre diferentes formas de movilidad

II. USO Y DISFRUTE

—**Asientos.** Sin duda el mobiliario más utilizado en las calles son los asientos. La gente siempre busca la oportunidad de descansar y este puede llegar a ser muy exitoso si se coloca cerca de donde sucede la acción en la calle, si permite a la gente sentarse y ver a las demás personas.



La gente siempre encontrará un lugar donde sentarse.

—**Otro mobiliario.** Además de las bancas, el mobiliario en las calles debe responder a las necesidades y actividades específicas de cada lugar, así como a los patrones de uso, ya que estos mismos pueden llegar a entorpecer la circulación.

—**Patrones de uso.** ¿Hay alguna parte específica del lugar que se usa más o menos? Mapear un sitio nos ayuda a definir por un lado las líneas de deseo peatonal, pero sobre todo nos ayuda a identificar la preferencia para las actividades fijas como sentarse, leer o platicar. Seguir la pista de los peatones también nos permite conocer los destinos.



El exceso de mobiliario también se puede convertir en un obstáculo

—**Eventos o actividades planeadas en el lugar.** Es importante que si lo que se busca es darle soporte a la calle como el lugar de interacción haya un ente, que puede ser desde un grupo de vecinos hasta el gobierno que este al pendiente no solo de la conservación de los espacios si no que proponga actividades como un concierto, una exposición, una feria, como ejemplos que permiten una mejor integración entre las comunidades.

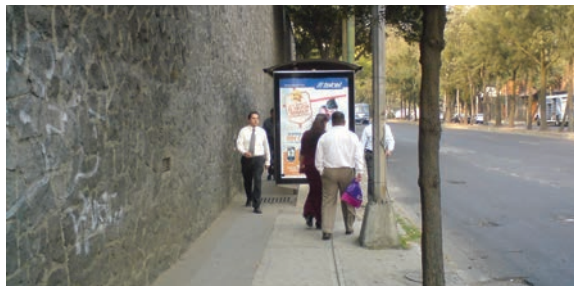


Programa #MiPlaza 20 de Noviembre todos los domingos

III. ACCESIBILIDAD

De acuerdo al Manual Técnico de Accesibilidad (SEDUVI, 2007) la accesibilidad es la combinación de elementos del espacio construido que permiten el acceso, desplazamiento y uso para las personas con discapacidad, así como el acondicionamiento del mobiliario que se adecuen a las necesidades de las personas con distintos tipos y grados de discapacidad. Para esta tesis se consideró no solo a la accesibilidad en términos de diseño, se consideró la facilidad de llegada al sitio y su conectividad además del libre tránsito.

—**Obstáculos.** ¿Existen elementos que entorpezcan el libre tránsito de peatones? Estos obstáculos puede ser un auto estacionado sobre la banqueta, el clásico bote con agua o algún mobiliario como el exceso de casetas telefónicas en las calles de nuestra ciudad.



El paso de los peatones se ve entorpecido por el mismo mobiliario

—**Transporte público.** El diseño de una calle que busca atraer a los visitantes debe tener en cuenta la facilidad de acceso en transporte público, bicicleta y a pie.

—**Ayudas para personas con discapacidad.** Los espacios públicos deben ser incluyentes con los diferentes grupos de población. Idealmente una calle debería contar con señalización sonora, simbólica o táctil, así como rampas que faciliten el libre tránsito de los usuarios.



La banqueta se vuelve un obstáculo para el peaton



Huella táctil que orienta a los débiles visuales

IV. LIMPIEZA / MANTENIMIENTO / ADMINISTRACIÓN

Esta categoría, quizás la que menos tiene relación con la arquitectura es de suma importancia para la conservación de nuestras ciudades.

—**Basura y manejo de desechos.** Sin duda este es un aspecto crítico, sobre todo por las grandes cantidades de basura que se generan en la ciudad. Si bien es importante contar con botes de basura que se encuentren próximos, el mantenimiento y recolección constante también lo es.

—**Vandalismo.** Un espacio que cuenta con zonas vandalizadas habla de falta de mantenimiento, y sobre todo de abandono.

—**Mantenimiento de la vegetación y estado del mobiliario.**

—**Estado de las banquetas.** Se dio importancia al estado de conservación de las banquetas ya que no es lo mismo caminar una cuadra que se encuentre al mismo nivel, a caminar una sorteando obstáculos.



Banquetas rotas una constante en la Ciudad de México



Las calles aisladas dan la sensación de peligro y no invitan a quedarte

V. ILUMINACIÓN

La iluminación juega un papel muy importante sobre todo en la percepción de seguridad de un lugar. Se debe tomar en cuenta la fuente principal de iluminación, que puede ser pública o privada, la calidad y si hay zonas oscuras en el sitio.



La deficiencia en la iluminación tiene una relación directa con la seguridad del sitio

VI. ENTORNO CONSTRUIDO

Los edificios que delimitan la calle deberían propiciar la interacción entre el espacio interior y exterior. Combinar los distintos tipos de uso de suelo, como el comercial, de servicios y recreativo con el uso habitacional ayudan a generar una diversidad de actividades y por ende de usuarios. Christopher Alexander puntualiza la importancia de los límites de los edificios para el buen funcionamiento de los espacios públicos al mencionar que un borde vivo de un edificio está conectado, con el tejido social, con la ciudad y con parte de la vida de las personas que viven y se mueven alrededor de él.

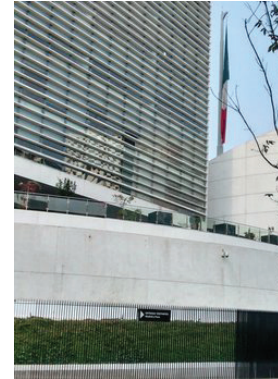
— **Interacción.** Un nivel de interacción alto habla de frentes pequeños, diversidad de funciones y frentes activos. Existen elementos que no fomentan la interacción como los muros ciegos o un lote baldío.

— **Transparencia.** Normalmente esta cualidad se genera a partir de ventanas y puertas. Sin embargo existen otros elementos que permiten desdibujar la diferencia entre lo público y lo privado y que te invitan a ver más allá. La transparencia se trata de qué tanto la vida en el exterior permea al interior.

INTERACCIÓN



ALTA

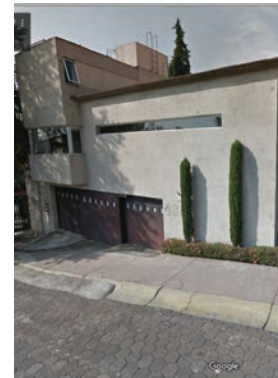


NULA

TRANSPARENCIA



ALTA



NULA

—**Altura de los edificios y ancho de la calle.** La combinación de estos dos factores determinan el tipo de escala que el usuario percibe en una calle, además de regular la cantidad de luz.



La altura de los edificios en Santa Fe olvida la escala del peaton

—**Unificación del contexto.** La unidad en el contexto se puede lograr a través de los materiales, colores, tamaños o vanos.



Av. Michoacan, Colonia Condesa

—**Ancho de la banqueta.** El ancho de banqueta ideal debe permitir que dos personas puedan ir caminando a la par sin tener que desfasarse cuando un tercer peatón quiere pasar.



Una banqueta amplia que permite el desarrollo de diversas actividades



FORMATO DE OBSERVACIÓN EN CAMPO

Lugar: _____ Responsable: _____

Condiciones atmosféricas: _____ Fecha: _____ Hora: _____

I. CONTEXTO

1. Sitios de interés (1)Comercial (2)Cultural (museo, biblioteca, iglesia, teatro, cine, galería, casa de cultura)

(3)Servicios (banco, hospital, escuela, terminal de transporte, gobierno)

2. Vegetación (1)Excesivas (2)Escasas (3)Suficientes

2.1 Altura (1)Bajo (2)Medio (3)Alto

3. Áreas con sombra (1)Excesivas (2)Escasas (3)Suficientes

4. Ruido (1)Excesivo (2)Regular (3)Poco

5. ¿Existen olores desagradables? (1)Si (2)No

6. ¿Se festeja alguna festividad o tradición? (1)Si (2)No

Comentarios _____

7. Afluencia de los carros (1)Excesiva (2)Regular (3)Poca

8. Velocidad de los carros (1)Rápida (2)Moderada (3)Lenta

9. Proximidad de los carros (1)Cercana (2)Media (3)Lejana

10. Balance entre las diferentes formas de movilidad (1)Malo (2)Regular (3)Bueno

11. ¿Existe estacionamiento en los costados de la calle?

