



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN ARQUITECTURA**

EL ESPACIO PÚBLICO Y LA HABITABILIDAD DE LA ACERA DOMÉSTICA EN LA CIUDAD DE MÉXICO. CASO DE ESTUDIO: LA APROPIACIÓN POR USO COMERCIAL EN LA COLONIA JOSÉ LÓPEZ PORTILLO, IZTAPALAPA

**TESIS QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE MAESTRA EN ARQUITECTURA
EN EL CAMPO DE CONOCIMIENTO DE ARQUITECTURA CIUDAD Y TERRITORIO
PRESENTA:**

ARQ. ISALIA AIDEE PANIAGUA DE JESÚS

DIRECTOR DE TESIS:

**DR. CARLOS LUIS ARTURO GONZÁLEZ Y LOBO
FACULTAD DE ARQUITECTURA-UNAM**

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR:

**MTRO. AMADOR ROMERO BARIOS
FACULTAD DE ARQUITECTURA-UNAM**

**DR. JORGE GONZÁLEZ ARAGÓN CASTELLANO
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**

SINODALES:

**MTRO. LUIS GARCÍA GALIANO DE RIVAS
FACULTAD DE ARQUITECTURA-UNAM**

**DR. JOSÉ LUIS LEE NÁJERA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**

CIUDAD DE MÉXICO. SEPTIEMBRE 2021



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

CONTENIDO

Introducción.	2
Planteamiento de la investigación.....	2
Capítulo 1. La acera.	18
1.1 Breve historia de las aceras.....	19
1.2 Estudios en torno a las aceras.....	27
1.3 La acera y banqueteta.	30
1.4 Usos normales y singulares de la acera.....	35
Capítulo 2. Usos normales e intermitentes de la acera.....	38
2.1 Materialidad de la acera.....	39
2.2 Propuesta para dimensionamiento de la acera.....	49
2.3 La circulación.....	55
2.4 Accesibilidad y seguridad para el peatón.....	58
2.5 Imagen urbana. Orden y diseño espacial.....	62
2.6 Revalorizar la acera. la añoranza de caminar.....	69
Conclusiones.....	72
Capítulo 3. Usos singulares de apropiación simbólica y la apropiación física de la acera.....	75

Introducción.....	76
3.1 Usos singulares de apropiación simbólica de la acera (Intermitente).....	81
3.2 Usos singulares de apropiación física de la acera (Permanente).....	101
Conclusiones.....	123

Capítulo 4 La apropiación de la acera por locales comerciales y ambulantes. Caso de estudio Colonia José López Portillo, Alcaldía Iztapalapa.....129

Introducción.....	130
4.1 Tipos de ocupaciones de la acera por locales comerciales o ambulantes.....	132
4.2 Dimensiones y superficies requeridas por los comercios ambulantes.....	138
4.3 Levantamiento del sitio.....	144
Conclusiones.....	165
Conclusiones generales.....	186

Bibliografía.....	195
Glosario.....	198
Anexos.....	205

PALABRAS CLAVE

**Acera, peatón, habitabilidad,
apropiación simbólica,
apropiación física, puntos de
ficción, incidencia, interés
colectivo.**

INTRODUCCIÓN

Esta investigación parte por el interés de estudiar las **condiciones que posibilitan la habitabilidad de la acera** —como elemento constitutivo de la calle y el espacio público— y la constante relación con las viviendas colindantes y otros usos del suelo. La importancia de esta relación —en específico para este estudio— radica en los ejercicios de ocupación y transformación, resultado del binomio vivienda-calle, el cual abarca temas de lo privado y público, condiciones arquitectónicas y urbanas, sociales y culturales asociados a la calle

La calle, al ser un elemento constructivo y ordenador de la ciudad, indispensable en la conformación urbana contemporánea resultado principalmente de la pautas, patrones y morfología europea novohispana, que asocia las manzanas como conjunto colindante de lotes o predios, con la calle para la conexión pública y aislante de las otras manzanas que conforman la traza urbana; en la configuración moderna los espacios destinados la motorización aparecen de manera constante en comparación con otras categorías de espacio público como plazas o parques, los cuales por el desbordado crecimiento de la ciudad que se ha dado sin una planificación adecuada en una modalidad privatizadora y especulativa, ha dado como resultado ciudades caóticas, difusas y socialmente desequilibradas, donde los espacios no están distribuidos de manera proporcional en la ciudad lo que puede dificultar el acceso a algunos espacios públicos. Por esta razón la calle se vuelve un punto potencial para ordenar la ciudad a través de conocer sus tramas urbanas para revitalizar el sentido de comunidad y pertenencia de sus usuarios.

Entre los espacios que componen la calle¹ con intención de acotar el tema se ha elegido como caso específico de estudio **la acera**² de la **calle doméstica**³ en ciudad. La razón por que se eligió este elemento como central es porque ha tenido menos estudio, en comparación con el espacio destinado al flujo vial al cual se ha privilegiado sobre el espacio de circulación peatonal.

Aun considerando solo el espacio de la acera, este tiene una mayor área de ocupación en la ciudad⁴ que otros espacios públicos y semipúblicos⁵, por lo que se vuelve un punto potencial de acción, además de ser de mayor accesibilidad para la población por el contacto directo que se puede tener con ella. En oposición al

¹ La calle se compone por el arroyo vial y el peatonal, donde el primero es acotado en sus extremos de manera paralela por las aceras, las cuales a su vez se ven acotadas por los paramentos de los edificios contiguos.

²Acera:Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y pavimentada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones.

³ Calle doméstica: Su característica principal es la de estar acotada en los dos lados por viviendas y otros usos de suelo complementarios.

⁴Patricia Ramírez Curí, *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. (CDMX: UNAM Instituto de Investigaciones sociales 2014), 111-145. El Dr. Guillermo Boils en su artículo "Espacio público, banquetas y paisaje urbano en la colonia Roma Norte", Ciudad de México" realiza un análisis en el que calcula en un polígono de estudio de la colonia Roma, un total de 173 mil metros cuadrados aproximadamente, más de 17 hectáreas, que en otros cálculos propuestos corresponden a poco más de 34 estadios de fútbol. Cabe señalar que la zona de estudio en la que trabaja las aceras tiene en promedio dimensiones de 4.20m, lo que se refiere a aceras con muy buenas dimensiones.

⁵ En este estudio me voy a referir a las **calles** como el **espacio público primordial** destinado a la circulación de vehículos y peatones, que cumple una función de movilidad y otros usos singulares. Los otros espacios de la ciudad se van formando de las divisiones de las calles; los jardines, las plazas y plazoletas generalmente ocupan una manzana o parte de una manzana, estos espacios generalmente presentan actividades, de descanso y ocio y aunque también sirven para desplazarse estos vuelven a desembocar en las calles, por esta razón investigadores como Dr. Jan Bazant de la Universidad Autónoma Metropolitana se refiere a estos espacios como semipúblicos.

planteamiento anterior nos encontramos con que un porcentaje de la población ha conseguido con nuevas formas de vida de encierro y conformaciones cerradas —cierre de calles, muros ciegos hacia el exterior de la vivienda, entre otros— dentro de la ciudad desligarse del contacto de la criminalidad y de ciertos espacios que consideran negativos, así como de ciertos grupos poblacionales con la intención de protegerse del “mal exterior”, sin embargo esta situación lo único que provoca es la segregación de población, prescindir de vínculos sociales, abandono de espacios y aumento de inseguridad, por lo que contrario a esto se busca que los espacios públicos como la acera sean un lugar de convivencia y brinden espacios agradables para disfrutar.

La calle es también una extensión funcional y sociocultural de lo que ocurre al interior de las viviendas, y éstas a su vez reflejan a menor escala la complejidad de la ciudad. En este punto la acera funciona como elemento transitorio y de liga -aún cuando este forma parte del espacio exterior tiene la condición de ser un elemento que contiene y resguarda- entre la vivienda y el arroyo en el cual se generan diversas actividades: tránsito peatonal, paseo, permanencia, juego, interacción social, vida comunitaria, disputas, entre otros. Desde esta postura, la acera es un espacio de vitalidad, donde se generan distintos ejercicio de dinamismo espacial y social, se realizan distintas actividades y en algunos casos se dota de significados a estas. Estas son cuestiones que aun siendo obvias no son fáciles de abordar, pues lleva detrás una complejidad amplia, por lo que en esta investigación nos proponemos realizar un análisis en torno a la complejidad de la acera desde sus conceptos y funciones en lo general y desemboca en el casos de estudio.

Las reflexiones que se realizan en esta investigación busca estudiar en lo posible el mayor número de las variables que componen la complejidad de usos y apropiaciones de la acera, entendido su conformación morfológica, su materialidad y las condiciones

sociocultural que en ella se desarrollan⁶; y así generar una visión arquitectónica en torno a este tema, para:

1. Reiterar el carácter de la calle como generador de movilidad, encuentro e intercambio, que propicia actividades de colectividad de la sociedad que la habita, además de que se le debe dotar de elementos que lo vuelvan un lugar habitable para todos con un sentido de apropiación⁷ para los ciudadanos.
2. Caracterizar y analizar las actividades sociales y culturales en la calle que se producen en la acera; para que mediante la intervención urbanística adecuada se propicie la convivencia social de los habitantes.
3. Estudiar los elementos que conforman la acera como espacio físico y material desde una perspectiva general y desde el estudio de caso.

Parte del inicio de la investigación se centró en averiguar ¿qué tanto se ha estudiado el tema?, ¿qué se ha escrito?, ¿quiénes lo han abordado y desde que perspectiva? y ¿Cuál es la información que nos es de utilidad? Al consultar libro y tesis nos encontramos con que los estudios en sentido estricto de espacio público en torno a

⁷ Henri Lefebvre *De lo rural a lo urbano: antología preparada por Mario Gaviria*, 4ª ed.(Barcelona: Península, 1978), 210. La **apropiación**, a la que hacemos referencia y que se busca propiciar en el estudio es la que refiere Henri Lefebvre, apropiarse de algo como parte de habitar. Apropiarse no es tener en propiedad, sino hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio. Esto es cierto tanto para pequeños grupos, por ejemplo la familia, como para grandes grupos sociales...quienes habitan una ciudad o una región”, como parte de la apropiación señala la acción de hacer frente a los conflictos, situación que se atiende dentro en esta investigación.

Desde esta visión hablamos de una **apropiación simbólica**, sin embargo en este estudio también referimos a **apropiaciones físicas**, las cuales desde la antropología son estudiadas desde la territorialidad, por esto se deben analizar estos fenómenos para buscar opciones de solución o mediación de conflictos.

la arquitectura fueron apareciendo a partir de 1970 y desde estos tiempos a la actualidad estos han ido en aumento. Algunos de estos estudios fueron un parte aguas para los estudios urbano-arquitectónicos y hasta la actualidad siguen funcionando como referente. En investigaciones más actuales, sobretodo en tesis y algunos autores de libros podemos encontrar mucha información en torno al Espacio público donde abordan el estudio desde distintas posturas, distintos usos de conceptos y distintas disciplinas, también podemos encontrar estudios muy específicos de la vivienda y su relación directa con la calle, otras estudios, donde se centran en el análisis espacial del barrio y la recuperar el valor cultural de estos, exploraciones en torno a la calle de manera general o enfocados a la movilidad urbana vehicular, entre otros, sin embargo cabe destacar que en estos estudios no especifican la acera como un componente esencial pues en ninguno de estos estudios cobra este elemento una relevancia trascendente.

En específico el tema de las aceras se ha abordado poco, al inicio de la investigación aparecen uno o dos artículos que fijaban su atención de forma precisa en este tema y parten de la misma preocupación que nos apremia por lo cual también los tomamos como referencia, por ejemplo el artículo "Espacio público, banquetas y paisaje urbano en la colonia Roma Norte" del doctor Guillermo Boils, posteriormente a lo largo de la realización de esta investigación se descubrieron otros artículos como "Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)" de Jérôme M J Monnet y Ruth Pérez López. Lo anterior nos permitió tener un conocimiento general en torno del estudio de la acera así como conformar bases teórico metodológicas para poder abordar el tema en particular y darnos cuenta que en particular el estudio de la acera es un tema que no esta tan abordado y por lo tanto es necesario abordar más para el desarrollo de la configuración urbana, no solo desde una perspectiva espacial y material (temas que por



cierto, están más estudiados y por lo tanto existen algunos manuales que lo abordan), sino incluir también su relación social, cultural, económica e incluso política.

Para complementar el contexto de la acera en el **capítulo primero** se presentan algunos antecedentes del origen de las aceras y su desarrollo, así como las transformaciones que han visto con el paso del tiempo hasta llegar a las conformaciones de la actualidad y por tanto las razones que nos atraen a este estudio.

En el **segundo capítulo** se estudia la función primordial de la acera que es la movilidad peatonal, así que se hace una recopilación de las condiciones materiales y morfológicas que posibilitan y mejoran la funcionalidad de la acera en torno a circulaciones, dimensionamientos, orden y valor de uso programados e inesperados de los espacios⁸; también se analizan condiciones de igual importancia como composición, la imagen urbana y percepción, condiciones ambientales y vegetación.

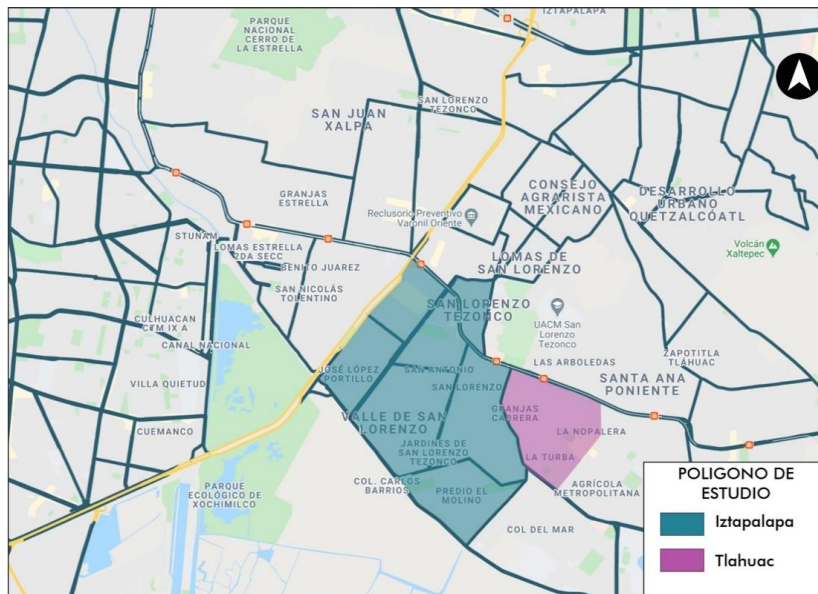
Dada la intención de potenciar las condiciones de habitabilidad en la acera, sin querer implantar modelos autoritarios y desligados con las realidades del lugar, se debe partir de entender cuáles son los usos o actividades que se realizan en la acera, así como los tipos de apropiación que se presentan, en el **tercer capítulo** se plantea catalogar, caracterizar y analizar el fenómeno de la variedad de apropiación simbólica, la cual representan cualidades de gran valor cultural y la apropiación física de la acera doméstica mediante un análisis morfológico del ordenamiento de los espacios por los

⁸ Es uso al que está destinado la acera principalmente es a la movilidad por lo cual muchas veces se subordinan otras actividades que pueden tener pie en estos espacios como el ocio y la amenidad, por lo cual al momento de generar ordenamientos urbanos sería importante contemplar introducir otras cualidades del tipo antes mencionado en las aceras que tienen las condiciones espaciales para hacerlo y en las que pareciera no tenerlas buscar alternativas de mejora.