II. USO Y DISFRUTE *(Traza en el mapa, Documenta con fotografías el estado del lugar)*

1. Las bancas se utilizan (1)Si (2)No

1.1 Son suficientes (1)Si (2)No

2. Se utiliza algún otro mobiliario (1)Si (2)No **ESPECIFICAR** _____

2.1 Son suficientes (1)Si (2)No

3. Hay alguna parte específica del lugar que se usa más o menos (1)Si (2)No

Comentarios _____

4. ¿Hay eventos o actividades planeadas en el lugar? (1)Si (2)No

III. ACCESIBILIDAD

1. ¿Existen elementos que entorpezcan el libre tránsito de peatones? (1)Si (2)No

Comentarios _____

2. ¿El lugar es accesible en transporte público? (1)Si (2)No

3. ¿Existen ayudas para personas con discapacidad? (1)Si (2)No

Comentarios _____

4. ¿Las banquetas se encuentran al mismo nivel? (1)Si (2)No

IV. LIMPIEZA / MANTENIMIENTO / ADMINISTRACIÓN

1. ¿Hay basura o desechos en algún lugar? (1)Si (2)No
2. ¿Hay botes de basura cercanos? (1)Si (2)No
3. ¿Existe graffiti o superficie vandalizada? (1)Si (2)No
4. ¿La vegetación está poco mantenida? (1)Si (2)No
5. Estado de las banquetas (1)Bueno (2)Regular (3)Malo
6. Estado del mobiliario (1)Bueno (2)Regular (3)Malo

V. ILUMINACIÓN

1. Fuente principal de iluminación (1)Alumbrado público (2)Iluminación privada
2. La iluminación en el sitio es (1)Excesiva (2)Suficiente (3)Escasa
3. ¿Hay zonas oscuras en el lugar? (1)Si (2)No

VI. ENTORNO CONSTRUIDO

1. Interacción

(1) **Alto:** Frentes pequeños, muchas puertas, diversidad de funciones, frentes activos

(2) **Medio:** Mezcla de frentes pequeños y grandes, poca diversidad de funciones, solo algunos frentes cerrados o pasivos

(3) **Bajo:** Frentes amplios con pocas puertas, sin diversidad de funciones, frentes pasivos

(4) **Nulo:** Sin interacción con el lugar (muro ciego, lote baldío)

(N/A) Espacio abierto

2. Transparencia

(1) **Alto:** Uno puede percibir lo que se encuentra detrás de aquello que delimita la calle

(2) **Medio:** Existen pocos vanos

(3) **Bajo:** Existen vanos pero no se puede percibir lo que pasa dentro

(4) **Nulo:** Sin vanos, puertas cerradas

(N/A) Espacio abierto

3. **Altura de los edificios** (1) 1-2 niveles (2) 3-4 niveles (3) 4-10 niveles (4) +10 niveles

4. **Ancho de la calle** (1) 1 carril (2) 2 carriles (3) 3 carriles (4) +4 carriles

4.1 **La calle tiene camellón** (1) Si (2) No

5. **Ancho de la banqueta** _____

6. **Unificación del contexto** (1) Materiales (2) Colores (3) Tamaño (4) Forma

7. **¿Existe protección contra el ambiente?** (1) Si (2) No

7.1 **¿De qué tipo?** (1) Sombrillas (2) Portales (3) Marquesinas (4) Cubiertas

PRUEBAS PILOTO

A fin de evaluar la metodología se llevó a cabo el estudio de dos calles localizadas en los Jardines del Pedregal de San Ángel. Las calles elegidas fueron Av. de las Fuentes acera oriente, en el tramo de Boulevard de la Luz y la calle de Agua y Boulevard de la Luz acera norte, en el tramo de la calle de Cráter y Av. de las Fuentes. Se seleccionaron estas calles ya que es aquí donde se encuentra el núcleo comercial y de servicios de la colonia. Como se explicó anteriormente el uso principal en los Jardines del Pedregal es residencial, por lo que la mayoría de las calles son de tránsito local y ya que la finalidad de estas pruebas piloto no era evaluar las calles sino la metodología misma busqué calles con mayor diversidad.

La selección de los días y las horas debe ir en función con el sitio. Al ser un área primordialmente residencial, la vida nocturna no es mucha, por lo que solo se realizó un conteo a la hora que empezaba a oscurecer. Los días elegidos para las evaluaciones fueron jueves y domingo. El domingo es el día en que debido a la presencia de la Parroquia de la Santa Cruz teóricamente se contaría con mayor presencia de personas y actividades en la zona.

Las pruebas se llevaron a cabo conforme a las reglas establecidas, en los siguientes horarios:

- Jueves de 14:30 a 15:30
- Jueves de 19:15 a 20:15
- Domingo de 2:30 a 3:30

Los resultados fueron los siguientes:³⁴

SIMBOLOGÍA DE USOS			
	Alimentos y bebidas		Escuela
	Comercial		Gasolineria
	Habitacional		Cultural
	Parque Luis Barragán		Supermercado
	Iglesia de la Santa Cruz		

³⁴ En el Anexo 3 y 4 se pueden consultar los conteos así como los formatos de observación en campo de las pruebas piloto



NUBES SUR

BOULEVARD DE LA LUZ

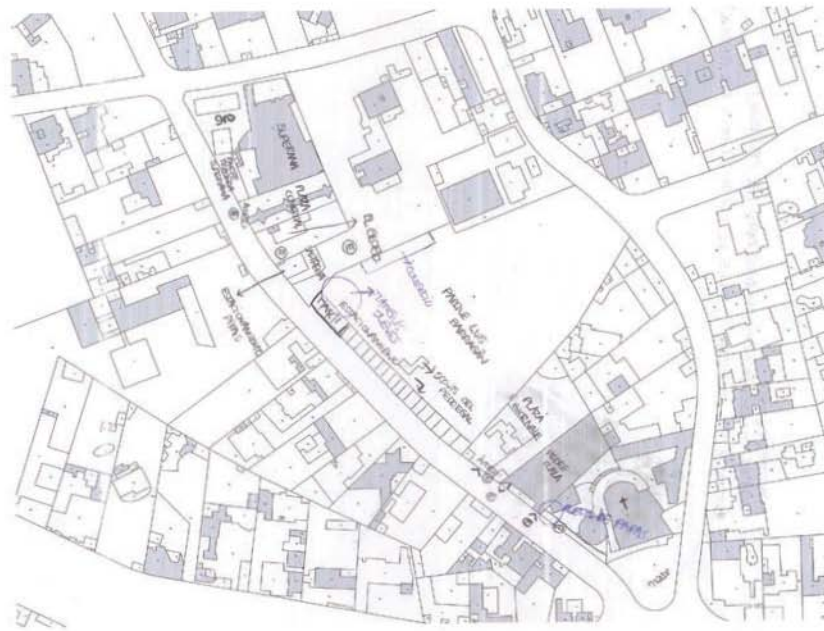
AV. DE LAS FUENTES

AGUA

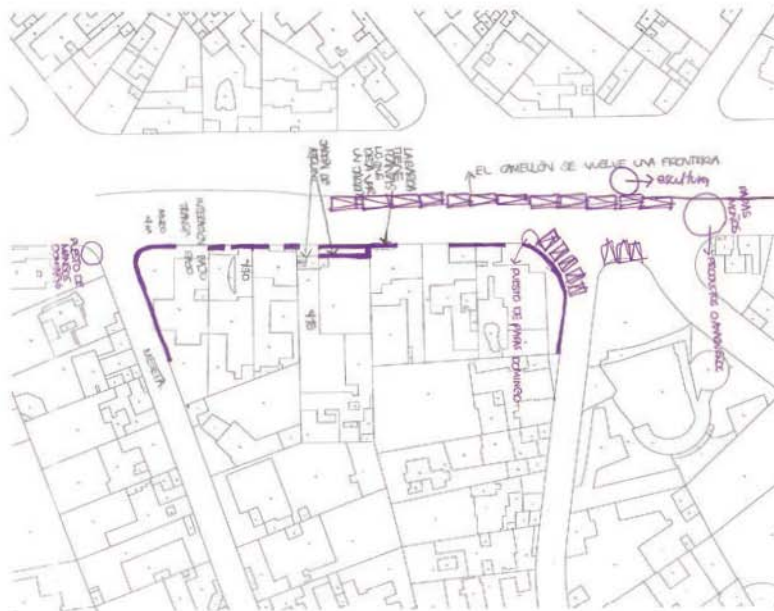
CRÁTER

MESETA

87



Diagramas de estudio de las pruebas piloto





Av. de las Fuentes

354

199

155

17

58

256

23

Boulevard de la Luz

62

38

24

5

15

35

7

Av. de las Fuentes



Caminar
41%



Platicar
13%



Acceso
9%



Viene viene
7%



Vender
6%



Descansar
6%



Sitio taxis
5%



Ascenso/descenso
5%



Esperar TP
2%



Fumar
2%



Celular
2%



Comprar
1%



Jugar
.5%



Pasear perro
.5%

Boulevard de la Luz



Caminar
57%



Comprar
13%



Viene viene
11%



Comer/beber
8%



Vender
5%



Platicar
3%



Celular
1.5%



Ascenso/descenso
1.5%

Como lo supuse al inicio del estudio el día que se presentó mayor afluencia fue el domingo, sin embargo no esperaba que el contraste entre una calle y otra fuera tan grande.