Ilustración 1 Elementos que conforman el sistema de variables que se han elegido estudiar en las aceras domésticas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019

ocupantes y las consecuencias que estos tienen en las circulaciones del peatón. Esto nos permite catalogar la diversidad de apropiaciones, entender los procesos y transformaciones que generan en la acera, así como, identificar cuáles son las más recurrentes, cuales pueden generar problemas o consecuencias en los intereses colectivos, o incluso abren la posibilidad a generar recomendaciones prácticas sobre el tema, acudiendo a las diferencias y constantes.

En esta parte la investigación con la intención de diversificar y comparar un nivel y otro, se han elegido como elementos de estudio las calles domesticas: en una zona al oriente de la CDMX en algunas colonias que están ubicadas en la colindancia de Iztapalapa-Tláhuac. Con esto se pretende encontrar constantes y divergencias, problemáticas y potencialidades que arrojen información general sobre el tema de las aceras y las condiciones que presentan en las zonas populares de la CDMX en la actualidad.

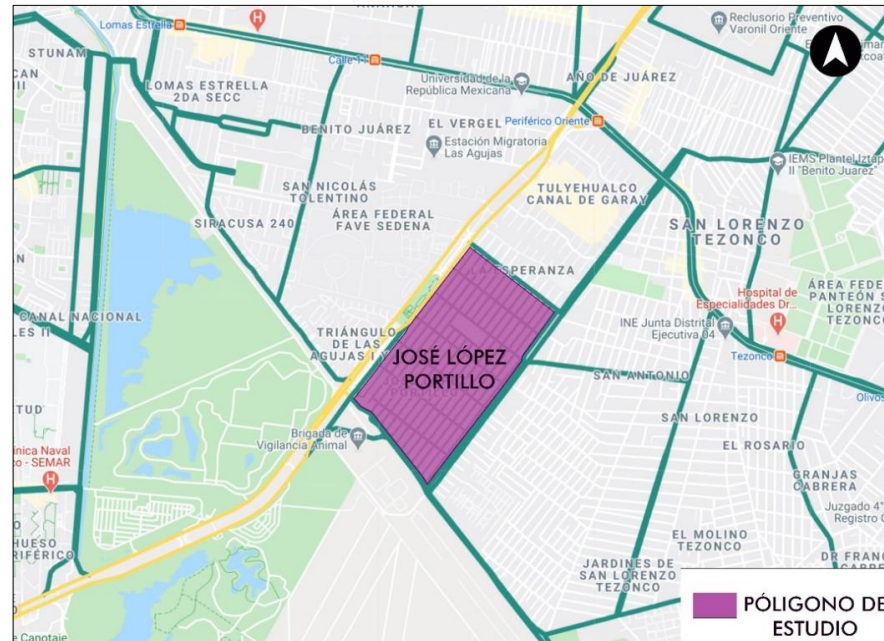


Plano 1. Polígono de trabajo ubicado al oriente de la CDMX en algunas colonias que colindan entre las alcaldías Iztapalapa-Tláhuac. Fuente: Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020

Como resultado de este análisis se obtuvieron los casos más repetitivos de apropiación simbólica y física, siendo más recurrentes estos últimos, pues en estos encontramos algunos que generan problemas en el espacio y en los intereses de la colectividad, entre ellos se destaca la apropiación física de las aceras por los autos y la apropiación física del comercio en la acera.

9

Plano 2. Plano del polígono caso de estudio en col. José López Portillo, alcaldía Iztapalapa. Fuente: Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.



El caso de estudio se aborda en el **capítulo cinco** en la colonia José López Portillo en la alcaldía Iztapalapa, con el tema: **La apropiación de la acera por locales comerciales y ambulantes.**

En este se realizara un levantamiento de los locales comerciales y ambulantes, se implementan el uso de fotografía, mapas, secciones de calles y plantas de algunas

ocupaciones físicas, todo esto parte de las herramientas de análisis. Se pretende observar las problemáticas que estos propician y posibles soluciones para mejorar las condiciones de habitabilidad, tomando como referencia a autores que han trabajado el tema del estudio de la calle y otros que han precisado sobre la acera. Se eligió el tema del uso comercial la zona del estudio de caso pues sus condiciones son representativas de las zonas populares de la CDMX en la actualidad.

La razón por la que surge esta investigación es porque llamo mi atención el tema acera al ser un lugar de conflicto resultado de los puntos de incidencia entre las interacciones de los usuarios. Estos conflictos se ven reproducidos recurrentemente en distintas zonas de la Ciudad de México y es específico en las colonias populares de la ciudad.

Las preguntas conductoras de esta investigación son:

- ¿Cuáles son las condiciones materiales, físicas y sociales que posibilitan y propician las mejores condiciones de habitabilidad urbana en las aceras domesticas?
- ¿Cuáles son las actividades y usos de las aceras domesticas del polígono estudiado en las alcaldías Iztapalapa-Tláhuac?
- ¿Cuáles son las características de la apropiación de la acera, que propician problemas y cuales pueden convivir con los usos normales del polígono de estudio?
- ¿Cuáles son los tipos de ocupaciones que se presentan por parte de los comercios o locales que invaden la acera en el caso de estudio de la colonia López portillo? ¿Qué conflictos generan estas ocupaciones?

- ¿Cuáles es la superficie de la acera ocupa un comercio según su tipo de venta?
- ¿Cuáles son las actividades comerciales que más se presentan en las aceras domesticas de el caso de estudio y en qué condiciones se presentan?
- ¿Cómo se puede regular el uso de las aceras de tal forma que represente beneficios para todos los usuarios peatones, comerciantes, habitantes de viviendas, automovilistas?

Esquema metodológico

Se debe mencionar que el proceso para atender el tema de interés no fue un proceso lineal, aun cuando existió un planteamiento inicial de orden en el trascurso de la investigación este se fue complementando y modificando. La mayoría de las etapas o secciones de la investigación que después se convertirían en capítulos se fueron dando a la par y de forma cíclica, donde los hallazgos o dudas en ocasiones representaban regresar a etapas anteriores para reordenan información o replantear lo antes estudiado. Por lo que a continuación se intentara explicar algunas de las etapas no lineales de nuestra investigación:

1. Una de las primeras etapas de la investigación es indagar en las lecturas de autores que permitieron conocer lo que se ha estudiado del tema y la forma en que ellos han desempeñado esta tarea de investigación. Dado que el tema es muy extenso y las posturas muy variadas se abordó la materia centrándose en autores que manejan el tema urbano arquitectónico del espacio público y que concuerdan con las intenciones de la investigación, ellos son: **Walter Benjamín** en su libro “El París de Baudelaire” quien realiza investigación de campo de un flaneur que realiza recorridos espontáneos en la ciudad de París y a través de

su técnica de observación registra con cuaderno en mano lo que acontece en la ciudad; **Gordon Cullen** en “El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística” nos invita a partir de óptica, lugar y contenido (elementos fundamentales de análisis urbano espacial) a estudiar la visión emergente o serial y la visión real, esta técnica de observación le permite catalogar componentes del espacio urbano; **Kevin Lynch** en “La imagen de la ciudad” y sus principios aplicables para el análisis y el diseño urbano a través de la categorización de elementos constitutivos de la ciudad los cuales varían en escalas; **Jan Gehl** en su libro “Ciudades para la gente” donde realiza una serie de comparaciones y propuestas de principios para mejorar las condiciones urbano espaciales para los habitantes principalmente viandantes y **Bertrand Michel** en su libro “La ciudad cotidiana”. Otros autores enriquecieron la percepción sobre la conformación de la ciudad y las transformaciones constante que esta sufre y los distintos factores que influyen, son: **Patricia Ramírez Kuri** quien realiza una compilación de artículos en su libro “Disputas por la ciudad. Espacio público y social en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa”, **Ascher François** en su libro “Los nuevos principios del urbanismo” donde realiza un recuento histórico de la urbanización en la modernidad, los cambios que ha acontecido y propone un cambio en las formas de cómo abordar los nuevos retos de la urbanización, **Francesco Carreri** en “*Walkscape. Andar como practica estética*” aborda su análisis a partir del recorrido, el andar como una práctica estética y el pasear detenerse, **German Samper** en “*Recinto urbano: la humanización de la ciudad*” y **José M. Borrero** en “*Imaginación abolicionista*” con sus reflexiones nos expresa a través de la poética sus observaciones de la vida cotidiana y las transformaciones que ha tenido la ciudad. Estos fueron los autores principales que me brindaron bases metodológicas para poder desarrollar mi propio esquema de trabajo compatible

con mis habilidades y recursos para desarrollo de la investigación. A lo largo del capítulo 1 y parte del capítulo 2 se retoma con más amplitud algunos puntos importantes sobre algunos autores y sus investigaciones de elementos metodológicos que considero importantes.

2. A la par de lo anterior se fue definiendo el polígono de estudio y el esquema metodológico que utilizaría. Sobre el polígono de estudio se fue delimitando y definiendo las colonias de interés posibles de abordar en tiempo y recursos para el tema de la ocupación de la acera en calles domésticas.

Sobre el esquema metodológico, este se fue formando, transformando y complementando en el transcurso de la investigación pues a lo largo de esta fueron apareciendo necesidades de replantearnos el cómo abordar cada situación. En primera instancia el punto de partida fue realizar una **investigación de campo** través de **levantamientos** del polígono de estudio donde se empleó la observación crítica como herramienta de análisis, la cual parte de la sensibilización de los sentidos y observación detallada para la comprensión de las cualidades socio-espaciales de las aceras siguiendo las teorías del Flâneur de Walter Benjamin⁹ en donde la técnica de observación urbana es la actividad fundamental, que se lleva a cabo mediante recorridos semi-espontáneos dentro de las zonas de estudio, realizando un registro de los hechos que acontece en el espacio como interacciones de los usuarios, pero intentando mantener una visión consiente del espacio como nos propone Gordon Cullen¹⁰ una visión real a través de los contenidos visuales u ópticos que proporcione el lugar. Para que esta tarea de registro y recopilación de datos sea más fiel a la realidad no solo

⁹ Walter Benjamín, *El París de Baudelaire*, (Buenos aires: Eterna cadencia, 2012). 97-136

¹⁰

nos fiamos en la visión sino que como proponen los dos autores se lleva un registro, el cual fue apoyado en la documentación fotográfica, tomando notas textuales, realizando diagramas espaciales y croquis, buscando en el sitio puntos de concentración o nodos¹¹ con usos o actividades singulares y a la vez representativos, ya sean positivas o de conflictivas.

Estos ejercicios fueron usados como parte de la estrategia de indagación visual y análisis que nos permiten comprender y documentar los espacios urbano-arquitectónicos en su configuración más completa, sin embargo se necesitaba del conjunto de herramientas para complementar los datos, pues por separado la lectura puede resultar imprecisa. Las **fotografías** nos permiten documentar de forma clara y con gran fidelidad las condiciones espaciales, sin embargo aun cuando la fotografía ofrece una gran veracidad, en ellas no podemos capturar otro tipo de elementos que tendrían que ver con la forma en que se percibe el espacio o se conciben las situaciones de forma presencial por lo que para complementar nos apoyamos en las **descripciones textuales** resultados de las notas tomadas en los levantamientos, esto también lo podemos complementar en los **croquis** donde se intentan rescatar sus características dimensionales, de orden, relación de uso y espacio, circulaciones, entre otros. Otras características que también se buscaron destacar fueron las materiales y constructivas, así como formales y funcionales. Aun cuando no se realizaron entrevistas formales,

¹¹ Kevin Lynch en su libro *La imagen de la ciudad* describe a los **nodos** como “Puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador...o concentraciones cuya importancia se debe a que son la condensación de determinado uso de carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente... Algunos de estos nodos de concentración constituyen el foco y epitome de un barrio, sobre el que irradian su influencia y del que se yerguen como símbolos. Se les puede dar el nombre de núcleos. Por supuesto, muchos nodos tienen rasgos de confluencias al mismo tiempo que rasgos de concentraciones. El concepto de nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las influencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido”.

en estos recorridos otra actividad que se realizo fue el dialogo con algunos pobladores lo que nos permitió tener un acercamiento y entendimiento mayor a algunas situaciones que se presentaban en el sitio.

Lo anterior corresponde al cuerpo de mi investigación y cabe mencionar que el estudio de campo se dio desde un inicio hasta el final de la investigación¹², el seguirme manteniendo en contacto con la zona me permitió ir madurando las ideas, generando nuevas reflexiones y complementando mis análisis.

Este primer acercamiento fue muy enriquecedor pues permitió conocer el polígono de estudio, las actividades y algunos usos que desarrollan en la acera, los cuales fueron catalogados en el tercer capítulo. Algunos de estos usos son muy comunes y otros poco ordinarios, entre estos pudimos identificar los **puntos de fricción** que se desarrollan en la acera resultado de las ocupaciones recurrentes que pueden terminar generando ciertas problemáticas. El resultado de estos datos nos permitió elegir el caso de estudio que abordaríamos a profundidad.

3. Se eligió la ocupación de **la apropiación de la acera para uso comercial** como caso de estudio y se delimito el polígono de estudio a la **col. López Portillo alcaldía Iztapalapa**¹³ pues se trata de un sitio con mucho movimiento comercial, por lo que es un caso representativo que nos permite acercarnos a entender

¹² Cada vez que realizas una visita al sitio aparece nueva información por lo que aun cuando seguía visitando el polígono de estudio llego cierto momento en el que tuve que parar con la recopilación e inclusión de datos en la investigación, pues de continuar no hubiera dado tiempo de continuar con otras etapas de análisis.

¹³ Este segundo polígono se encuentra incluido en el primer polígono que se analizó.

cómo se desarrolla el ejercicio de la apropiación de la acera en calles de carácter doméstico donde la vivienda es un elemento importante.

En el caso de estudio continuamos con el esquema de trabajo de campo y levantamientos que nos permitió identificar las principales vialidades comerciales donde realizamos: un levantamiento fotográfico, de video y levantamientos físico (de las dimensiones y métrica que interesaban para fines de la investigación); diagramas y croquis de la ocupación, así como las interacciones que se presentan en este tipo de ocupaciones sobre la acera entre usuarios; habitantes y comerciantes, también se registró -de una forma no generalizar, sino precisar en variedades- el tipo de actividades comerciales y los usos de suelos de locales y comercios informales en tablas, gráficas y planos de usos de suelo como parte de las herramientas de análisis para desarrolla algunas reflexiones y recomendaciones generales para aplicar en búsqueda del beneficio colectivo para todo los usuarios.