A simple vista las condiciones en Av. de las Fuentes favorecen más la convivencia: tiene un camellón con vegetación y áreas para sentarse, banquetas en buen estado y al mismo nivel, una topografía menos accidentada que Av. de las Fuentes. Además existe un tramo de Av. de las Fuentes donde del peatón se ve obligado a caminar sobre el arroyo vehicular ya que la banqueta prácticamente no existe y se encuentra invadida por vehículos estacionados y en los demás tramos la constante entrada de vehículos a los estacionamientos representa un peligro.

En el polígono de estudio la zona que menos se utilizaba era el camellón en Blvd. De la Luz, que irónicamente es donde hay más sitios para sentarse. Incluso tiene una escultura de Serpiente, que forma parte de la identidad del Pedregal, la cual pasa desapercibida en el camellón. Considero este un espacio desaprovechado, el cuál tiene un gran potencial para potenciarla a la calle como espacio de convivencia.

Otro de los factores que influyen en los resultados son las dinámicas de uso del sitio. Los JPSA fueron planteados para disfrutarse

desde el vehículo, además que el solo contar con un núcleo de servicios en el centro de la Colonia favorece la utilización del vehículo sobre otras formas de movilidad. La topografía y las distancias a recorrer no invitan que sus habitantes se desplacen por otros medios. Aunado a esto se debe considerar la falta de comunicación con otros lugares a través de otros medios de transporte.

Las pruebas piloto pusieron en evidencia que una de las características que tiene mayor influencia en el uso de un espacio es el atractivo que este presenta. Este atractivo se ve favorecido en gran medida por la mezcla de usos de suelo en planta baja, lo que permite integrar a la vida privada a los espacios públicos. Una calle puede contar con banquetas y mobiliario en buen estado, vegetación pero si no hay grupos humanos, actividades o usos que la aprovechen, sus posibles efectos se minimizan quedando muchas veces latentes.

Es por las razones antes mencionadas que las características evaluadas en Av. de las Fuentes y Boulevard de la Luz no propician que sean lugares de interacción a nivel peatonal. En este estudio, la calle ha sido relegada a ser una vía de paso y servicio, en la cual las funciones como espacio de interacción y convivencia se desarrollan dentro de los edificios que la delimitan.

Intersección de Blvd. de la Luz y Av. de las Fuentes



Boulevard de la Luz



Av. de las Fuentes



Escultura en camellón de Blvd. de la Luz



Av. de las Fuentes



Vehículos estacionados en la banqueta



Vehículos estacionados en la banqueta



Accesos vehiculares en Av. de las Fuentes



Aspecto del Parque Luis Barragán

An aerial photograph of a wide, paved bicycle lane. The lane is filled with numerous cyclists of various ages and attire, riding in both directions. A central concrete divider with a green, geometric pattern runs down the middle of the lane. The lane is flanked by lush green trees and modern streetlights. In the background, a sign for 'ZONA ROSA' and 'CENTRO HISTÓRICO' is visible. A large blue banner with the word 'CONCLUSIONES' is overlaid across the center of the image.

CONCLUSIONES

Yo me enamoré de la ciudad a través de las calles, caminando por ellas he conocido su historia, me he dado cuenta de sus problemas y he experimentado lo que es vivir la ciudad.

Cuando comencé esta tesis mi interés principal era la movilidad urbana, con la intención de proponer alguna solución en pro de una ciudad más saludable, atractiva, en donde todos podamos ir a cualquier parte caminando, en bicicleta o transporte público, de manera cómoda, segura y placentera; yo era hasta cierto punto, una víctima más de la visión predominante de la calle desde su componente circulatorio, pero a la vez era consciente que ella tenía un importante componente social. Sabía que la calle y la ciudad están en constante transformación, y creía que lo que propusiera no se trataba de poner bicicletas por toda la ciudad, peatonalizar todas las calles o construir segundos niveles por doquier. Mas bien, quería hacer un alto y pensar qué es lo que en realidad necesitan nuestras calles, entender las complejidades de la ciudad y ver a la calle como algo más que un espacio de tránsito, para entonces sí poder proponer soluciones que contribuyan a una mejor calidad de vida.

Si bien, el objetivo principal de esta exploración era re-significar la calle, el problema ahora pasaba al cómo. Por esto, la decisión de una tesis con enfoque teórico fue para mí como un clavado al agua sin saber nadar, ya que desafortunadamente la investigación dentro de la Facultad de Arquitectura no es un campo en el cual tengamos mucha preparación en el desarrollo de la carrera y mi falta de formación como investigadora hizo que el trabajo tomara más tiempo del previsto. Sin embargo, esto permitió que el trabajo de investigación, análisis y reflexión se fuera dando de lo general a lo particular, en un proceso que fue mucho más cíclico que lineal.

De este modo, el marco teórico me llevó a entender que la calle:

1. Es un espacio multifuncional, accesible, de uso y dominio colectivo, que se caracteriza por la intensidad y la calidad de las relaciones entre los diferentes actores de la sociedad que en ella convergen.
2. Que forma parte de una red muy amplia de espacios públicos y que su rasgo fundamental es ser el elemento que los relaciona.
3. La naturaleza de la calle es ser movimiento, pero existen otras

actividades que tienen lugar en ella y que también son importantes para la ciudad.

Además el marco teórico me permitió entender que en el contexto de una crisis de ciudad en la que la calle ha sido caracterizada por su componente circulatorio, debido a la priorización del auto como medio de transporte, el cual ha relegado su carácter como el principal espacio relacional, ha surgido la necesidad de buscar modelos que reviertan esta situación. Al observar que por un lado la tendencia por peatonalizar las calles ha ido en aumento y por el otro que las acciones que se toman en la calle benefician a los carros, la investigación me obligó a hacer una pausa para reflexionar qué es lo que en realidad necesitan nuestras calles.





Fue por lo anterior que planteé una metodología que pudiera transformarse en una herramienta de evaluación que me ayudara a conocer más a detalle los usos y dinámicas propias de cada calle a fin de poder determinar qué aspectos influyen más en su uso. Puesto que la vida en los espacios públicos cambia constantemente en el transcurso del día, la semana y el año, antes de comenzar había que aceptar la complejidad que la calle representaba. Esta metodología, más allá de ser utilizada para dar validez a los resultados de las intervenciones, pretende ser una herramienta auxiliar en el análisis de los espacios públicos, que permita su caracterización previa para el posterior desarrollo de proyectos.

Ya que esta tesis no pretendía encontrar un modelo único de calle, y tiene una vocación teórica, la parte práctica más que para evaluar las calles del Pedregal sirvió como sustento para explicar lo teórico.

De las características evaluadas se hizo evidente que un buen diseño puede favorecer la convivencia, pero que no la garantiza. Las calles evaluadas en el Pedregal Las personas son sensibles a una serie de factores que influyen en el uso de un espacio de los que destaco la funcionalidad del recorrido, la accesibilidad (distancia entre los puntos de interés, pendientes, anchuras) y sobre todo el atractivo que una calle pueda tener.

Los resultados denotaron que es una cuestión que va más allá de lo arquitectónico lo que tiene una influencia directa en el uso de la calle. Lo fundamental es que dichos elementos y factores refuercen los rasgos identificadorio, relacional e histórico con los que Augé define al lugar antropológico.

Después de haber realizado las evaluaciones piloto, puedo llegar a la conclusión de que cada calle tiene un uso distinto de acuerdo a las condiciones propias de la dinámica y evolución de la ciudad, habrá calles que puedan dar pie a la convivencia y otras en donde predomine la función de movilidad, por lo que si se pretende tratar de balancear las funciones de tránsito y relación es necesario entender estas condiciones.

Además, la investigación puso en evidencia el carácter multidisciplinario que los problemas de la ciudad conllevan, por lo que es un error pensar que desde el campo de lo urbano-arquitectónico podemos ser capaces de solucionar todos los problemas. Quizás el trabajo del arquitecto en las calles no sea diseñarlas, más bien buscar que la transición entre el espacio público y el espacio privado

responda más a un límite y no a una frontera. La calle: el escenario, el paisaje por el que se mueven las personas en la ciudad está conformado en gran medida por edificios, de ahí la importancia de la relación entre estos y el espacio público. Esta relación la definimos los arquitectos cuando planteamos un proyecto.

Después de todo este proceso estoy convencida que teniendo mejores calles se aproxima más a solucionar otros problemas como la movilidad o la fragmentación urbana. Como bien menciona Denisse Dresser (Académica, politóloga, escritora y periodista) en una entrevista: “Hay una correlación científicamente comprobada entre banquetas amplias y limpias y democracia participativa. En la medida en la que uno camina por la ciudad se apropia de ella. Si yo fuera Jefa de Gobierno del DF, lo primero que haría sería remodelar todas las banquetas de la ciudad para obligar a la gente a caminar. Porque cuando caminas te das cuenta de la basura, del tráfico, de la inseguridad, y te entra el deseo de transformar esa realidad. Reapropiarte de la ciudad es un acto político en el que todos deberíamos participar...” (Más x más, jueves 03 de septiembre 2015)

Finalmente concluyo que para que la calle pueda convertirse en un espacio de convivencia es necesaria una distribución más equitativa del espacio, donde las actividades puedan desarrollarse en armonía.

La respuesta a qué es lo que hace que una calle sea un lugar de convivencia requiere de una búsqueda constante de objetividad, tanto en el criterio como en las características que tiene; esta búsqueda

significa confiar en las opiniones y juicios de los demás, los expertos y las personas que usan las calles. La búsqueda en esta tesis fue por los elementos físicos que propician que las calles sean el lugar donde la magia de la ciudad sucede.

Considero que esta investigación debe seguir para generar más preguntas y despertar más inquietudes, pero sobre todo para que la calle sea valorada como el espacio público por excelencia.





ANEXOS

ANEXO 1.
FUNCIONES DE LA CALLE

ANEXO 2.
CARACTERÍSTICAS DE LA CALLE

ANEXO 3.
FORMATOS DE OBSERVACIÓN DE LAS PRUEBAS
PILOTO

ANEXO 4.
FORMATOS DE CONTEO DE LAS PRUEBAS PILOTO

ANEXO 1.

Jane Jacobs	Josep Parcerisa	Calles	Jordi Borja
A menudo se etiqueta a los carros como los villanos, el problema es que sus necesidades se aceptan y satisfacen más que otros		Hoy en día la calle se ha convertido en una mera ruta de tráfico. La autopista se transforma en el núcleo de la ciudad, el espacio público se concede a los autos	
Las calles de una ciudad sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos	Funciones básicas: circulación y acceso		La calle es función y paisaje, articula la ciudad, nos proporciona recorrido y escenario
Estos usos están en relación con la circulación y son tan básicos como ellos para el funcionamiento de las ciudades	Crean el escenario en el cual los edificios se entiende como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados	El cometido particular de la calle es cubrir en cierta medida el ser el lugar común a todos los lugares	
Principales lugares públicos de la ciudad	Es el lugar donde se manifiesta la vida en la ciudad	La calle siempre ha sido el lugar que ofrece mayor espacio público en cualquier ciudad	Lugar relacional por excelencia, ordenador funcional e icónico que puede maximizar la intensidad de la actividad económica y de la vida social
Todo mundo debe usar las calles			La ciudad es la gente en la calle
Es equivocado pensar que la gente acude a la calle xq carece de un espacio para el ocio en su casa			
	La ciudad es un gran registro de sucesos	Permanencia que sobrevive a la evolución de la ciudad, la calle está en constante transformación	
	Las calles están en el origen de la ciudad, son su condición necesaria	La calle urbana desde sus comienzos ha actuado como principal lugar de contacto, de intercambio de bienes, de ideas y servicios	
		Hay un sentido de propiedad y a la vez es de propiedad impersonal	
		La calle se usa para menos, nuevas formas de comunicación que permitieron que la comunicación se alejara de la calle, quedando solo para la infraestructura	

Salvador Novo	Allan Jacobs	Mónica
		Hoy en día la calle se entiende como un lugar de paso, señalando al uso excesivo del auto como el principal villano de esto. La realidad es que el problema recae en que las necesidades de los autos se aceptan y satisfacen más fácil que otras.
	Las calles son más que equipamientos urbanos, más que la infraestructura, más que espacios lineales que permiten a la gente ir por lo que necesitan	Las calles de una ciudad sirven para muchas cosas parte de transportar vehículos, es función y paisaje, articula la ciudad.
	La comunicación es uno de sus principales usos, así como el acceso. Las calles moderan la forma, estructura y confort de las comunidades urbanas.	Si bien la comunicación es uno de sus usos principales, sus demás funciones son tan básicas y esenciales como la circulación. Dentro de otras funciones la calle modera la forma y estructura de la ciudad, además de crear escenarios donde los edificios se entienden como parte de un conjunto y no sólo como objetos aislados.
		La calle es el principal espacio público de una ciudad. Es el lugar relacional por excelencia que puede maximizar la intensidad de la vida social y la actividad económica.
Las calles son la casa alegre de todos	Todo mundo puede usar la calle	Todo mundo debe usar las calles, la ciudad es la gente en la calle
	Las calles le permiten a la gente estar afuera	La calle permite a la gente estar afuera, es un espacio de ocio que les permite relacionarse con los demás.
	The best streets are those that can be remembered. They represent a public memory.	La calle ha estado desde los comienzos de la ciudad, ha sobrevivido a la evolución de la ciudad y se encuentra en constante transformación. La calle es un gran registro de sucesos, representación de la memoria colectiva
En algún momento las calles fueron de agua y tierra. Cordones umbilicales entre el origen y el presente de la ciudad		En palabras de Salvador Novo, las calles son como cordones umbilicales entre el origen y el presente de la ciudad. Como este cordón dejan una cicatriz y es prácticamente imposible borrar su huella: son su condición necesaria.
		Con la calle existe un sentido de propiedad y a la vez es de propiedad impersonal. La calle es de todos cuando buscamos algo y de nadie cuando se trata de hacer algo por ella.
		Las nuevas formas de comunicación, así como las ideas urbanísticas del S.XX, permitieron que la comunicación se alejara de la calle, quedando solo como infraestructura al servicio del transporte.

		Muchos estudios sobre la calle hechos por ingenieros, muy pocas observaciones sobre los seres humanos	
		La escasez informativa se deriva en parte de la visión predominante de la calle como lugar de paso	
	La diferencia entre calles se refleja en su denominación		Un adecuado tratamiento de las calles y vías urbanas supone tener criterios para distinguir y tratarlas de forma diferente
			La complejidad de la calle se tiene que considerar más allá de su componente circulatorio

		Muchos estudios sobre la calle hechos por ingenieros, muy pocas observaciones sobre los seres humanos
		La escasez informativa se deriva en parte de la visión predominante de la calle como lugar de paso
		Un adecuado tratamiento de las calles y vías urbanas supone tener criterios para distinguir y tratarlas de forma diferente. Esta diferencia debería reflejarse en su denominación
		La complejidad de la calle se tiene que considerar más allá de su componente circulatorio
	La calle es movimiento: ver, pasar, especialmente de gente	La naturaleza de la calle es ser movimiento: de personas, de servicios, de bienes, pero también de personas, de manera rápida o lenta
	A great street should help make community, a desirable place to be.	Las calles deben ayudar a mantener unida a una sociedad

ANEXO 2.

Project for Public Space	Great Streets	How to study public life
Atracciones y destinos: La gente debe tener razones para visitar una calle. Diferentes actividades para todo tipo de usuarios		Invitación a quedarte
Identidad e imagen: la imagen se refiere a conservar una buena apariencia.		
Usos activos: interacción entre el interior y el exterior		Fachadas interesantes
Equipamiento: botes de basura, luminarias, racks, lugares para sentarse, parabús, señalamiento, arte		Oportunidad para sentarte, luminarias, mobiliario para hacer deporte
Dirección/control/coordiación: una entidad activa (gubernamental, ONG) que maneje el espacio, no solo en cuanto a limpieza si no a las actividades que se dan		
Estrategias por temporadas: actividades programadas		
Diversidad de usuarios: espacios incluyentes con los diferentes grupos de la población		
Movilidad: Debe ser accesible para peatones, bicis, autos y todas las formas de transporte. Balancear	Las buenas calles suelen ser buenos espacios para manejar, así como para caminar	
Traffic calming: Crear una ambiente balanceado entre peatones, bicicletas, etc	Movimiento: sobre todo de personas ya que los carros a menos que vayan lento representan un peligro	Protección contra tráfico y accidentes
Mezcla de usos de suelo: Desdibujar la diferencia entre lo público y lo privado	Transparencia: Normalmente se consigue a través de ventanas y puertas. Se trata de que entres psicológicamente al lugar	
Preservación del barrio: Respeto a cada contexto	Unificación del contexto. Puede ser por los materiales, colores, tamaños, vanos, portales	Fuerte identidad en relacion a su contexto
Escala humana		Escala humana
Estacionamiento en diagonal	Estacionamiento en los costados	
Banqueta: ancho mínimo para que dos personas puedan pasar cómodamente		Espacio para caminar
Plazas, puntos de reunión cerca, Cercanía a centros culturales		Que forme parte de una red de espacios públicos, que conecte con con otros destinos
Cercanía a lugares de comida/bebida		
Mercados públicos		
Tiendas/puestos/comercio		

Marc Augé	Patricia Ramírez Kuri
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Identificadorio	Común como elemento unificador
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Común como elemento unificador Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Histórico	Permanencia
Identificadorio	Común como elemento unificador
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas Común con elemento unificador
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas

	Definición vertical la determina la altura de los edificios o en calles muy anchas pueden ser los árboles (Ejemplo Reforma)	
	Definición horizontal la determina el ancho o el espacio entre los elementos que la definen verticalmente	
	Comfort físico (resguardo)	Protección contra factores ambientales como lluvia, calor, polvo, ruido, contaminación
		Sentido de Seguridad: espacios vivos, con muchos ojos en ellos, que funcionen tanto de día como de noche
		Accesibilidad, sin obstáculos
		Poco ruido para poder platicar
		Genius loci

Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	Pluralidad de perspectivas
Relacional	

ANEXO 3.