Ilustración 2 Algunos usos característicos y tipos de apropiación en las calles de carácter doméstico en zonas populares de la CDMX. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019

“caminar es ante todo un tipo de transporte, una manera de desplazarse, pero también proporciona una posibilidad informal y sin complicaciones de estar presente en el entorno público”¹⁴

¹⁴ Jahn Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, (Barcelona: Editorial Reverté, 2006), 147.

CAPÍTULO 1

LA ACERA

Quizá nadie se haya detenido a pensar en el filantrópico servicio que prestan las aceras. Esas criaturas grises y duras que viven eternamente tendidas tienen una gigantesca capacidad para el sacrificio. Tanto es así que nunca hemos escuchado de sus quejas o insultos a pesar de que vivimos, tal vez con demasiada frecuencia, pisoteándolas y derramando cuanta porquería existe sobre su plana consistencia.

Sin explicación aparente nos protegen desde niños. Trazan los límites entre el peatón común y el conductor neurótico de los nenes de Ford. Estos últimos son los más inmovibles y despiadados, pues en su amargura de embotellamiento, y en el colmo de la desconsideración, pasan o aparcan sus pesados nenes sobre las grises e indefensas criaturas.

Tampoco hemos entendido su tristeza, su soledad. Ellas viven en completo aislamiento, abrazadas a una manzana que nada tiene que ver con su naturaleza, porque la indiferencia del asfalto niega toda posible comunicación con las compañeras de enfrente, de los lados.

Por eso viven así, tristes y solas. Terriblemente solas.

Víctor Vegas ¹⁵

¹⁵ Víctor Vegas, *Nobleza de las aceras*, Revista Almiar (2004), <https://www.margencero.es/hiperbrevs/vegas/aceras.htm>

1.1 Breve historia de las aceras



Imagen 1 Ruinas de las calles empedradas de Pompeya son una referencia de las más antiguas en el diseño de una calle con acera y arroyo. En esta se observan las piedras sobre las calles, las cuales algunos autores afirman su uso para evitar mojarse.

Fuente: <https://nq.24.hu/kultura/2019/05/16/vassal-javitottak-utjakat-a-romaiak/>

El funcionamiento de la movilidad en épocas de las primeras urbanizaciones dependía básicamente de la movilidad peatonal, por lo que el caminar fue el primer medio de desplazamiento que usamos los humanos, en ese tiempo no existía la necesidad de separar las vías, salvo algunos casos donde “el uso de vehículos y animales se limitaba al transporte de carga o de las élites y estuvo ausente en las ciudades mesoamericanas”¹⁶.

“Una excepción se dio en ciertos cascos monumentales de la época romana en donde, las vías destinadas a los animales y a las carretas, estaban bordeadas de aceras para peatones”¹⁷. En la ciudad de Pompeya donde la aristocracia romana tenía sus fincas de recreo podemos observar el uso de las aceras las cuales se encuentran elevadas respecto a la calzada y delimitadas lateralmente por un bordillo de piedra que sirviera de contención de las mismas, impidiendo a las caballerías y carruajes invadir las zonas reservadas a los peatones, también funcionaba para encauzar las aguas de lluvia, a la cual se agregaron unos bloques de piedra para que los ciudadanos pudieran cruzar de una acera a otra sin tener que mojarse.

¹⁶ Guénola Capron, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López “Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)”. Revista *Ciudades* 119, 33 (Red nacional de investigación Urbanapuebla, 2018) https://www.academia.edu/37764554/Infraestructura_peatonal_el_papel_de_la_banqueta_acera_Ciudades_119_33_46

¹⁷ Federico Corradi, “Daniel Vaillancourt. Les urbanités parisiennes au xvii^e siècle. Le livre du Estudios franceses”, Revista *Studi Francesi* 175 (LIX | I) | 2015, 145-146 <https://journals.openedition.org/studifrancesi/445>

Después de la caída del Imperio Romano, no se construyeron aceras durante siglos. En la ciudad medieval e incluso antes de la reaparición de las primeras aceras las calles consistían en pisos de tierra sin pavimentar, por donde animales, vehículos no motorizados y personas se desplazaban mezclándose entre ellos. Fue hasta 1607 cuando se reinventó la separación de los flujos vehiculares y peatonales, al construirse la primera acera en París, situación que modificara la forma de realizar y organizar las calles. Este momento es detonante en la nueva conformación de la ciudad, “La acera, ese borde delgado, es una de las primeras huellas de la ciudad que está diseñada para vehículos”¹⁸.

Con la revolución industrial, las ciudades comenzaron a crecer por lo que se comenzó a exigir una sistematización en los espacios. La separación de los flujos, inicio en Londres en 1762, resultado de problemas urbanos donde preponderaban las “aglomeraciones en torno a comerciantes ambulantes, mítines políticos, ejecuciones, incendios o peleas entre vecinos”¹⁹ sumando a esto los desplazamientos (peatones y animales, carruajes y carretillas) lo que dificultaba la circulación y la higiene –los tramos de tierra, la acumulación de agua sucias y de lluvia, los desechos de animales y las personas que eran arrojados a la calzada-, por estas razones “las autoridades emprendieron una reforma de las calles para crear un espacio reservado a los viandantes, separado del tráfico y de la suciedad”²⁰. El desarrollo de este tema y su



Imagen 2 Peatones caminando por una calle londinense separados de la calzada por un bolardo. Grabado de finales del siglo. XVIII.

Fuente:

<https://www.pressreader.com/spain/historia-national-geographic1/20190723/281526522651701>

¹⁸ Federico Corradi, “Daniel Vaillancourt. Les urbanités parisiennes au XVII^e siècle. Le livre du Estudios franceses”, Revista *Studi Francesi* 175 (LIX | I) | 2015, 145-146

<https://journals.openedition.org/studifrancesi/445>

¹⁹Manuel Saga. “La primera acera moderna”. Revista *Historia National Geographic*.

<https://www.pressreader.com/spain/historia-national-geographic1/20190723/281526522651701>

²⁰ Ibid.

estructuración se fueron dando poco a poco, primero se fueron separando los espacios de las calles con bolardos (img.2) -sobre todo en edificios importantes-, después se crearon leyes de pavimentación e iluminación (1766), posteriormente se dio la construcción de aceras elevadas semejantes a las que conocemos hoy en día. Por lo que el resurgimiento de la acera se basó en solucionar a un problema de caminar y desplazarse de manera cómoda, y como solución a los las malas condiciones higiénicas de la ciudad.

Este modelo se fue difundiendo primero en Europa, llegando a “la Ciudad de México a finales del siglo XVIII, como parte de un proceso global de ordenamiento socio-espacial”²¹ con la intención de construir infraestructuras urbanas (abastecimiento y drenaje de aguas, iluminación, pavimentación, etcétera). Lo cierto es que solo se realizó en ciertas zonas de la ciudad, ya que para 1813 “la zona urbanizada, con calles rectas y bien trazadas, era propiedad de la iglesia. Quedaban a los particulares una mínima parte de esta zona y el dominio absoluto de las propiedades más modestas en calles sucias, sin trazo definido, sin aceras ni empedrados, de los barrios periféricos”²².

²¹ Guénola Capron, et al. “Infraestructura peatonal”, 34.

https://www.academia.edu/37764554/Infraestructura_peatonal_el_papel_de_la_banqueta_acera_Ciudades_119_33_46

²² Morales, María Dolores. "Estructura urbana y distribución de la propiedad en la cd. de México en 1813." *Historia mexicana. El colegio de México*, Vol. 25, Núm.3, 363-402 (1976)

<https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2813>

Tras el crecimiento exponencial que sufrieron algunas ciudades y por los problemas que esto generó en el siglo XIX se realizaron trabajos de ensanches en ciudades como el de Barcelona con el plan Cerdà o la renovación de París de Haussmann, bajo el mandato de Napoleón III (1852-1870). A este París es al que se atribuye “el ideal romántico de pasear por las aceras”²³, estas calles son las que narra y donde disfruta de la flânerie Baudelaire cuando nos dice que “Las veredas anchas eran pocas antes de Haussmann; las angostas ofrecían poca protección ante los vehículos”²⁴ (imagen 3).

Con la aparición del automóvil, la necesidad de establecer en las ciudades, la separación de las calzadas para circulación de vehículos y vías para peatones se volvió indispensable la acera.

Sin embargo la visión funcionalista que tras el periodo postguerras predominó en la política pública, los cuales retomaron algunos desarrollos del movimiento moderno — como la carta de Atenas— y los aplicaron indiscriminadamente y sin criterio, resultó entre otras cosas en la marginación de la movilidad peatonal desplazada por la vehicular. Esto sucedió en parte porque aun cuando se planificaba lo peatonal a nivel local y de vivienda, a nivel urbano era imposible el desplazarse, pues se crearon zonas distantes de los núcleos de vivienda, para las cuales realizaron grandes infraestructuras viales de comunicación, por lo que solo podían transitarse en auto, transporte público o privado, por lo que se priorizó la movilidad motora y se creó una red vial en las ciudades. Las vialidades de gran tamaño y de alta velocidad se convirtieron en algunos casos en

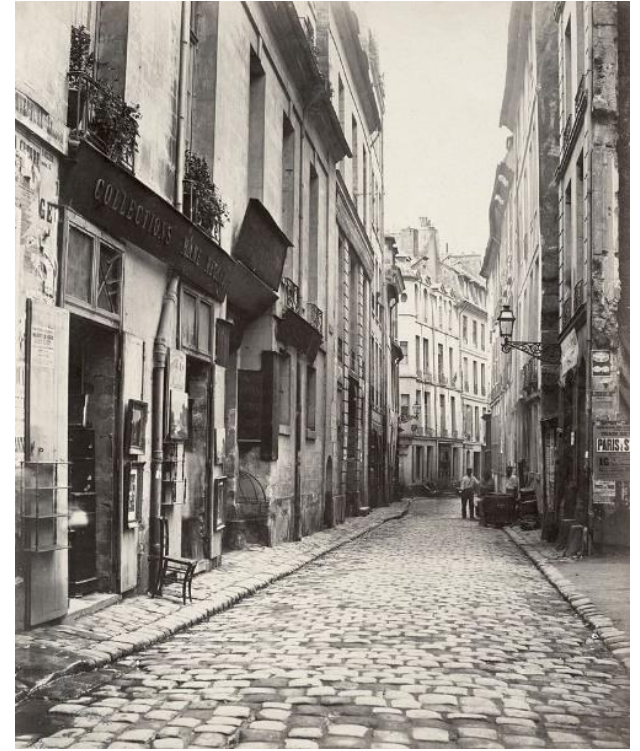


Imagen 3. La rue du Jardinnet, París antes de la demolición por Haussmann para dejar espacio al Boulevard Saint Germain. En la imagen podemos observar las angostas aceras empedradas, en ellas un grupo de personas platicando y otros objetos que ocupan la acera.

Fuente:<http://vip53.canalblog.com/archives/2017/06/28/35426644.html>

²³ Manuel Saga. “La primera acera moderna”. Revista *Historia National Geographic*.
<https://www.pressreader.com/spain/historia-national-geographic1/20190723/281526522651701>

²⁴ Walter Benjamín, *El París de Baudelaire*, (Buenos aires: Eterna cadencia, 2012), 99.

barreras espaciales peligrosas o imposibles de transitar peatonalmente, por lo que se tuvieron que crear pasos a desnivel —subterráneos o en altura— y semáforos.

Con el perfeccionamiento científico y la especialización, el nivel de mortandad disminuyó y el aumento exponencial de la población, la ciudad también creció hacia su interior —redensificando las zonas centrales y creciendo en altura— y hacia sus periféricas donde la ciudad se mezcla con el territorio y las fronteras se vuelven borrosas. Estos crecimientos periféricos en la mayoría de los casos se dieron por asentamientos irregulares o sin un planeación real, situación que resultó en espacios con diversos conflictos.

El crecimiento poblacional en ciudades y las nuevas formas de movilidad, la masificación en producción de autos y la fascinación que esto producía a la sociedad de consumo, provocó que las calles se vieran invadidas por estos y los espacios peatonales cada vez se fueron reduciendo más con el paso de los años, hasta el problema al que nos enfrentamos hoy en día.

José M. Borrero Navia realiza una reflexión sobre los problemas que generan las nuevas formas de urbanización que se han visto durante las últimas décadas y como esto se subordinó al peatón y quebrantó el sentido de comunidad.

“Los devotos del nuevo orden circulatorio han olvidado que la calle no solo es una vía de paso. Es una configuración arquitectónica compleja comprendida por un espacio abierto al cielo y un marco físico que le da forma y contiene, o sea, el suelo y las fachadas de las edificaciones, regalo de los habitantes a la ciudad, según Louis Khan. La calle es una clase especial de espacio vacío contenido por los sólidos de su entorno que expresa un orden de valores públicos y privados yuxtapuestos por convenciones arquitectónicas de excepción y repetición. La imbricación del orden público y privado convierte a la calle en un escenario privilegiado que aproxima la polis al ciudadano. Contigua a la puerta de nuestra casa la calle nos revela lo público en todo su dramatismo como un asunto cercano de intereses compartidos con los Otros, vecinos, ciudadanos, seres humanos tan anhelantes como nosotros de un gesto solidario para nuestros sueños, penas o desvaríos.

Esta exuberancia casi barroca ha sido arrasada por el evangelio de los flujos migratorios. Sólo queda la vía geométrica, aséptica, ajena al arte, la política, al vecindario. ¿Persistirá la calle como mera reliquia, condenada a desaparecer o cuando menos a perder toda relevancia social y económica? Despojada de la resonancia política que le distinguió, la calle parece pertenecer al pasado. Acosada por todos los poderes del siglo XX, ¿qué destino le espera en el XXI?”²⁵

En la actualidad los encargados de la planeación urbana procura la rentabilidad de la superficie del suelo, en una lógica de la maximización de la ganancia. El automóvil es un medio de transporte mucho más rentable económicamente para el capital pues genera gastos y consumo constante, por lo que su aumento ha provocado problemas graves de circulación en la ciudad, ya que, en la lógica de su uso por parte de la población, la ocupación de del auto no es aprovechada en su totalidad, comúnmente suele ser usada en la mitad de su capacidad o menos.

La forma en la que el automóvil se ha ido apoderando de los espacios en la ciudad ha sido avasallante. Si las aceras fueron creadas inicialmente para brindar seguridad, tránsito fluido y lugares de higiene para los peatones, en la actualidad esta condición ha cambiado y ahora pareciera tener la función de liberar las vialidades de los peatones para el flujo de los autos.

Otro autor que da cuenta de la transformación que han sufrido las ciudades en torno a la invasión de los autos es el Arq. Jan Gehl quien propone una búsqueda por reconquistar las ciudades y realiza una reflexión de la importancia de priorizar a los usuarios en los espacios públicos, donde se busque dotar a estos de cualidades que beneficien el aprovechamiento para los ciudadanos. En su libro “Nuevos espacios

²⁵ José M. Borrero, *Imaginación abolicionista*. (Cali, Colombia. Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y el Caribe Centro de Asistencia Legal Ambiental, 2002) pág. 34
<https://es.calameo.com/books/001058577a607cbebf0cb>

urbanos” documenta algunas transformaciones y los procesos que han tenido algunas ciudades, que partiendo desde problemas como las aglomeraciones de autos y han logrado transformar la ciudad en pro del peatón, vehículos no motorizados y el uso de un eficiente transporte público.