FORMATO DE OBSERVACIÓN EN CAMPO

Lugar: AV. DE LAS FUENTES Responsable: MONICA C
 Condiciones atmosféricas: NUBADO 22°C Fecha: 08/MAR/2015 Hora: 14:00

I. CONTEXTO

1. Sitios de interés Comercial Cultural (museo, biblioteca, iglesia, teatro, cine, galería, casa de cultura)

Servicios (banco, hospital, escuela, terminal de transporte, gobierno)

2. Vegetación (1) Excesiva (2) Escasas (3) Suficientes

2.1 Altura (1) Bajo (2) Medio (3) Alto

3. Áreas con sombra (1) Excesivas (2) Escasas (3) Suficientes

4. Ruido (1) Excesivo Regular (3) Poco → CARRILES

5. ¿Existen olores desagradables? (1) Sí (2) No

6. ¿Se festeja alguna festividad o tradición? (1) Sí (2) No

Comentarios: MUCA DOMINICAL → AVERIGUAR HORARIOS 2:15

7. Afluencia de los carros Excesiva (2) Regular (3) Poca

8. Velocidad de los carros (1) Rápida Moderada (3) Lenta

9. Proximidad de los carros Cercana (2) Media (3) Lejana

10. Balance entre las diferentes formas de movilidad Malo (2) Regular (3) Bueno

11. ¿Existe estacionamiento en los costados de la calle? → Sí

↳ MUCHO EXCESIVO

II. MOBILIARIO Y USO (Traza en el mapa, Documenta con fotografías el estado del lugar)

1. Las bancas se utilizan (1) Sí (2) No NO HAY → LA SENTE NO ESTÁ GERENCIADA EN LA CALLE

1.1 Son suficientes (1) Sí (2) No → BOVEDOS PARA IGLESIA

2. Se utiliza algún otro mobiliario Sí (2) No (3) ESPECIFICAR PARAS

2.1 Son suficientes (1) Sí (2) No

3. Hay alguna parte específica del lugar que se usa más o menos (1) Sí (2) No

Comentarios:

7. ¿Hay eventos o actividades planeadas en el lugar? (1) Sí (2) No

III. ACCESIBILIDAD

1. ¿Existen elementos que entorpezcan el libre tránsito de peatones? Sí (2) No

Comentarios: CARRILES SOBRE LA BANQUETA

2. ¿El lugar es accesible en transporte público? (1) Sí No

3. ¿Existen ayudas para personas con discapacidad? (1) Sí (2) No

Comentarios: OTRO QUE NUNCA

4. ¿Las banquetas se encuentran al mismo nivel? (1) Sí No

IV. LIMPIEZA / MANTENIMIENTO / ADMINISTRACIÓN

1. ¿Hay basura o desechos en algún lugar? (1) Sí (2) No

2. ¿Hay botes de basura cercanos? (1) Sí (2) No

3. ¿Existe graffiti o superficie vandalizada? (1) Sí (2) No

4. ¿La vegetación está poco mantenida? (1) Sí (2) No

5. Estado de las banquetas (1) Bueno (2) Regular (3) Malo

6. Estado del mobiliario (1) Bueno (2) Regular (3) Malo

V. ILUMINACIÓN [SOL PARA CONTAR NOCTURNOS]

1. Fuente principal de iluminación (1) Alumbrado público (2) Iluminación privada

2. La iluminación en el sitio es (1) Excesiva (2) Suficiente (3) Escasa

3. ¿Hay zonas oscuras en el lugar? (1) Sí (2) No

VI. ENTORNO CONSTRUIDO

1. Interacción

(1) Alto: Frentes pequeños, muchas puertas, diversidad de funciones, frentes activos

(2) Medio: Mezcla de frentes pequeños y grandes, poca diversidad de funciones, solo algunos frentes cerrados o pasivos

(3) Bajo: Frentes amplios con pocas puertas, sin diversidad de funciones, frentes pasivos

(4) Nulo: Sin interacción con el lugar (muro ciego, lote baldío)

(N/A) Espacio abierto

(3) Bajo: Frentes amplios con pocas puertas, sin diversidad de funciones, frentes pasivos

(4) Nulo: Sin interacción con el lugar (muro ciego, lote baldío)

(N/A) Espacio abierto

2. Transparencia

(1) Alto: Uno puede percibir lo que se encuentra detrás de aquello que delimita la calle

(2) Medio: Existen pocos vanos

(3) Bajo: Existen vanos pero no se puede percibir lo que pasa dentro

(4) Nulo: Sin vanos, puertas cerradas

(N/A) Espacio abierto

3. Altura de los edificios (1) 1-2 niveles (2) 3-4 niveles (3) 4-10 niveles (4) +10 niveles

4. Ancho de la calle (1) 1 carril 2 carriles (3) 3 carriles (4) +4 carriles

4.1 La calle tiene camellón (1) Sí No

5. Ancho de la banqueta MEDIO

6. Unificación del contexto (1) Materiales (2) Colores Tamaño (4) Forma

7. ¿Existe protección contra el ambiente? (1) Sí No

7.1 ¿De qué tipo? (1) Sombrillas (2) Portales (3) Marquesinas (4) Cubiertas

RUTA 10 - BOULEVARD DE LA LUZ

FORMATO DE OBSERVACIÓN EN CAMPO

Lugar: AV. DE LAS FUENTES (7) Responsable: _____
 Condiciones atmosféricas: NUBLADO Fecha: 12/03 Hora: 19:30

I. CONTEXTO

1. Sitios de interés Comercial Cultural (museo, biblioteca, iglesia, teatro, cine, galería, casa de cultura) Servicios (banco, hospital, escuela, terminal de transporte, gobierno)
2. Vegetación (1) Excesiva (2) Escasas (3) Suficientes
 2.1 Altura (1) Bajo (2) Medio (3) Alto
3. Áreas con sombra (1) Excesivas (2) Escasas (3) Suficientes
4. Ruido (1) Excesivo Regular (3) Poco
5. ¿Existen olores desagradables? (1) Si (2) No
6. ¿Se festeja alguna festividad o tradición? (1) Si No

Comentarios: hay hay tianguis / puestos informales de comida

7. Afluencia de los carros Excesiva (2) Regular (3) Poca
8. Velocidad de los carros (1) Rápida Moderada (3) Lenta
9. Proximidad de los carros Cercana (2) Media (3) Lejana
10. Balance entre las diferentes formas de movilidad Malo (2) Regular (3) Bueno
11. ¿Existe estacionamiento en los costados de la calle? SI, EN TODA

II. MOBILIARIO Y USO (Traza en el mapa, Documenta con fotografías el estado del lugar)

1. Las bancas se utilizan (1) Si (2) No NO HAY → SE SIENTAN EN EL PASADIZO BOLANOS, PASADIZOS
- 1.1 Son suficientes (1) Si (2) No
2. Se utiliza algún otro mobiliario (1) Si NO ESPECIFICAR _____
- 2.1 Son suficientes (1) Si (2) No
3. Hay alguna parte específica del lugar que se usa más o menos SI (2) NO
- Comentarios: DONDE ESTÁN LOS PUESTOS DE COMIDA
7. ¿Hay eventos o actividades planeadas en el lugar? (1) Si NO
* MISA POR LA NOCHE

III. ACCESIBILIDAD

1. ¿Existen elementos que entorpezcan el libre tránsito de peatones? SI (2) NO
 Comentarios: CARPES ESTACIONADO
2. ¿El lugar es accesible en transporte público? (1) Si (2) No BUCAR RUTA
3. ¿Existen ayudas para personas con discapacidad? SI (2) NO
 Comentarios: ALGUNAS BANQUETAS
4. ¿Las banquetas se encuentran al mismo nivel? (1) Si NO

IV. LIMPIEZA / MANTENIMIENTO / ADMINISTRACIÓN

1. ¿Hay basura o desechos en algún lugar? (1) Si (2) No
2. ¿Hay botes de basura cercanos? (1) Si (2) No
3. ¿Existe graffiti o superficie vandalizada? (1) Si (2) No
4. ¿La vegetación está poco mantenida? (1) Si (2) No
5. Estado de las banquetas (1) Bueno (2) Regular (3) Malo
6. Estado del mobiliario (1) Bueno (2) Regular (3) Malo

V. ILUMINACIÓN PERO 19:00

1. Fuente principal de iluminación (1) Alumbrado público Iluminación privada
2. La iluminación en el sitio es (1) Excesiva Suficiente (3) Escasa
3. ¿Hay zonas oscuras en el lugar? SI (2) NO
ENTRADA / SALIDA DEL ESTACIONAMIENTO JUNTO AL PARQUE EL PRADO

VI. ENTORNO CONSTRUIDO

1. Interacción
 (1) Alto: Frentes pequeños, muchas puertas, diversidad de funciones, frentes activos
 (2) Medio: Mezcla de frentes pequeños y grandes, poca diversidad de funciones, solo algunos frentes cerrados o pasivos
 (3) Bajo: Frentes amplios con pocas puertas, sin diversidad de funciones, frentes pasivos
 (4) Nulo: Sin interacción con el lugar (muro ciego, lote baldío)
 (N/A) Espacio abierto
2. Transparencia
 (1) Alto: Uno puede percibir lo que se encuentra detrás de aquello que delimita la calle
 (2) Medio: Existen pocos vanos
 (3) Bajo: Existen vanos pero no se puede percibir lo que pasa dentro
 (4) Nulo: Sin vanos, puertas cerradas
 (N/A) Espacio abierto
3. Altura de los edificios (1) 1-2 niveles (2) 3-4 niveles (3) 4-10 niveles (4) +10 niveles
4. Ancho de la calle (1) 1 carril (2) 2 carriles (3) 3 carriles (4) +4 carriles
 4.1 La calle tiene camellón (1) Si (2) No
5. Ancho de la banqueta _____
6. Unificación del contexto (1) Materiales (2) Colores (3) Tamaño (4) Forma
7. ¿Existe protección contra el ambiente? (1) Si (2) No
 7.1 ¿De qué tipo? (1) Sombrillas (2) Portales (3) Marquesinas (4) Cubiertas

FORMATO DE OBSERVACIÓN EN CAMPO

Lugar: BOLIVARD DE LA LUZ Responsable: MÓNICA C.
 Condiciones atmosféricas: NUBADO 19°C Fecha: 19/05 Hora: 19:00
NUBADO 20°C 22/05 19:30

I. CONTEXTO

- Sitios de interés (1) Comercial Cultural (museo, biblioteca, iglesia, teatro, cine, galería, casa de cultura) (2) Servicios (banco, hospital, escuela, terminal de transporte, gobierno)
 - Vegetación (1) Excesiva (2) Escasas (3) Suficientes
 - Altura (1) Bajo (2) Medio (3) Alto
 - Áreas con sombra (1) Excesiva (2) Escasas (3) Suficientes
 - Ruido (1) Excesivo (2) Regular (3) Poco
 - ¿Existen olores desagradables? (1) Si (2) No
 - ¿Se festeja alguna festividad o tradición? (1) Si (2) No
- Comentarios: MISA JUEVES 19:00 pm MISA DOMINGO

- Afluencia de los carros (1) Excesiva (2) Regular (3) Poca
- Velocidad de los carros (1) Rápida (2) Moderada (3) Lenta EN DOMINGO PASAN RÁPIDO
- Proximidad de los carros (1) Cercana (2) Media (3) Lejana NO EXISTE CONTINUIDAD PROXIMIDAD, CUALQUIERA
- Balancía entre las diferentes formas de movilidad (1) Mala (2) Regular (3) Buena
- ¿Existe estacionamiento en los costados de la calle?
SI, CUMPLIENDO EL CAMELLÓN, RESERVA A UNA CAMELLÓN
- EN EL CAMELLÓN ESTÁ LA ESCULTURA DE LA SERPIENTE, (ENJAULADA)

II. MOBILIARIO Y USO

(traza en el mapa, Documenta con fotografías el estado del lugar)

- Las bancas se utilizan (1) Si (2) No NO HAY HAY BANCAS EN EL CAMELLÓN NO SE UTILIZAN
 - 1 Son suficientes (1) Si (2) No
 - Se utiliza algún otro mobiliario (1) Si (2) No NO HAY ESPECIFICAR
 - 1 Son suficientes (1) Si (2) No
 - Hay alguna parte específica del lugar que se usa más o menos SI NO
- Comentarios: HAY MÁS CARROS ESTACIONADOS CONFORME TE ACERCA A LA IGLESIA
- ¿Hay eventos o actividades planeadas en el lugar? SI (SI NO)

III. ACCESIBILIDAD

- ¿Existen elementos que entorpezcan el libre tránsito de peatones? SI NO
 Comentarios: REITO PARA EVITAR QUE LOS CARROS SE ESTACIONEN CARROS
 - ¿El lugar es accesible en transporte público? (1) Si (2) No
 - ¿Existen ayudas para personas con discapacidad? (1) Si (2) No
- Comentarios:
- ¿Las banquetas se encuentran al mismo nivel? SI NO

IV. LIMPIEZA / MANTENIMIENTO / ADMINISTRACIÓN

- ¿Hay basura o desechos en algún lugar? Si (2) No EN LAS CORDONERAS DE LAS CASAS
- ¿Hay botes de basura cercanos? (1) Si (2) No
- ¿Existe grafiti o superficie vandalizada? (1) Si (2) No
- ¿La vegetación está poco mantenida? (1) Si (2) No (3) MAPO
- Estado de las banquetas (1) Bueno (2) Regular (3) Malo
- Estado del mobiliario (1) Bueno (2) Regular (3) Malo NO EXISTE
CONSIDERAR PUESTOS DEFINIR QUE MOBILIARIO

V. ILUMINACIÓN 19/05 19:00

- Fuente principal de iluminación (1) Alumbrado público (2) Iluminación privada
- La iluminación en el sitio es (1) Excesiva (2) Suficiente (3) Escasa
- ¿Hay zonas oscuras en el lugar? SI CAMELLÓN (2) No

VI. ENTORNO CONSTRUIDO

- Interacción
 - Alto: frentes pequeños, muchas puertas, diversidad de funciones, frentes activos
 - Medio: Mezcla de frentes pequeños y grandes, poca diversidad de funciones, solo algunos frentes cerrados o pasivos
 - Bajo: frentes amplos con pocas puertas, sin diversidad de funciones, frentes pasivos
 - Nulo: Sin interacción con el lugar (muro de cemento, lote baldío)
 - (N/A) Espacio abierto
- Transparencia
 - Alto: Uno puede percibir lo que se encuentra detrás de aquello que delimita la calle
 - Medio: Existen pocos vanos
 - Bajo: Existen vanos pero no se puede percibir lo que pasa dentro
 - Nulo: Sin vanos, puertas cerradas
 - (N/A) Espacio abierto
- Altura de los edificios (1) 1-2 niveles (2) 3-4 niveles (3) 4-10 niveles (4) +10 niveles
- Ancho de la calle (1) 1 carril (2) 2 carriles (3) 3 carriles (4) +4 carriles
 - La calle tiene camellón Si (2) No
- Ancho de la banqueta
 - Unificación del contexto (1) Materiales (2) Colores (3) Tamaño (4) Forma
- ¿Existe protección contra el ambiente? (1) Si (2) No
 - ¿De qué tipo? (1) Sombrillas (2) Portales (3) Marquesinas (4) Cubiertas

FORMATO DE CONTEO / USO DEL ESPACIO

Lugar: BL DE LA LUZ

Fecha: 22/05

Horas: 14:50 - 15:30

Responsable: _____

No	SEXO		EDAD				ACTIVIDADES																
	Varón	Mujer	Niños	Juvenio	Adulto	Adulto	Comunicando	Acceso	Esperando TP	Paseando	Distanciando	Merendando	Jugando	Comiendo	Bebiendo	Parando	Descansando	Comproando	NIQUELIZANDO	REVISANDO	OTROS	OTROS	
1																							
2	1																						
3	1																						
4	1																						
5	1																						
6	1																						
7	1																						
8	1																						
9	1																						
10	1																						
11	1																						
12	1																						
13	1																						
14	1																						
15	1																						
16	1																						
17	1																						
18	1																						
19	1																						
20	1																						
21	1																						
22	1																						
23	1																						
24	1																						
25	1																						
26	1																						
27	1																						
28	1																						
29	1																						
30	1																						
31	1																						
32	1																						
33	1																						
34	1																						
35	1																						
36	1																						
37	1																						
38	1																						
39	1																						
40	1																						
41	1																						
42	1																						
43	1																						
44	1																						
45	1																						
46	1																						
47	1																						
48	1																						
49	1																						
50	1																						