Los países han apostado a la recuperación de espacios públicos con la intención de mejorar su imagen urbana, generar espacios comerciales que atraigan y generen capital, también con la intención de favorecer a la ciudadanía para mejorar la calidad de sus espacios, o por lo menos eso se argumenta. Generalmente estas acciones plantean la disminución del uso del coche y benefician el uso de otros medios de transporte como vehículos alternativos, transporte público o de caminar, también revitalizan espacios como parques, plazas, calles, entre otros. La realidad es que la realización de estas intervenciones se realiza en lugares que pueden representar oportunidad, en su gran mayoría intereses económicos y políticos bien aprovechados por el capital e intereses privados, lo cual en muchos casos han generado expulsión de los pobladores. Sin embargo en este estudio se busca la posibilidad de direccionar el beneficio hacia el bienestar colectivo de las comunidades y barrios.

Si la planeación de los espacios urbanos como las aceras se realizaran bajo una propuesta que considere las necesidades de las personas que la habitaran y se pensara en un espacio de integración generadores de sentido de pertenencia para la mayoría de la gente, es probable que estos espacios tengan un mayor éxito, ofreciendo un mejor servicio y que permitan generar otro tipo de dinámicas sociales y espaciales.

Mejorar la calidad de vida en las calles y aceras es indispensable, y esto se puede conseguir a través de una buena distribución urbana y arquitectónica que genere espacio de calidad para los ciudadanos, con la intención de que estos sean lugares habitables, que sean disfrutados por ellos, pero que también sean integradores,

accesibles, que reiteren el carácter de ciudadanía y de cultura, para generar así espacios que contribuyan a mejorar la calidad de vida y convivencia urbano-social entre quienes lo habitan.

Panorama que se debe considerando el actual modelo urbano donde la especulación inmobiliaria configuran la ciudad entiende el espacio público como el residuo espacial que queda después de construir vivienda, comercio o administración, donde el espacio público no es más que un requisito urbano dentro de las normas con el que se tiene que cumplir y desde la lógica económica que hoy en día se guía por la búsqueda de maximizar la ganancia. Con esta visión la ciudad se proyecta desde lo privado a lo público –a menos que tenga una ganancia- tiene un costo con bajo retorno económico, por lo que no se le da el cuidado ni la importancia adecuada.

Esta situación que crea un problema en los espacios públicos, en específico las aceras. Al ser vistas como un espacio residual y no ser contemplados desde un principio nos enfrentamos después a una problemática en dimensionamiento y función de los espacios, además de crear espacios carentes para realizar otro tipo de actividades de socialización, colectividad y goce.

Desde esta visión, la estructuración de la ciudad debería de ser desde el espacio público y no desde el privado, pues se tomaría en cuenta la colectividad de las mayorías y por ende se crearían espacios de inclusión social para la diversidad, y las problemáticas que se presenten serían menores a las formas actuales, las cuales crean espacios que segregan a sectores de la población y fragmentan la ciudad.

1.2 Estudios en torno a las aceras.

No hace mucho eran escasos los estudios urbanos y arquitectónicos que abordan particularmente la complejidad de las aceras, era más común encontrar algunas exploraciones en torno a la calle de manera generalizada, estudios centrados a la movilidad urbana vehicular y algunos cuantos abordando la relación de vivienda con la calle. Sin embargo, desde el tiempo en que inicio esta investigación hasta ahora que se está concluyendo es evidente como comienza a crecer el interés en torno al tema desde nuestras disciplinas y con distintos enfoques.

Sin embargo desde el siglo XX, se podría decir que se presentan las primeras exploraciones de recorrer la ciudad de una forma diferente a lo que se venía planteando. A través del movimiento de vanguardia Dada, quien en 1921 en París *“organizo una serie de visitas-excursiones a los lugares más banales de la ciudad, esto con el fin de reconquistar el espacio urbano y desarrollan un amplio trabajo de la deriva en la ciudad”*²⁶ como parte de sus prácticas artísticas y estéticas y método de acercamiento a los fenómenos que se desarrollan en la ciudad.

Gordon Cullen en su libro Paisaje urbano, brinda una metodología de la óptica, lugar y contenido a través de la imagen que ofrecen los espacios y el observador que se mantiene atento analizando cada una de las imágenes que se le presentan. Con este método realiza una amplia catalogación y cualificación de los elementos urbano arquitectónicos observables en los espacios abiertos de la ciudad.

Walter Benjamin en las primeras décadas del siglo xx, se dedicó a realizar recorridos en la ciudad de París, aplicando la estrategia de flâneur, donde la observación urbana es la actividad fundamental, y que se lleva a cabo mediante

²⁶ Francesco Carreri, *Walkscape. Andar como practica estética*. (España, Gustavo Gili, 2009), 21.

recorridos espontáneos y registrando en notas sobre lo que acontecía en la vida Parisina. Particularmente esta técnica se recupera como una de nuestras herramientas de análisis crítico en este caso de estudio, sin embargo se ha visto enriquecida por distintos planteamientos y estudios de otros autores como los que mencionamos en esta sección de la investigación.

Kevyn Lynch ofrece algunos principios aplicables como base de diseño urbano, en sus análisis también incorpora la observación de la ciudad como elemento importante e imprescindible, además de “catalogar los elementos del proceso de construcción de estructuras firmes y diferenciadas a escala urbana”²⁷ -vías, bordes, hitos, nodos y barrios- los cuales son muy comúnmente usados en la arquitectura y el urbanismo y nos sirven para entender y documentar espacios ya existentes o como base para generar espacios nuevos.

A partir de 1995 en otra búsqueda de la lectura de la ciudad, los recorridos de “transurbancia” realizados por el grupo Stalker *“perdiéndose entre las amnesias urbanas...encontró aquellos espacios que Dada había definido como banales”*²⁸. Francisco Careri es uno de sus principales integrantes, el cual en sus trabajos posteriores muestra una concordancia con esta línea la práctica artística y estética es una herramienta útil para entender la ciudad y a través de ella generar un nivel de profundidad en la comprensión y estudio de la ciudad. En su trabajo nos invita a la sensibilidad de reconocer y observar las transformaciones urbanas desde su paisaje, se trata de un trabajo de examinación.

²⁷ Kevin, Lynch. La Imagen De La Ciudad. 3ª ed. (Barcelona, Gustavo Gili, 2015),111.

²⁸ Francesco Carreri, *Walkscape. Andar como practica estética*. (España, Gustavo Gili, 2009), 23.

Jan Gehl es otro autor que aborda los temas referentes a los espacios urbanos desde una perspectiva de recuperación de los espacios para la gente. En sus libros incorpora las características o condicionantes que se deben tomar en cuenta para generar ciudades vitales, seguras, saludables y sostenibles. Este autor también realiza un acercamiento al espacio público como lugar de encuentro, comercio y espacio de tránsito el cual tiene mucho que ver con nuestro tema.

Los autores antes mencionados son los que han dotado principalmente a esta investigación de herramientas prácticas y teóricas para realizar los análisis en nuestro caso de estudio, para generar una lectura espacial de las relaciones que el usuario o habitante ha establecido con los espacios, directamente en nuestro estudio de la acera.

La razón por la que se verifica en estos autores es porque aun cuando no se especializan en el trabajo de la acera si lo hacen en temas de ordenamiento de la ciudad y son una herramienta válida en nuestra investigación, además de no haber encontrado un método previamente usada en el tema de las aceras.

Para enriquecer la investigación y como parte de la propia formación en torno a los temas urbanos trabajamos lecturas de otros autores que a lo largo de la investigación aparecerán algunas ideas que nos ayudan a abordar y complementar de una mejor manera el tema.

1.3 La acera y banqueta

Aclaremos la razón por la que en esta investigación se usara el concepto de **acera** y no **banqueta** -como se acostumbra llamar en México-. La definición que le corresponde a **acera** es: Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones²⁹; en Guatemala y en México se le denomina **banqueta**³⁰ a la orilla de la calle, por lo que para la RAE, estas dos palabras son sinónimos. En otros países se le llama **vereda**³¹ a la acera de una calle o plaza, esta acepción es solo de América latina y se explica partiendo de la idea de 'sendero', las calles cenagosas de los pueblos de la pampa colonial, donde sólo quedaba estrecho paso junto a las casas³².

Esta observación del significado y uso del término **banqueta**, respecto a la **acera** en México, también la introduce Guillermo Bolis en su artículo *Espacio público, banquetas y paisaje urbano en la colonia Roma Norte, Ciudad de México*³³, en el cual ya advierte sobre el poco estudio que se tiene referente al tema y necesidad de comenzar a abordarlo. Un estudio más reciente en torno al tema es el de Guénola Capron, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López³⁴.

²⁹ Diccionario de la RAE: **Acera**. 1

³⁰ Diccionario de la RAE: **Banqueta**. 7

³¹ Diccionario de la RAE: **Vereda** Del b. lat. vereda 'camino, vía'.
1. f. Camino angosto, formado comúnmente por el tránsito de peatones y ganados. 6. f. Arg., Bol., Chile, Ec., Par., Perú, Ur. y Ven. Acera de una calle o plaza.

³² Joan Corominas. *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, 3ª ed. (Madrid, España. Gredos, 1991), 603.

³³ Patricia Ramírez Curí, *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. (CDMX: UNAM Instituto de Investigaciones sociales 2014) 111-145.

³⁴ Guénola Capron, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López "Infraestructura peatonal: el papel de la **banqueta** (acera)". Revista *Ciudades* (Red nacional de investigación Urbanapuebla, 2018)

Respecto el origen etimológico de la palabra **acera**, proviene del antiguo facera (adjetivo de facero 'situado al frente) deriva de faz 'cara': primero significó 'fachada' (1ª. Aceptión: s. XIII). Luego significó 'cada una de las filas de casas que hay a los dos lados de una calle o a los cuatro lados de una plaza' (3ª. Aceptión: 1560-75), o 'cada uno de estos lados' (2ª. Aceptión: 1940), y finalmente 'la orilla de la calle junto a estas hileras de casas' (4ª. Aceptión: 1612).³⁵

La autora Lorena Fainkuchen partiendo desde un análisis etimológico nos dice: “Las aceras son fachadas horizontales para ser transitadas y disfrutadas por los peatones. Tienen tanta importancia como las fachadas verticales, porque junto con ellas configuran la imagen urbana de las ciudades”³⁶

Algunos documentos gubernamentales de normativas y regulaciones de la Ciudad de México de igual forma comienzan a introducir el concepto acera a documentos como el *Nuevo reglamento de tránsito Ciudad de México 2019* o el manual de *Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas* de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) y la y Autoridad del Espacio Público del gobierno de la CDMX (AEP)³⁷ el cual en el interior del documento agrega el uso de la palabra acera, o el *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad* que desde el 2016 en su glosario coloca con el mismo significado estas dos palabras.

https://www.academia.edu/37764554/Infraestructura_peatonal_el_papel_de_la_banqueta_acera_Ciudades_119_33_46

³⁵ Joan Corominas. *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, 24.

³⁶ Lorena Patricia Fainkuchen. *El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México*. Revista UNAM, No24 (2012) 30-35 <http://www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/62181/54745>

³⁷ El 31 de diciembre de 2018 se publicó en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México la extinción de la Autoridad del Espacio Público (AEP).

Regresando a la palabra banqueta, que en la concepción primera que arroja la RAE sobre su significado hace referencia a un asiento corrido sin respaldo³⁸. Si nos adentrándonos a los orígenes de **banqueta**, encontramos que deriva del German Bank. Se refiere a 'asiento' a finales del siglo XIV (1ª. Aceptión), 'andén a lo largo de una construcción' (2ª. Aceptión 1607), 'acera de calle' (3ª. Aceptión, mej.)³⁹.

Entonces ¿Por qué se usa el término banqueta, en México? Quizá en la lógica de la cultura popular, puedo interpretar que en nuestra cultura, siempre se ha usado la banqueta para sentarse. Podemos suponer entonces que detrás de este concepto existen costumbres desde tiempos prehispánicos, pues los vestigios nos han permitido observar que se utilizaban banquetas alrededor de los centro ceremoniales, ejemplo de esto lo encontramos en el Templo mayor, donde podemos observar unas banquetas verdaderamente nobles en sus dimensiones aproximadamente de 50cm, las cuales denotan el valor que en esos tiempos debieron tener pues estas ser decoradas con grabados y policromía.

³⁸ Diccionario de la RAE: **Banqueta**. De banca y -eta.

1. f. Asiento de tres o cuatro pies y sin respaldo. / 2. f. Banco corrido y sin respaldo.

³⁹ Joan Corominas, *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, 83.

Imagen 4 Recinto de las águilas o Casa de las águilas, Templo mayor de Tenochtitlan. Arriba: Se observan Flores de cuatro pétalos y banqueta con relieves de guerreros. Abajo: Corresponde a un acercamiento a los relieves de los guerreros en la banqueta.

Fuente: @Oliver Santana y Jorge Pérez de Lara. <https://arqueologiamexicana.mx/mexico-antiguo/recinto-de-las-aguilas-o-casa-de-las-aguilas-templo-mayor-de-tenochtitlan>



Por esta razón el concepto que usaremos para llamar al objeto de estudio de esta investigación será **acera**, dado que es el concepto que se entiende en la mayoría de lugares que hablan español y al momento de las traducciones. Mientras tanto, el concepto de banqueta tendrá un importante uso, que emplearemos para referirnos a la acera cuando se manifiesta en ella la condición de uso de banqueta o banco, cuestión que hemos denotado como cualidad cultural, la cual no solo se manifiesta en la ciudad sino que se ve replicada en muchas partes de la República Mexicana.

Si continuamos la búsqueda de este concepto en otros idiomas nos encontramos, por ejemplo, en el inglés **'sidewalk'**, traducido significa **acera**, pero si descomponemos la palabra lo podríamos traducir literalmente como **side** - lado, costado, cara y borde- y **walk**- caminar, andar, ir a pie y pasear-, lo que vendría a ser "caminar por un costado", entonces eso nos habla de la función principal de la acera, situación que entraría en contradicción con lo que atiende este estudio y que abordaremos a profundidad, nos referimos a la **ocupación de la acera**.

La pregunta que sale a relucir sería, "la acera ¿es solo de uso peatonal? O entendiendo la realidad de las condiciones actuales, tal vez, ¿se tienen que tomar en cuenta y estudiar otros tipos de usos?, y por último, estas ¿son perjudiciales o podrían favorecer las condiciones de esos espacios?"

Se debe ser consciente de que hay algunas apropiaciones que resultan benéficas para la ciudad y en este caso específico para las aceras, por lo que hay que buscar la forma de procurarlos y propiciarlos; de igual forma es necesario identificar las que generan problemáticas para buscar la mejor forma de abordarlas en búsqueda de soluciones.

Es indispensable recalcar que el estudio no se centra en estudiar aceras que se encuentren dentro grandes vialidades, ni en zonas de edificios, sino más bien en aceras que colindan con **calle doméstica**, el cual corresponde a aquella que se encuentra acotada por sus dos lados con las fachadas de la vivienda.



Imagen 6 En esta imagen podemos observar a una familia a finales de la época colonial a la orilla de la fachada realizando compras a un vendedor ambulante en la calle. Fuente:

http://socialesceujatercero.blogspot.com/2014/09/des-rollo-del-mestizaje_12.html



Imagen 6 Fotografía, Enrique Díaz da una imagen precisa del concepto de banqueta, es decir una acera alta que también sirve para sentarse. Retrato 1930-1940. Fuente:

https://www.mEDIATECA.INAH.GOB.MX/islandora_74/islandora/object/fotografia%3A162469

1.4 Usos normales y singulares de la acera

La acera se ve afectado por los usos que se tienen en ella por los habitantes de las casas colindantes -los espacios inmediatos a la vivienda son mayormente susceptible a la apropiación por los habitantes-, así como, la de los usuarios de uso temporal y otros que extienden el tiempo de ocupación.

Estas diferentes cualidades de uso que hemos venido observando y que en los capítulos siguientes iremos describiendo con mayor detenimiento parecen representar una constante -de conflictos o posibilidades espaciales y sociales-, pues se repiten en toda la ciudad, con sus variantes y en distintas intensidades.

Con la intención de clasificar los objetos relacionados con la acera y las actividades que en ellas se realizan, hemos buscar a partir de la categorización abordar el caso de estudio de la acera desde:

a) Usos **normales** de la acera los cuales permiten las actividades cotidianas de tránsito y permanencia intermitente, por lo que contemplan los gobiernos dentro de sus normativas y reglamentos. En estas actividades también se pueden observar problemas de uso relacionados en gran medida con cuestiones morfológicas, como: **elementos que lo componen, dimensiones, proporciones, texturas, alturas, rampas o cambios de niveles, circulación y cruces, mobiliario urbano y señalética**, etc.

b) Usos **singulares** en los cuales observamos el fenómeno del uso y apropiación de la acera. Estos dependen de: cualidades físicas o reglamentarias que permiten ciertos tipos de usos, así como, condiciones económicas, sociales y de identidad cultural.

Estos usos singulares, los clasificaremos en:

1. Apropiación simbólica de tipo intermitente
2. Apropiación física de tipo permanente

En la tabla siguiente podemos observar el resultado de los casos encontrados de usos singulares de la acera, los cuales se abordaran en capítulos siguientes.

Tabla 2. USOS SINGULARES DE LA ACERA

Apropiación simbólica intermitente de la acera como:	Apropiación física de la acera
Banqueta	Ocupación de banqueta para crear un espacio de uso privado
Apropiación territorial simbólica	Asentamientos de vivienda temporal. Por emergencia
Espacio de vínculo social y organización colectiva.	La invasión de la acera por los automóviles
Extensión de la casa	La invasión de la acera por las cocheras de estacionamiento
Espacio de esparcimiento y ocio: <ol style="list-style-type: none"> 1. El juego en la calle y contemplar desde la banqueta 2. Recreativo 3. La acera como espacio para pasear al animal 4. Cierre de calles para la fiesta 5. Apropiación cultural. El carnaval, espacio de fiesta y 	Ocupación de la banqueta por materiales de construcción
	Ocupación de la banqueta para la casa del perro
	Las bancas, elemento de apropiación física de la acera y de gran valor social.
	Cierre de calles

Fuente: ©Isalía A. Paniagua, 2019.

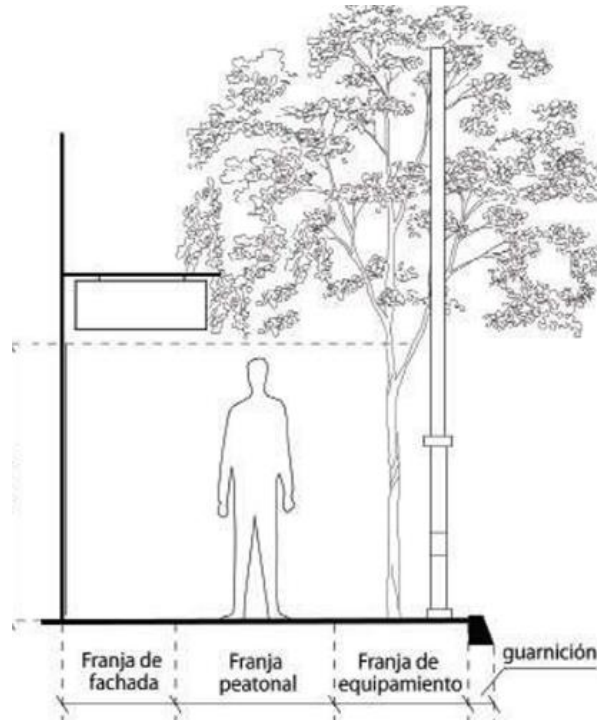
CAPÍTULO 2

USOS NORMALES E INTERMITENTES DE LA ACERA.

"La observación empieza allí donde concluye el mirar; conduce a disfrutar de las imágenes descubiertas por la mirada"

Gordon Cullen.

2.1 MATERIALIDAD DE LA ACERA



La condición morfológica de la acera está ligada con la función que debe de desempeñar como elemento urbano arquitectónico. Su primera condición es que corre linealmente rodeando las manzanas y contiene a los lotes en su fachada. Su propósito funcional es la de permitir el desplazamiento del peatón, protegiéndolo del arroyo vehicular, le permite transitar (del hogar al trabajo y viceversa), o incluso realizar caminatas para los que gozan de recorrer la ciudad y permanecer temporal.

Las condiciones que tiene una acera están determinadas por los peatones o por lo menos así debería ser. El dimensionamiento y materialidad de la acera debería responder a las distintas actividades y funciones que en ella se realizan, así como considerar otro tipo de usos de bien colectivo.

En este punto vale la pena analizar el espacio de la acera a partir de los elementos que comúnmente la componen, así como, la relación de uso que se desempeñan en ellas.

La acera básicamente está conformada por: franja peatonal, arriate o franja para equipamiento, guarnición o bordillo y en algunos casos Franja de fachada o arriate.

Imagen 7. División espacial de los elementos que componen la acera. Fuente: ©Ana Julia Ramírez Zapata, "Banquetas, guarniciones y rampas"
<https://es.slideshare.net/AnaJuliaRamrezZapata/banquetasguarniciones-y-rampas>

La **franja peatonal** es el espacio destinado para el desplazamiento del peatón⁴⁰, el cual debe ser continuo y libre de cualquier obstáculo. En las últimas décadas se han realizado muchos estudios técnicos para que las vías peatonales⁴¹ sean cómodas para los usuarios, priorizando a las personas más vulnerables, como son: quienes padecen algún tipo de discapacidad o dificultad motriz de algún tipo; gente de la tercera edad; además niños y embarazadas. Se debe de procurar facilitar el recorrido en estos espacios y garantizar el derecho al uso del espacio público.

En cuanto a los materiales empleados para las aceras lo más común es usar cemento, adoquinado y loseta. En cualquiera de los casos se debe de hacer una base con el terreno compactado y de ser posible añadir una capa tepetate para mejorar el suelo.

La forma más recomendada de construir una acera sobre todo en calles con viviendas es el de concreto colado en sitio con una $f'c = 150\text{kg/m}^2$ o 200kg/m^2 y reforzado con malla electrosoldada, recomendable usar un espesor mínimo de losa de cemento de 7 a 10 cm, para peatonal y vivienda. La realidad es que en la mayor parte de la ciudad se realizan las aceras de una forma más austera sin malla electrosoldada y con espesores que van de los 5 a 7 cm, sobre todo en las colonias populares. Esta podría ser una de las razones del deterioro prematuro que se presenta considerablemente en la ciudad.



Imagen 8 Para poder realizar ciertas actividades como caminar y permanecer, se necesita una serie de cualidades espaciales y condiciones físicas

En esta imagen de una calle de la Col. Del Valle podemos observar la disposición de los elementos que componen esta acera, la cual consta de fachada, arriate franja peatonal, arriate, remate de la acera y arroyo vehicular, que permite crear espacios de circulación y permanencia para el peatón. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

⁴⁰ Peatón. Persona que transita por la vía a pie y/o que utiliza ayudas técnicas por su condición de discapacidad o movilidad limitada, así como en patines, patineta u otros vehículos recreativos; incluye a niños menores a bordo de un vehículo no motorizado.

⁴¹ El Nuevo reglamento de tránsito Ciudad de México 2019, nos dice que **vía peatonal** es el espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de peatones, accesible para personas con discapacidad y movilidad limitada, y al alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y en la que el acceso a vehículos está restringida a reglas especificadas en este reglamento; éstas incluyen: a) Cruces peatonales; b) Aceras y rampas; c) Camellones e isletas; d) Plazas y parques; e) Puentes peatonales; f) Calles peatonales y andadores; y g) Calles de prioridad peatonal. Artículo 4°. . administración pública de la ciudad de México



Imagen 9 Construcción de losa de acera de concreto colada en sitio reforzada con malla electrosoldada. Podemos observar la realización del cepillado. Fuente: <https://www.youtube.com/watch?v=-M9RnRPbV7s>

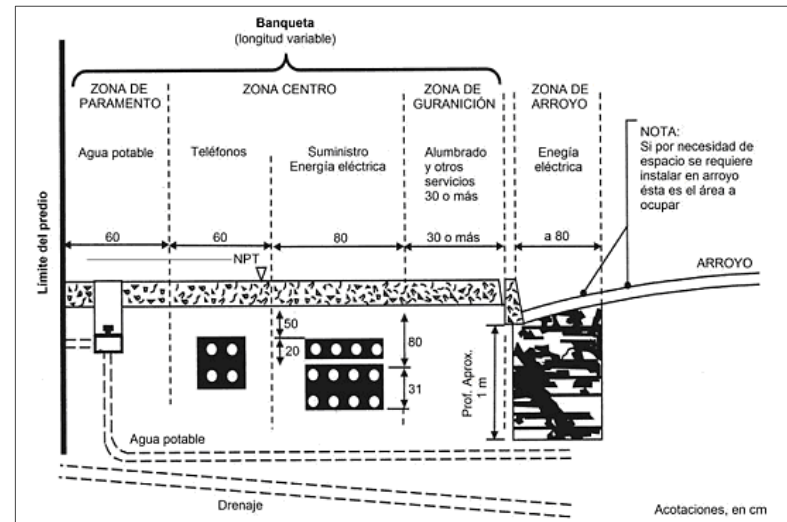
A este tipo aceras se les pueden dar acabado en color y textura, esto es recomendable pues funciona como antiderrapante, las texturas más simples se realizaban con cepillo, en otros casos se realizan con plantillas o moldes metálicos. En esta parte surge la duda de si ¿con los colores se puede ayudar a mejorar la circulación de gente con debilidad visual?

En cuanto a la colocación de adoquín se debe aplicar una cama de arena donde descansaran los adoquines y sellar las juntas con arena. El tratamiento adecuado de esta franja puede dar solución a muchos problemas respecto al desplazamiento peatonal.

Debajo de la losa podemos encontrar infraestructura en redes de servicio de alcantarillado, electricidad, gas, agua, servicios de internet, etc. La norma PROY-NOM-001-SEDE-2018 proporciona la zonificación con las dimensiones recomendadas de las instalaciones, donde se requiere un espacio aproximado de aceras con dimensiones de 2.30, sin embargo está destinado a la zona centro.

Imagen 10. Zonificación recomendada de instalaciones en banqueta. Fuente: Diario Oficial de la Federación "PROY-NOM-001-SEDE-2018, Instalaciones Eléctricas", 2018

https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5533986&fecha=06/08/2018



El **arriate** o **franja de equipamiento**⁴² de la acera se encuentra contenido entre la franja peatonal y la guarnición. En cuanto a arriate nos referimos al “cuadro pequeño de tierra dispuesto para tener plantas de adorno en los jardines y patios”⁴³, en otras palabras es el espacio donde se coloca un área vegetal, en ocasiones estos delimitan su perímetro con estructuras metálicas o pequeños muretes. Este espacio también está destinado para la colocación de mobiliario urbano, sobretodo en calles amplias (paradas para el transporte público, bancas, botes de basura, buzones, etc.) e infraestructura de servicios públicos como alumbrado, señalizaciones y para la permanencia del peatón, ya sea para ceder el paso, esperar o contemplar lo que acontece en la ciudad. En la mayor parte de la CDMX, y sobre todo en zonas populares, también se destina este espacio a los postes de la línea de luz.

Este espacio en sus áreas verdes no tiene ningún tipo de construcción -a menos que sea subterráneamente se crean unas cunetas de contención para controlar el crecimiento y expansión de raíces de la vegetación- y se deja libre en su superficie. En las partes donde existe mobiliario urbano y señaléticas, también pasa por debajo infraestructura de servicios la cual ira cubierto por la misma losa o tratamiento que haya dado al carril peatonal, donde se dejaran los registros necesarios para maniobrar las redes de instalaciones que pasen por debajo de ellas.

⁴² En los *Criterios Para El ordenamiento del Espacio Público. Banquetas*, de la Ciudad de México este espacio tiene este nombre ya que está destinado a proporcionar a la población redes de servicios, los cuales son instalados en este espacio.

⁴³ Plazola Cisneros, A., *Enciclopedia de arquitectura Plazola*. Vol.1 (Plazola Anguiano, A., & Plazola Anguiano, G. 1998), 401.

3 Anchuras básicas de las conducciones de suministro y evacuación, y situación en el perfil de la carretera

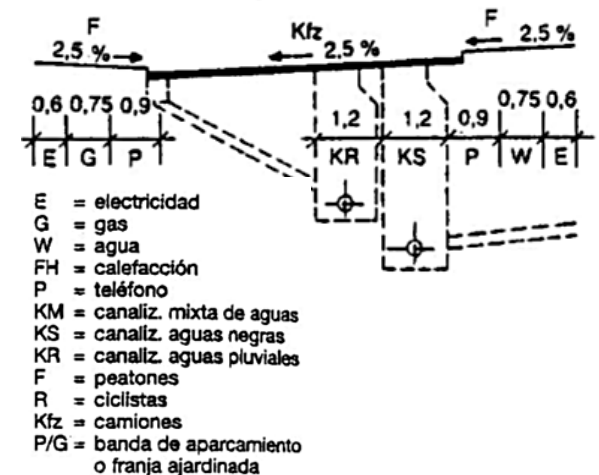


Imagen 11. Dibujo donde se representan las instalaciones de servicios que pasan por debajo de la acera y el arroyo vehicular. Donde sería interesante incorporar alguna instalación que debuelva parte del agua al subsuelo. Fuente: Ernest, Neufert. “El arte de proyectar arquitectura”. 16ª Ed. (Barcelona, Gustavo Gili), 394.