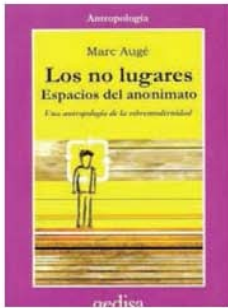
BIBLIOGRAFÍA



Anderson, S. (ed.) (1981)
Calles: Problemas de estructura y diseño.
Barcelona: Gustavo Gili:
Colección arquitectura-perspectivas



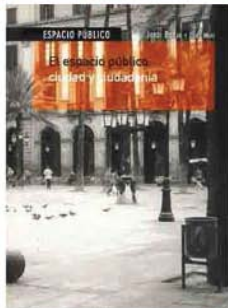
Frampton, K. (1993)
Historia crítica de la arquitectura moderna.
Barcelona: Gustavo Gili



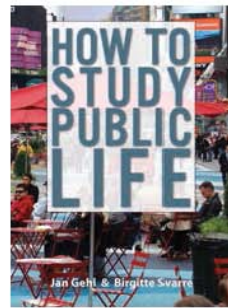
Augé, M. (2000)
Los no lugares: Espacios del anonimato.
Barcelona: Editorial Gedisa



Garza, G. (ed.) (2000)
La ciudad de México en el fin del segundo milenio.
México: El Colegio de México y Gobierno del Distrito Federal



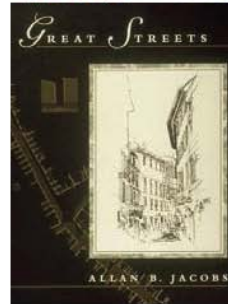
Borja, J y Muxí, Z. (2003)
El espacio público, ciudad y ciudadanía.
Barcelona: Editorial Electa



Gehl, J y Svarre, B. (2013)
How to study public life.
Washington: Island Press



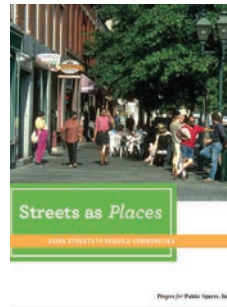
Borja, J. (2003)
La ciudad conquistada.
Barcelona: Alianza editorial



Jacobs, A. (1993)
Great Streets.
Cambridge: MIT



Jacobs, J. (1973)
Muerte y vida de las grandes ciudades.
Madrid: Península



Project for Public Spaces, Inc (2008).
Streets as Places.
Nueva York



López de Lucio, R. (2013)
Vivienda colectiva, espacio público y ciudad.
Madrid: Editorial Nobuko



Ramírez Kuri, P. (2009).
Espacio Público y ciudadanía en la Ciudad de México. Percepciones, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su Centro Histórico.
México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales



Lynch, K. (1960)
La imagen de la ciudad.
Barcelona: Gustavo Gili



Pozueta, J y Lamiquiz, F. (2013).
La ciudad paseable.
CEDEX; Centro de publicaciones, Ministerio de Fomento



Montaner, J. (2008)
Sistemas arquitectónicos contemporáneos.
Barcelona: Gustavo Gili



Zevi, B. (1948)
Saber ver la arquitectura.
Barcelona: Ediciones Apóstrofe: Colección Poseidón

REFERENCIAS DE LAS IMÁGENES

Índice. Castañeda, M (2014). Paso peatonal

p. 04. (2014) Atardecer en Reforma.
Fuente: Flickr

p. 06. México por la noche Fuente:

p. 08 (1). Hernández, G. (2009) Anillo Periférico.
Fuente: Flickr Monitor Encendido

p. 08 (2). Centro comercial Perisur.

p. 08 (3) Acceso principal Condado de Sayavedra.
Fuente: <http://sayavedra.grupofrisa.com>

p. 10 (1949) El Animal por Mathias Goeritz, Plaza de las Fuentes, Jardines del Pedregal

p. 12 Boris, G (2013) Night view of Mexico City
Fuente: Flickr Game of Light

p. 14 (1) Ciudad Nezahualcoyotl

p. 14 (2) Bajo Puente Juan Escutia

p. 14 (3) Parque público de bolsillo Zócalo

p. 14 (3) Calle 16 de Septiembre (2014)

p. 14 (5) Parque lineal Ferrocarril de Cuernavaca (2012)

p. 16 (1) Gualdi, P. (1841-1842, litografía) Alameda de Méjico

p. 16 (2) Rivera, D. (1947) Sueño de una tarde dominical en la Alameda Central.
Fuente: Museo Mural Diego Rivera

p. 16 (3) Fuente Ninfa en Alameda Central
Fuente: Time Out México

p. 17 Paseo Dominical Muévte en Bici

p. 18 - 19 Collage de elaboración propia
Espacios: Alameda Central, Zocalo, Periférico, Madero, Av. Amsterdam, Col. Roma, Coyoacán, Chapultepec, Tianguis, Polanco, Mercado de Tlalpan, Centro Médico, Metrobus Reforma, La Villa, Metro Línea 12, Biblioteca Vasconcelos, Ciudad

Universitaria, Museo de Antropología, TAPO, Aeropuerto DF, CNA, Palacio de los Deportes, estadio Azteca, Cenro Comercial Antara, Six Flags, Perisur

p. 20 (1) Corredor peatonal Madero

p. 20 (2) Urquiza, L (2013) Globos en Coyoacán
Fuente: Flickr L Urquiza

p. 20 (3) Centro Comercial Antara

p. 20 (4) Museo Soumaya, Plaza Carso

p. 21 (1) Mercado típico de la Ciudad de México

p. 21 (2) Terminal 2, Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México

p. 21 (3) Acceso a Six Flags México

p. 21 (4) Mercado Roma

p. 23 Corredor Cultural Álvaro Obregon

p. 24 (1) Cascarita en Parque México
Fuente: Flickr

p. 24 (2) Monroy, G.
(2007) Parque Lincoln,
Polanco.
Fuente: Flickr Gerardo
Monroy

p. 24 (3) Altar a la Patria
Fuente: Flickr

p. 25 (1) Picnic en
Chapultepec

p. 25 (2) Plaza de las Tres
Culturas 1968

p. 25 (3) Parque México
Fuente: Flickr

p. 25 (4) Bernouilly, M.
(2014) Marcha 20 de
Noviembre

p. 27 (1) Acrópolis en la
Grecia antigua

p. 27 (2) Maqueta del
Mercado prehispánico de
Tlatelolco

p. 28 (1) Castro, C.
(18855 – 1856, litografía)
La calle de Roldán y su
desembarcadero

p. 28 (2) Tranvía Anahuac
inaugurado por Porfirio
Díaz

p. 28 (3) Transporte
público ca. 1930
Fuente: La Ciudad de
México en el tiempo

p. 29 (1) CIA. Mexicana
Aerofoto. El trazo de la
nueva Cd. Satélite en
1957
Fuente: La Ciudad de
México en el tiempo

p. 29 (2) Centro Urbano
Juárez de Mario Pani

p. 30 (1) CIA. Mexicana
Aerofoto. Las Torres de
Satélite en 1957
Fuente: La Ciudad de
México en el tiempo

p. 31 (1) Plaza Satélite

p. 31 (2) Camacho, F.
(2011) Ciudad Neza en
plenitud
Fuente: Flickr Hotu
Matua

p. 31 Camacho, F (2011)
Skyline de Insurgentes
Fuente: Flickr Hotu
Matua

p. 34 Conjunto Arcos
Bosques

p. 35 (1) Calle vacía
Fuente: Flickr Ana y Dani

p. 36 Osnaya, D. (2012)
Madero
Fuente: Archivo
fotográfico AEP

p. 38 (1) Henrick (2008)
Calzada de Tlalpan
Fuente: Flickr HenRick++

p. 38 (2) Ciudad de
México – Tenochtitlán

p. 38 (3) Publicidad en
Metrobus
Fuente: Cinco M Dos

p. 38 (4) Osnaya, D.
(2012) Av. Juárez
Fuente: Archivo
fotográfico AEP

p. 38 (5) Paseo de la
Reforma
Fuente: Facebook Yo
tmbn amo al Df

p. 39 Corredor Peatonal
Madero

p. 40 - 41 Figura de
elaboración propia

p. 43 Azcona, JM. (2009)
Calle de la Moneda
Fuente: Flickr
josemazcona

p. 44 Collage de fotos del recorrido por la ciudad. Elaboración propia

p. 45 Tráfico en Paseo de la Reforma

p. 50 Zócalo Reflejo
Fuente: Notimex/ Jorge Arciga

p. 51 Mercado de Tlatelolco. Mural de Diego Rivera en Palacio Nacional

p. 55 Prado, J Antonio (ca. 1769) La Plaza Mayor de México en el S.XVIII Oleo sobre tela
Fuente: Museo Nacional de Historia

p. 57 Castro, C. (1855-1856, litografía) La Plazuela de Guardiola

p. 58 (1) Tranvías de la Ciudad de México

p. 58 (2) Paseo de la Reforma a principios del S. XX
Fuente: La Ciudad de México en el tiempo