Imagen 12. Jardines de lluvia en South Allen Street. (State College, Pensilvania, EEUU)

Fuente:

<https://aodpaisajes.com/2020/01/23/rain-garden-solucion-o-solo-estetica-la-implementacion-de-los-jardines-de-lluvia-en-el->

43

Además de crear espacios agradables a través de la vegetación **el arriate tiene una función muy importante**, sobre todo donde la plancha de asfalto y concreto a invadido gran porcentaje de la ciudades, **pues dentro de las redes viales es el único espacio que permite filtración de aguas al subsuelo**. El no destinar un espacio para que las aguas sean captadas al subsuelo puede provocar grandes problemas como desecación del suelo y por tanto hundimientos diferenciales, condición que vivimos en la ciudad y que es observable en muchos casos. Por lo que sería importante **pensar desde las aceras una forma de devolver al subsuelo las aguas de lluvia en lugar de solo entubarlas, lo cual podría contribuir a evitar el problema de las inundaciones que tanto se sufren en la CDMX**. Tal vez crear una red de canales que recorra la ciudad y que contenga un sistema de irrigación a las áreas verdes, las cuales cuando son de gran extensión se tienen que estar regando constantemente provocando un cuantioso gasto de pipas de agua. En otros países como Estados Unidos ha implementado en algunas ciudades algunos sistemas de captación y filtración de agua en las aceras, como franjas de bioretención, aljibes, jardines inundables o de lluvia, entre otros.



Imagen 13. En rland, Oregon y en Seattle, Washington y otras de EEUU, se diseñan y construyen aceras que atrapan el agua de lluvia. Esta es una opción de captar el agua.

Fuente: <https://www.facebook.com/elurbanistademy/photos/a.246454319188339/1141947092972386/>

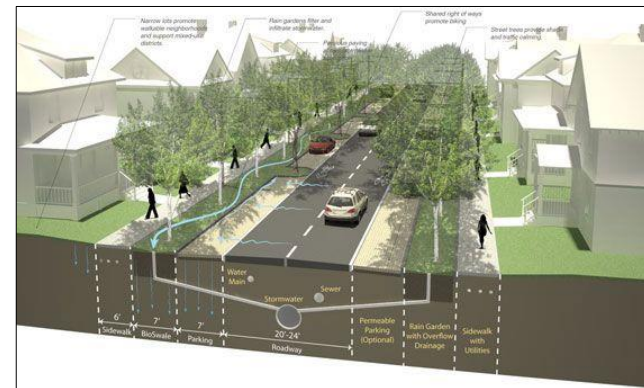


Imagen 14. Plan integral de la parroquia de West Baton Rouge, Louisiana, EE. UU. Fuente: <https://worldlandscapearchitect.com/plan-west-west-baton-rouge-parish-comprehensive-plan-tipton-associates/>

Respecto a la **guarnición** o **bordillo**, es el elemento longitudinal que delimita las áreas de circulación, entre peatones y vehículos, encontrándose entre el arriate de la acera y el arroyo vehicular, su tarea estructural es la de contención de la losa de la acera y por normativa deben ser pintadas de color amarillo⁴⁴ para mejorar su visibilidad. La guarnición también puede encontrarse limitando el perímetro de un camellón.

Los guarniciones pueden ser armadas en sitio con cimbra de madera o metal colocadas a cada 3 m y coladas con concreto de $f'c=250\text{kg/m}^2$; en la mayor parte de la ciudad y donde realizamos el estudio solo se presentan este tipo de guarniciones, pero también pueden ser prefabricados o de piedra (granito, cantera, rodeno, calizo, etc.).

Las dimensiones del ancho pueden variar un poco y tiene más que ver con su función de contención, sin embargo sus medias oscilan entre 15 y 20cm. La forma también puede variar, sin embargo lo recomendable es que tenga el canto redondeado. Al momento de construir la guarnición se debe de tomar en cuenta el lugar donde se van a colocar coladeras pluviales para conectar con el desagüe del drenaje.

La **franja de fachada** o **segundo arriate** se encuentra colindando como lo dice su nombre con las fachadas, es común encontrarlas donde las aceras son más amplias. Este espacio es para permanencia temporal para los que ingresan o espera fuera de la vivienda y así no obstruir el paso de los peatones que circulan; también provechados para colocar escalones para llegar al acceso a las viviendas que están



Imagen 15. Arriba podemos apreciarla cimbra de madera para colar la guarnición, con las varillas colocadas para contener los empujes y dar estructura a la cimbra y amarradas en la parte superior con alambre galvanizado. Fuente:

https://www.youtube.com/watch?v=Bcca_l8fMf8

Imagen 16. Abajo se repite el sistema de cimbra soportado con varillas, solo que en este caso se realiza con cimbras metálicas. Fuente:

<https://www.youtube.com/watch?v=Tqd0hJKLabc>

⁴⁴ Norma oficial mexicana NOM-034-SCT2-2003, *Señalamiento horizontal y vertical de carreteras y vialidades urbanas*, (2005). https://www.sct.gob.mx/fileadmin/migrated/content_uploads/17_NOM-034-SCT-2-2003_01.pdf



45

Imagen 17.. Calle que cumple con la estructura ideal de los elementos presentados: Guarnición, arriate, franja peatonal y segundo arriate. Se encuentra ubicado en la col. Álamos.

Observamos cómo esta acera cumple con las dimensiones básicas que se requieren para la circulación de dos peatones que circulen en diferente flujo. Se busca destacar como la amplitud de la acera permite destinar al arriate más de la mitad de la acera, posibilitando la colocación de unas mesas con bancas generando un recinto en la calle que brinda cobijo entre la fronda de los árboles y las viviendas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

elevadas del nivel de la acera, sin embargo, siempre es mejor colocar los escalones remetidos en la fachada (img. 14). Elevar el nivel de la casa respecto a la acera es muy común donde suele haber inundaciones, en algunos casos esta diferencia de nivel crea pequeño sótanos con vanos hacia la fachada, o donde las dimensiones y los usos de suelo permiten que los locales se extiendan en este espacio.

Este espacio es de gran importancia pues permite tener un segundo arriate vegetal colindante con la fachada, además de beneficiar la filtración de agua al subsuelo, lo cual aporta grandes cualidades estéticas a los simples recorridos de una acera. Es importante que se comience a fomentar sobre todo en los lugares que cuentan con las dimensiones necesarias el destinar gran parte de la acera a arriates vegetales.

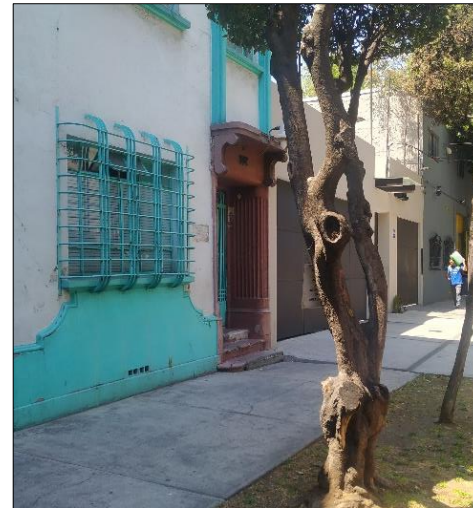


Imagen 18.. Casa con escalones remetidos en fachada. Este espacio de transición del interior-exterior brinda muchas propiedades pues permite al llegar a la vivienda resguardarte un poco antes de ingresar. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

La calle sin acera

Aun hoy en día existen lugares dentro de la CDMX donde no se cuenta con acera⁴⁵, esto es muy común observarlo en colonias populares de la antes periferia, donde el crecimiento se dio de manera irregular, sin la aplicación de un proyecto de desarrollo urbano y aunque tal vez existió una retícula en la lotificación, no se destinó un espacio para la acera, dejando de lado cuestiones importantes como el espacio para el peatón, entre otros problemas. El hecho de que exista una planificación urbana, no siempre resulta en casos acertados o conscientemente planeados, cabe resaltar que en algunos lugares de la CDMX existen Unidades Habitacionales desarrolladas por la Iniciativa privada, con supuesta planificación donde tampoco se destinó espacio para las aceras.



Imagen 19.. Colonia Las arboledas, Tláhuac. En estas zonas de la antes periferia de la ciudad se encuentran muchas fábricas que no dejan espacio para la colocación de aceras, al hacer esto las viviendas colindantes también se cierran hasta el frente de su predio, negándose al exterior. Esto genera espacios verdaderamente deteriorados y peligrosos para el peatón. Por parte de las instancias correspondientes (SEDUVI y la SSP) existe un desentendimiento sobre este tema. Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2018.

⁴⁵ Guénola Capron, Jérôme Monnet y Ruth Pérez López “Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)”. Revista *Ciudades* (Red nacional de investigación Urbana Puebla, 2018)33-56 “Existe una desigualdad sustancial en la dotación de banquetas entre las áreas centrales y las periferias de colonias populares y pueblos, conurbados. A escala de la Ciudad de México, 28.6% de las manzanas no tienen banquetas (inegi, 2014), con un contraste mayor entre la tasa más alta, 69.3% en Milpa Alta (delegación periférica y rural) y la tasa más baja, 2.7% en Benito Juárez (delegación central)”.



Imagen 20.. Calle Matías Romero. Col. Del Valle. Podemos observar como el primer edificio sede 2 metros de frente a la calle creando una especie de plazoleta, además del carril peatonal que tiene que permite la movilidad de dos personas, así como las jardineras vegetales que son un elemento importante, enfatizando el recorrido, enmarcándolo en contraposición de los edificios. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

47

En este tipo de urbanizaciones generalmente son los propietarios quienes ceden espacio de sus lotes para destinar a las aceras y, por tanto, las secciones de estas dependen de lo cedido, esto ocasiona —lo que se puede observar con facilidad en casi todas las aceras de las colonias populares— que las secciones de la acera sean muy angostas, donde generalmente solo se permite la circulación de una persona a la vez. En ocasiones, donde se observan espacios sin acera, es porque el crecimiento y la intención de usar todo el predio por parte de los propietarios se dieron antes que el desarrollo de aceras y pavimentación de calles.



Imagen 12 En este caso el peatón no es considerado en los espacios de la ciudad y pasa a segundo término, cuando transita por este tipo de calles solo le queda permanecer atento al paso de los vehículos, muy pegado a la pared. Colonia san Antonio, Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

Por esta razón pensar la ciudad desde una visión de colectividad es el único camino ara genera espacios de calidad urbana. El nuevo paso que se debe de tomar por parte de la ciudadanía, la iniciativa privada y las instancias gubernamentales es **ceder, para ganar espacios para la ciudad**, esto sobre todo en los lugares de la CDMX donde no se cuenta con espacios de calidad, en movilidad y mucho menos en espacios recreativos y ocio.

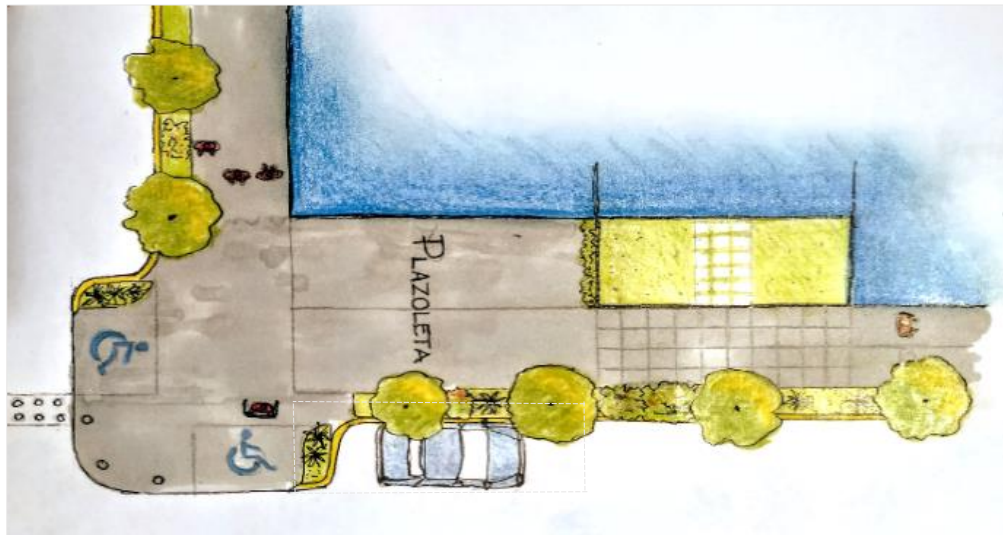
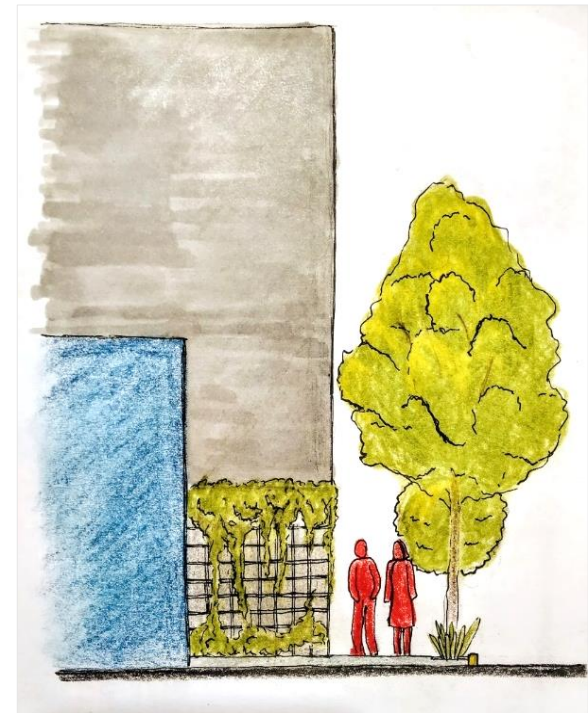


Ilustración 3. Ganar espacios en la ciudad. Planta y corte una esquina en Calle Matías Romero.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.



2.2 PROPUESTA PARA DIMENSIONAMIENTO DE LA ACERA



Imagen 22. Dibujo en el cual expresa la medida mínima necesaria para que una persona circule. Fuente: Fuente: ©Dr. Carlos Luis González y Lobo, 2019.

La unidad mínima de las dimensiones de la acera se obtiene con una ecuación simple, la franja de circulación del peatón más la guarnición, a esta composición básica se le añadirá otras franjas, dependiendo de las dimensiones espaciales que se tengan y las actividades que se pretendan realizar en ellas. En algunos documentos⁴⁶ designan el ancho mínimo de una acera igual a 1.20m y el mínimo para a franja de circulación de 0.90m, esta condición normativa aun siendo la mínima, no siempre se cumple, pues aún encontramos con casos donde la dimensión de la acera es menor y otros donde ni siquiera existe.

En este estudio se propone calcular los espacios partiendo de una **unidad de medida** respecto al usuario (imagen 19), que corresponde al espacio mínimo para que una persona circule, por lo que tomaremos como unidad 0.60m, sin embargo el espacio mínimo que se considerara para la franja peatonal será de 0.90m, ya que una silla de ruedas requiere 0.80m para circular de forma recta, esta unidad mínima no es muy recomendable, ya que solo debe ser usada en los casos donde las condiciones espaciales no permitan aumentar más la sección.

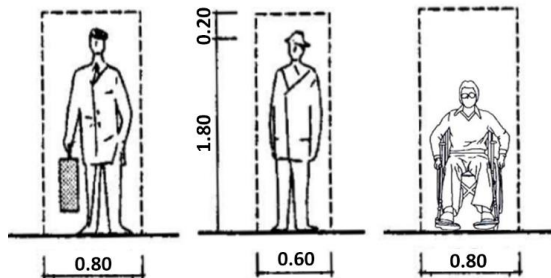


Imagen 23. Las dimensiones mínimas que se requieren para la circulación en los espacios respecto al usuario. Fuente: Imagen editada ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁴⁶ Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, (Trillas, 2011), 232, en las "Normas Técnicas Complementarias para el Proyecto Arquitectónico en su sección" 2.3.2 y en *Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas* (México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; y Autoridad del Espacio Público). <https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59d/987/e69/59d987e691cfa470782142.pdf>

En casos donde la sección de la calle es muy pequeña y no se puede tener los dos tipos de circulación peatonal y vehicular, una opción en este caso sería solo destinarla al flujo peatonal, situación que resultaría difícil de realizar ya que esto se puede contraponer a los intereses de los habitantes, quienes generalmente quieren circular hasta la entrada de sus casas con sus autos, sin embargo, podría resultar posible, si en lugar de perder acceso del auto se prestara una plazoleta a lo largo de la calle.

A las plazoletas, Gordon Cullen se refiere como los espacios que “Constituye la unidad básica del aspecto de las barriadas; fuera de ellas el ruido y la velocidad de las comunicaciones impersonales, de los que van y vienen sin saber de dónde a donde. Dentro de la quietud a la escala humana. Constituye el punto final del tráfico...”⁴⁷, reflexión que nos brinda algunas razones para considerar recuperar estos espacios que dificultan el dialogo de distintas moviidades, el auto-peatón.

La **segunda dimensión** a considerar para la franja peatonal, será la de 1.20m, la cual permitiría un flujo de circulación de dos peatones en diferentes sentidos, que en este caso sería el mínimo ideal para una acera, pero somos conscientes de que en la CDMX en muchas ocasiones las dimensiones espaciales no lo permiten por lo que 0.90m es una dimensión dentro de lo aceptable.



Imagen 24. “Enclave o interior abierto al exterior, con libre y directo acceso...Aparece en la ilustración en forma de plaza...Al permanecer relativamente apaisado dela baraúnda del trafico tiene, además la ventaja de dominar la escena desde una posición de seguridad y fuerza” Fuente: Gordon Cullen, “El paisaje urbano, tratado de estética urbanística”, (Barcelona, Blume, 1974). 25


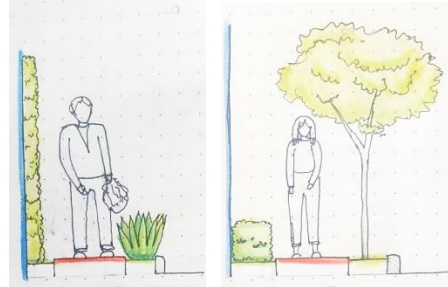
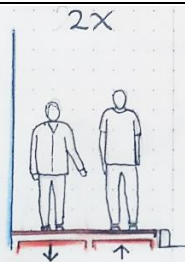
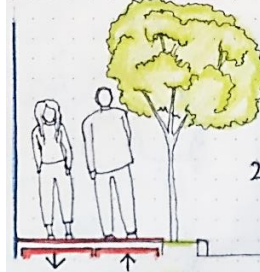
⁴⁷ Gordon Cullen. El paisaje urbano, tratado de estética urbanística, (Barcelona, Blume, 1974). 25

Aun cuando los reglamentos marcan el 1.20m como mínimo, nosotros sugerimos la **dimensión mínima** ideal entre 1.60m a 1.80m (+guarnición de 15cm a 20cm), pues en estas dimensiones, como se puede observar en la tabla 1, se tiene la posibilidad de colocar una franja peatonal que permita el flujo en doble sentido y un arriate de 0.40m a 0.60m, si las dimensiones de la acera son mayores resulta aún mejor pues las posibilidades de ordenamiento y actividades que se pueden realizar en ella aumentan.

Sobre el espacio destinado para el arriate la Autoridad del Espacio Público (AEP)⁴⁸ recomienda dimensiones de 0.60m, sin embargo cuando las aceras son de dimensiones pequeñas estos suelen tener entre 0.40m a 0.50m. Si las aceras son lo suficientemente amplias y tienen buenas dimensiones para la circulación del peatón. Resulta recomendable también que el arriate sea amplio ya que en estas condiciones podría ocuparse para generar espacios verdes más amplios que posibiliten la permanencia, donde podrían incluirse bancas para los peatones de paso o la población local, como lo observamos antes en la imagen 13.

⁴⁸ Ciudad de México *Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas* (México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; y Autoridad del Espacio Público)
<https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59d/987/e69/59d987e691cfa470782142.pdf>

Tabla 1. Dimensionamiento de la acera. El cuerpo humano como unidad de medida

Acera	Franja de fachada	Franja peatonal	Arriate	Ilustración
1.30 a 1.50 +g(15 a 20cm)	X	0.90	0.40	
			0.60	
1.30 a 2.10 +g(15 a 20cm)	0.40	0.90	0.40	
	0.60		0.60	
1.20 +g(15 a 20cm)	X	1.20	X	
1.80 a 2.40 +g(15 a 20cm)	X	1.20	0.60	
			1.20	

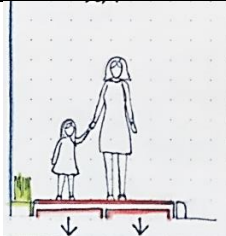
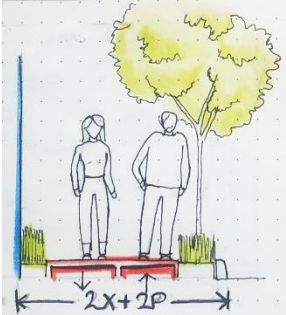
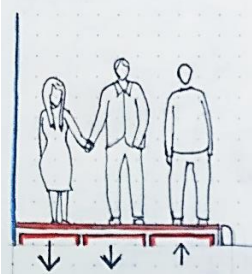
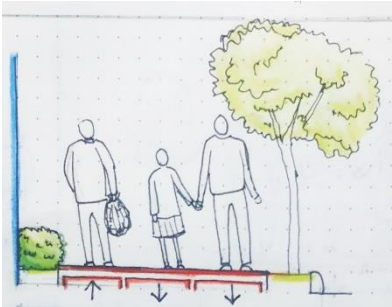
1.60 +g(15 a 20cm)	.40	1.20	X	
2.40 a 3.60 +g(15 a 20cm)	0.60	1.20	0.60	
			1.20	
			1.80	
1.80 +g(15 a 20cm)	X	1.80	X	
3.00 a 4.80 +g(15 a 20cm)	0.60	1.80	0.60	
			1.20	
			1.80	
			2.40	

Tabla 1. Dimensionamiento de la acera. El cuerpo humano como unidad de medida.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Sobre la **altura de las aceras**, para que estas sean cómodas y accesibles, se propone que tengan una altura máxima de 20cm, respecto a el carril vial y que el paso sobre esta sea libre de cualquier obstáculo en el piso y cualquier objeto que sobresalga en la acera debe tener una altura mínima de 2.10m y no sobresalir más de 1m⁴⁹. También debe tener una pendiente de 2 a 2.5% máximo. En dirección al carril vial para evitar que se acumulen en ella aguas sucias.

Al momento de la planeación urbana, otra forma de **dimensionar los espacios** es con la relación de las dimensiones de los espacios vehiculares con los peatonales, donde autores como Neufert proponen un aproximado de 60% para aceras y 40% para carril vehicular, una acción de este tipo sería muy benéfica para la ciudad. La realidad es que en la actualidad la prioridad que se le da al auto se traduce en aceras pequeñas que corresponde al espacio que queda después de dimensionar para el auto.

Es importante comenzar a darle prioridad al dimensionamiento y distribución de espacios en las aceras desde la arquitectura y la planeación urbana, ya que lo que no sea contemplado lo podremos y podemos observar en las adaptaciones y transformaciones que los habitantes realizan en la acera, lo cual muchas veces resulta en más probas espaciales o de circulación.

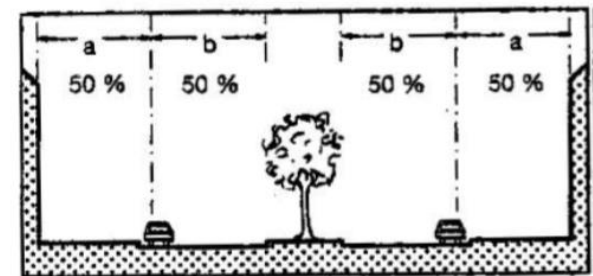
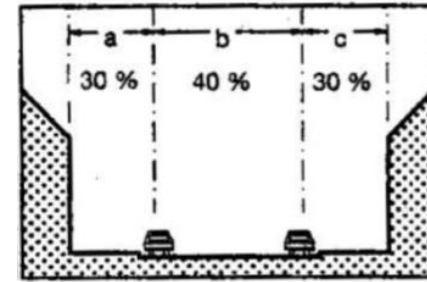


Imagen 25.. Proporciones de anchura entre superficies para el tránsito vehicular y el espacio peatonal deseable. Fuente: Ernest, Neufert. "El arte de proyectar arquitectura", 389.

⁴⁹ Art. 75. Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, (Trillas, 2011), 85.

2.3 LA CIRCULACIÓN

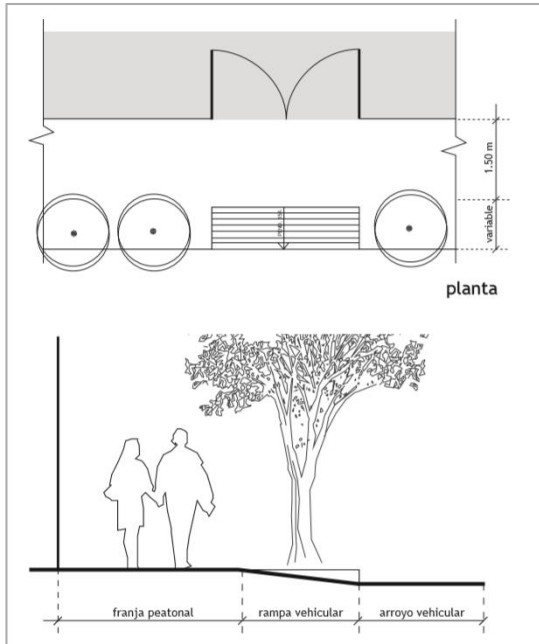


Imagen 136. En el gráfico podemos observar la forma adecuada en que se deben de colocar los portones para acceso de autos a viviendas, también se espeta la franja peatonal al colocar la rampa para el vehículo en el arriate.

Aunque este modelo no se adapta de igual forma a todas las ceras -sobre todo en las que se tienen secciones menores y alturas diferenciales del predio con la calle- es un punto de partida que se puede adaptar según las necesidades y posibilidades.

Fuente: Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas
<https://transparencia.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/59d/987/e69/59d987e691cfa470782142.pdf>

La acera es una banda de seguridad que rodea a las manzanas y que contiene de forma perpendicular a los lotes. Por esta condición distributiva se produce un fenómeno de puntos de incidencia, entre las puertas y portones de las viviendas con la franja peatonal.

El libre flujo de la franja peatonal se ve interrumpido por que a veces un vehículo sale de la línea vehicular y atraviesa perpendicularmente la acera para ingresar por el portón al interior del predio, o en sentido contrario, cuando se da a la tarea de salir. Esta situación puede genera un **punto de fricción** social entre intereses del colectivo y el habitante de la vivienda, por ejemplo algo que sucede a menudo es que el auto al salir del garaje no pone la suficiente atención de la gente que circula por la acera, casos donde el portón abre hacia la acera y este obstruye la franja peatonal, otros donde las rampas de acceso del vehículo a la vivienda modifican la continuidad de la franja peatonal, dificultando el paso para el peatón, el cual tiene que librar comúnmente las lisas pendientes, lo que rompe con la idea de accesibilidad urbana .

Para estos puntos de fricción, en tanto a circulaciones, se debe de comenzar a buscar la forma de implementar distribuciones adecuadas en la acera que permitan tener espacios el interés colectivo sea lo principal.

Para mejorar las condiciones en que se ordena el espacio urbano de la acera y sus colindancias se debe entender el ejercicio dinámico de la **circulación** en ella, la cual se produce en dos direcciones, la primera se da en sentido longitudinal (corresponde a la circulación de los peatones) sobre la franja peatonal y el segundo en sentido transversal que se da al salir o ingresar a la vivienda por personas y autos, o al cruzar de una acera a otra.

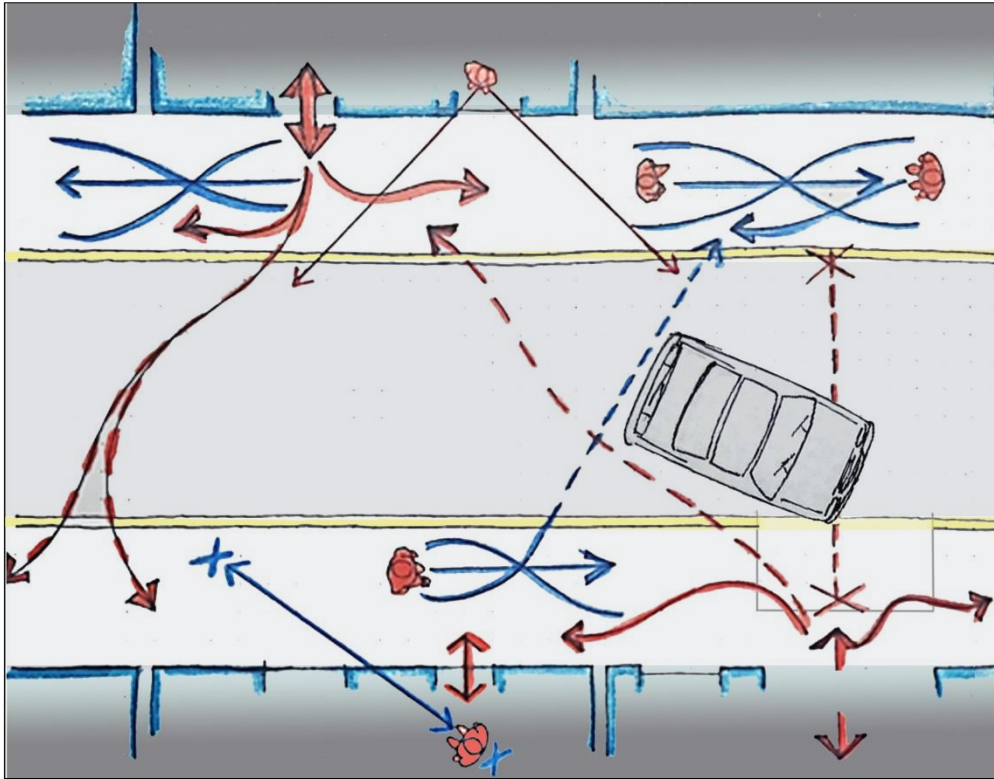


Ilustración 4 Diagrama de las sentidas en los que se producen las circulaciones en la acera y la relación de esta con la vivienda y el arroyo vehicular. Aquí es fácil observar los puntos de incidencia o fricción que se pueden presentar. Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2020.