p. 61 (1960) Comparativa del incremento de la población y de la mancha urbana desde 1524 a 1960

p. 62 (1979) 15 Ejes viales: Su trazo, su uso, su identidad. DDF

p. 63 (1) Inauguración Corredor Peatonal Madero

p. 63 (2) Corredor Madero
Fuente: Flickr iivangm

p. 65 (1) Publicidad de Jardines del Pedregal de San Ángel, 1956

p. 65 (2) Salas Portugal, A. (1950) La estancia de una Casa de la Muestra en Fuentes 140, Jardines del Pedregal, México DF. Arq. Max Cetto y Luis Barragán

p. 65 (3) (1952) Casa del Risco Arq. Francisco Artigas

p. 65 (4) (1951) Publicidad Jardines del Pedregal “El lugar ideal para vivir”

p. 66 (1955) Casa de Silvia Pinal en Av. de las Fuentes 629, Jardines del Pedregal Arq. Manuel Rosen

p. 67 Luis Barragán y la urbanización del Pedregal

p. 68 Parque México
Fuente: Flickr Mariesa Elia Conmay

p. 71 La transformación de Times Square
Fuente: Flickr NYCDOT

p.73 Evolución de 20 de Noviembre
Fuente: Moritz Bernoully Photography

p. 77 (1) Calles de México: La alguna vez bohemia Zona Rosa
Fuente: Reconoce MX

p. 77 (2) (2014) Peregrinos a la Basílica de Guadalupe

p. 78 (1) (2014) Calle Compartida 16 de Septiembre

p. 78 (2) Calmar el tráfico
p. 62 Figura: Incremento
del espacio necesario
para la circulación en
función de la velocidad

p. 78 (3) Castañeda,
M. (2015) Intersección
Dakota y Pensilvania,
Col. Nápoles

p. 79 (1) Castañeda, M.
(2015) Niñas sentadas en
bolardos de la Calle 16
de Septiembre

p. 79 (2) Casetas
telefónicas en la Ciudad
de México

p. 79 (3) Bernouilly, M.
(2015) Mi Plaza 20 de
Noviembre
Fuente: Archivo
fotográfico AEP

p. 80 (1) (2010) Anuncio
publicitario ocupando
la mayor parte de la
banqueta

p. 80 (2) Castañeda, M.
(2015) Banqueta de Eje
Central, entrada Metro
Bellas Artes

p. 80 (3) Castañeda, M.
(2015) Guías táctiles en
estación Teatro Blanquita
Metrobus Línea 4

p. 81 (1) (2012)
Banqueta rota en Xola
Fuente: El Universal

p. 81 (2) Zubillaga,
J. (2011) La casa
abandonada

p. 81 (3) (2014) Cumple
dos meses sin luz la calle
de Regina
Fuente: El Universal

p. 82 (1) Calle Orizaba,
Col. Roma Norte

p. 82 (2) (2014) Nueva
Sede del Senado de la
República

p. 82 (3) Castañeda, M.
(2015) Casa en la Col.
Nápoles

p. 82 (4) Castañeda, M.
(2015) Casa en la calle
Arbolada, Parques del
Pedregal

p. 83 (1) (2010) Av. Santa
Fe, Cuajimalpa

p. 83 (2) Calle Vicente
Suárez, Col. Condesa

p. 83 (3) Ríos, H. (2015)
Av. Presidente Masaryk
Fuente: Archivo
fotográfico AEP

p. 83 (4) Banqueta
reducida

p. 89 Fotografías
tomadas durante las
pruebas piloto

p. 92 (2015) Día Mundial
sin Auto DF

p. 97 Collage de
elaboración propia

p. 98 (2015) Av. de los
Insurgentes

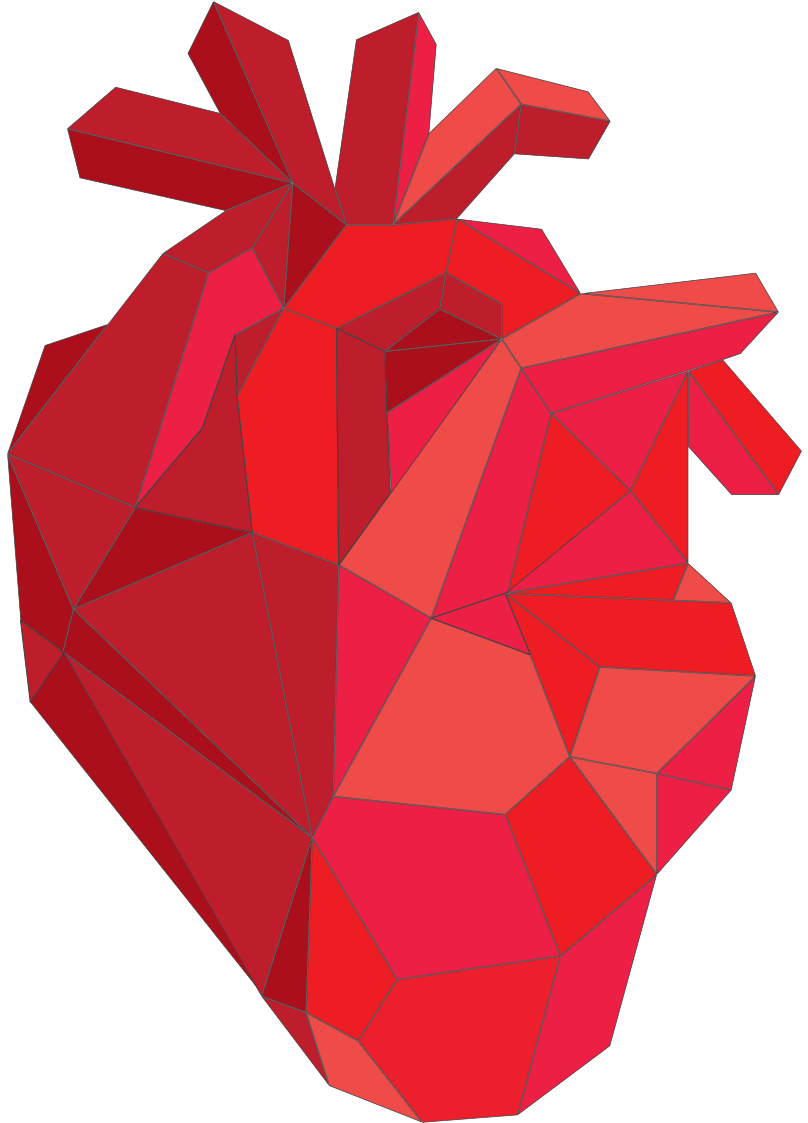
AGRADECIMIENTOS

“Doy gracias a la arquitectura
porque me ha permitido ver a
través de sus ojos el mundo”
RAFAEL MONEO

“Architecture is the frame of life”
FRANK LLOYD WRIGHT

“Architecture is the thoughtful
making of space”
LOUIS I KAHN

“No vean lo que yo hice, vean lo
que yo vi”
LUIS BARRAGÁN



A MI PAPÁ

Por ser el arquitecto de mi vida,
por tu enorme e incansable
sonrisa y por enseñarme con tu
ejemplo a volar alto

A MI MAMÁ

Por no cortarme las alas cuando
aprendí a volar

A KALI, JOSÉ Y RICO

Son las 3 columnas que hacen
de mi vida una figura
indeformable

A VALENTINA

Hoy representas el futuro por el
que vale la pena hacer una
mejor ciudad

A FABY

Por haberme comprado el
boleto para la obra de teatro
para que pudiera ver la final de
las Chivas

A MIS GRANDES AMIGOS

*ALDO, ANA, CIELO,
LILIANA Y LUCÍA*

Por los años que han estado a
mi lado

*A MIS AMIGOS QUE ESTÁN
LEJOS*

Gracias porque con ustedes he
aprendido que la distancia no
separa corazones

*A MIS AMIGOS DE LA
FACULTAD*

Gracias por llenar este viaje de
grandes recuerdos y compartir
la pasión por esta loca disciplina

A MIS FLAMENCAS

*CELIC, LILI, MAY, PAU,
RUTH, SANDRA*

Por las cuentas de doce que
hemos disfrutado juntas

A MIS MAESTROS

Porque en cada etapa de mi
vida me enseñaron el mundo y
me impulsaron a dar lo mejor de
mi

A LA AEP

Por la gente maravillosa que he
conocido, por la oportunidad de
trabajar por una mejor ciudad y
por hacer de la calle mi oficina.

Especiales gracias

Ana: Gracias por los
crucigramas

Eli: Por el apoyo incondicional
en este largo camino

GRACIAS A TODOS
LOS LLEVO EN EL CORAZÓN

CIUDAD UNIVERSITARIA, MÉXICO, 2016