El otro punto de fricción que en la ciudad muy evidente es el que se genera entre la acera y el arroyo vehicular, sobre todo cuando el peatón cruza de una acera a otra, pues tiene que salir del espacio que les brinda seguridad al campo del automovilista, siendo la esquina el lugar donde se debe realizar.



Imagen 147. relación de la vivienda y sus habitantes con la acera y sus circulaciones. Fuente: Dieter Prinz, Planificación y configuración urbana, 68.

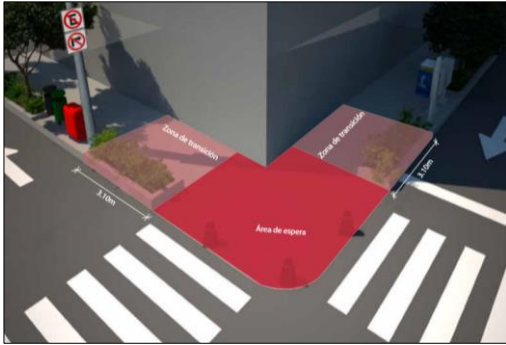


Imagen 28. Este espacio es denominado "zona de seguridad" que se compone por el área de espera y la zona de transición. El área de transición es el espacio comprendido entre el límite del área de espera y el trazo de una distancia mínima de 3.10m posterior a cada lado del área de espera. En aceras de igual o mayor a 2.10m de ancho, el área de transición se delimitará con vegetación arbustiva. Fuente: "Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas", SEDUVI y AEP.

57

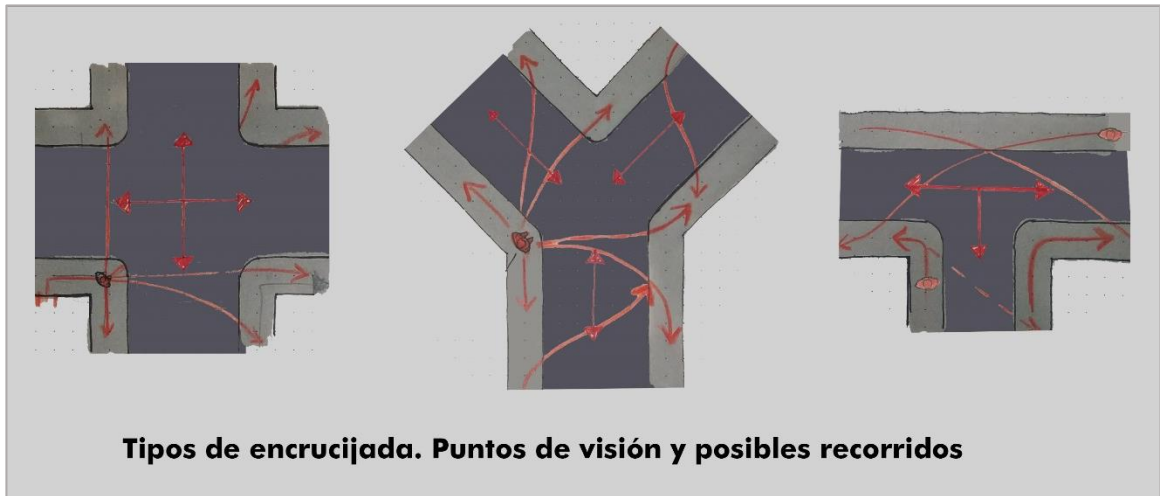


Imagen 29. Estrechamiento de perfil de la acera en las esquinas para cruces más agradables y seguros para transitar caminando. Propuesta pensada en la seguridad de los peatones, ciclistas y automovilistas. Para realizar intervenciones de este tipo se necesita calles muy amplias o que en calles pequeñas de la CDMX, se haga una adaptación, donde el auto ceda algún carril. Fuentes: planificador estadounidense Nick Falbo. <https://vimeo.com/86721046>

Las **esquinas** es el punto donde dos aceras se unen, las más comunes se encuentran en sentido perpendicular, pero existen otras variantes, lo cual está relacionado y varía dependiendo de la traza.

El **valor de uso** de este espacio está destinado a la permanencia de las personas mientras esperan para cruzar de una acera a otra, ya sea porque el semáforo lo indique o en calles que no cuente con estos, por el ceda el paso al peatón, en este caso el reglamento de tránsito da preferencia al peatón sobre el vehículo, situación que por cultura vial no siempre se respeta.

Para que el área de espera sea funcional debe ser espacio libre de obstáculos físicos y visuales, para que exista una mejor circulación visión para el peatones y los conductores. También en los casos que las dimensiones lo permitan, contar con bolardos como elementos de protección al peatón.



Tipos de encrucijada. Puntos de visión y posibles recorridos

Ilustración 5. Exploración de posibilidades de circulación en distintas encrucijadas. Se puede observar la circulación de los peatones y algunas posibles formas de cruzar de una acera a otra. Las flechas en el arroyo vehicular que indican la posibilidad de circulaciones de los autos. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

2.4 ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD PARA EL PEATÓN

Existen condiciones físicas que dificultan el desplazamiento, algunas de ellas podrían ser lesiones, condiciones de salud por la edad, discapacidad o condición física adversa. Otras condiciones que interfieren en el tránsito peatonal es la obstrucción por parte de los vehículos, camiones y otros elementos que se encuentran sobre la acera.

Si las aceras no presentan las condiciones necesarias para un tránsito adecuado, cómo podría ser deterioro por el uso, hundimiento, raíces de árboles que sobresalen, entre otros.

Cuando las aceras no son adecuadas y el tráfico vial de los coches es bajo es común que la gente use el arroyo vehicular. El que exista la posibilidad de solucionar de esta forma el recorrido del viandante no es la adecuada, pues deja en evidencia la ineficiencia de las aceras.

A partir de la década de los años 60 comenzó una preocupación sobre el diseño de los espacios y la inclusión de las personas con discapacidades o dificultad motriz, por lo que en la actualidad existen muchos trabajos especializados en diseño accesible o universal. Pensar en espacios urbanos accesibles para personas con discapacidad física o mental⁵⁰ no solo beneficia a este sector, sino que también pueden ser aprovechados por los niños, gente de la tercera edad, mujeres embarazadas, personas con sobrepeso, población con movilidad limitada, que se rompió un brazo o una pierna, entre otros.

En efecto es indispensable para generar espacios públicos aprovechables para el mayor número de población tomar en cuenta la diversidad de condiciones físicas,



Imagen 30. Dificultad para transitar. Calle de colonia El molino Tezonco.

Podemos observar a un chico que camina con muletas acompañado por un familiar, también de apreciamos ver a dos señoras mayores, así como otros peatones a lo lejos; todos caminando sobre el arroyo vehicular.

Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2018.

⁵⁰ El tener capacidades diferentes no debería incapacitar a la persona para tener una participación activa y productiva en la sociedad.



Imagen 3115. Espacios que posibilitan el tránsito. Calle Martín Mendalde, esquina con Matías Romero, Col. Del Valle. En estos espacios las protecciones para los peatones que transitan por la acera se logran de una manera eficiente con un bordillo vegetal de lado del Arroyo vehicular, en las esquinas el espacio se amplía de tal forma que crea un espacio amplio de la zona de espera y distancias menor entre los cruces peatonales, además de que con esta forma se crean bahías para que los coches se estacionen. Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2018.

59



Imagen 32. Señalización de grietas con pintura en delegación Iztapalapa, se marcaron para ubicarlas y darles mantenimiento. Grietas resultado de los sismos que se presentan en la CDMX y que en 19 de septiembre 2017 se evidenciaron y aparecieron nuevas. Foto @Alfredo Moreno. Fuente: <https://www.elnorte.com/aplicacioneslibre/preacceso/articulo/default.aspx?rval=1&urlredirect=https://www.elnorte.com/ubica-iztapalapa-grietas-con-pintura/ar1667329?referer=->

antropometría y los rasgos que podrían significar una diferencia en cuestiones de uso de los espacios. Por esta razón en el estudio de las aceras buscamos que los espacios respondan de manera benéfica para la movilización y el uso de este espacio para el mayor número de la población. Por lo que ponemos algunos puntos que se deben tener en consideración para generar espacios más accesibles.

La superficie del piso debe ser estable y antideslizante, por lo que se recomienda pavimentos que tengan **textura** la cual se puede conseguir dándole un terminado de escobillado o si son prefabricados elegir textura que evite deslizamientos. Las variedades de piso con **texturas** y el **color** también nos pueden servir para indicar cuando existan cambios de pendientes o marcar diferencias en los espacios, por ejemplo, en donde termina la acera e inicia el carril vehicular (véase imagen 32).

Las **alturas** y **pendientes** son un elemento importante en la acera. En primer lugar la acera se eleva del carril vial para procurar una seguridad al peatón, pero dada la necesidad de circulación transversal de los coches sobre la acera nos encontramos con la necesidad de crear rampas, sin embargo, lo ideal es que estas se coloquen sobre la franja de equipamiento sin modificar la franja peatonal, esto corresponde a lo observado anteriormente en la imagen 21.

Sobre los **cruces**, es necesario generar en estos espacios un cambio de nivel, por lo que a través de rampas que no rebasen el 6% de pendiente-para una silla de ruedas es la máxima sugerida-y que preferentemente se desvanezcan a lo largo de la esquina para disminuir la pendiente y crear una rampa más fácil de transitar. Si existen cruces intermedios en calles, de igual forma la acera debe incorporarse al nivel del arroyo a través de una pendiente que se desvanezca a lo largo de la acera y que tampoco rebase el 6% de inclinación. Es estos espacios de transición para cruzar importante usar las jardineras y bolardos como elemento de protección para el peatón.

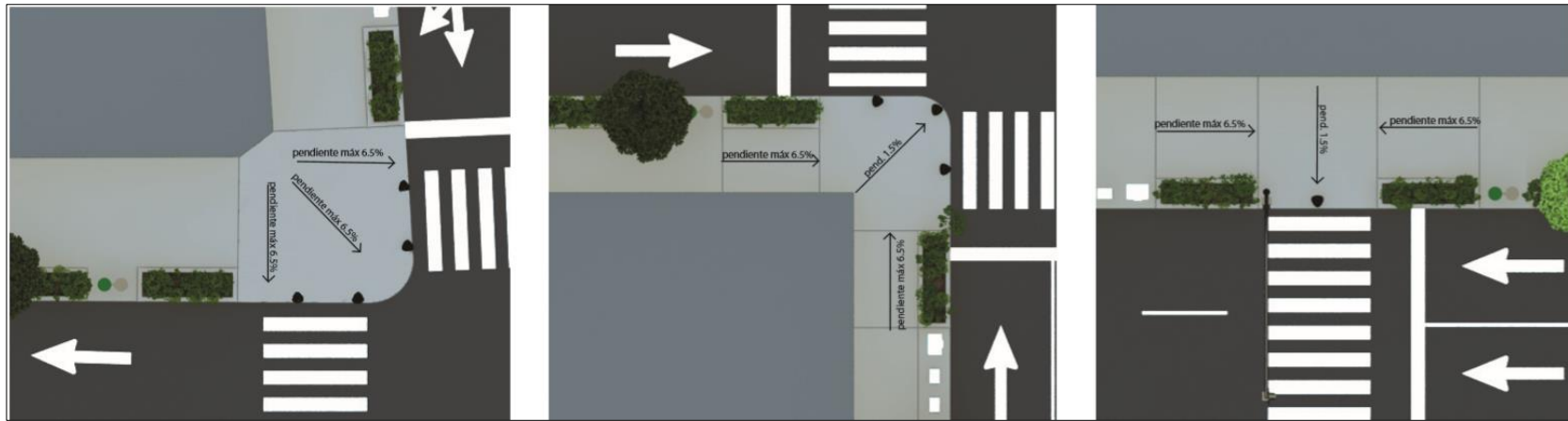


Imagen 33. Cruces de las calles en esquinas y medianeras que incorporan el uso de pendientes para realizar el cambio de nivel de la acera al arroyo vehicular.

Fuente: Criterios para el ordenamiento del espacio público. Banquetas (México, Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda; y Autoridad del Espacio Público).
<https://transparencia.cdmx.gob.mx/storaqe/app/uploads/public/59d/987/e69/59d987e691cfa470782142.pdf>

Otra opción que parece ideal es la de convertir la acera de vialidades locales de poco tránsito vehicular en espacio de circulación constante para el peatón, donde el auto sea el que tenga que realizar los cambios de nivel en los cruces a través de topes, esto además disminuiría la velocidad de los autos.

Es importante que el **mobiliario público** y la **señalética** no se encuentren obstruyendo las vías peatonales, como franja peatonal, rampas y cruces. También es importante considerar la adecuada ubicación de los señalamientos visuales, táctil o audible, según sea el caso.

También es necesario generar un cambio en la cultura vial, sobretodo donde no existen semáforos, donde se supone es el peatón el que tiene preferencia y el automovilista debería ceder el paso.



Imagen 34. Propuestas de diseño cruce peatonal a nivel de acera. Fuente: Archdaily
<https://www.archdaily.mx/mx/768167/cuatro-propuestas-de-diseno-para-construir-intersecciones-mas-seguras>

Imagen 165. Espacios que posibilitan el tránsito. Calle Aguascalientes, esquina con eje 2 ponientes, Col. Roma.

Las condiciones físicas de las personas no son las mismas en su totalidad, existe gente que requiere características específicas que faciliten sus recorridos a pie. Espacios donde las señales de cruces sean adecuadas, que tengan protección con bolardos o con los mismos arriates vegetal, rampas peatonales con pendientes adecuadas y que la acera tenga condiciones buenas para su tránsito. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



2.5 IMAGEN URBANA. ORDEN Y DISEÑO ESPACIAL

“Una ciudad tiene el poder de generar un excedente de amenidad que constituye una de las varias razones que hace que la gente prefiera vivir en comunidad a hacerlo en aislamiento”

Gordon Cullen

Las aceras son un elemento muy importante para la imagen urbana ya que se trata de espacios de configuración del paisaje urbano, ellas y los elementos que la componen pueden hacer que un espacio sea más agradable y ameno –como la vegetación y el cuidado de ellas-, o que suceda lo contrario –con el deterioro material-, teniendo como resultado del daño de la imagen urbana.

Considerando el actual modelo urbano donde la especulación inmobiliaria –y son ellos quienes en gran medida configuran y desfiguran la ciudad- entiende el espacio público como el residuo espacial que queda después de construir vivienda, comercio o administración, donde el espacio público no es más que un requisito urbano dentro de las normas con el que se tiene que cumplir y desde la lógica económica que hoy en día se guía por la búsqueda de maximizar la ganancia. Con esta visión la ciudad se organiza desde lo privado, donde lo público –a menos que tenga una ganancia- tiene un costo con bajo retorno económico, por lo que no se le da el cuidado ni la importancia adecuada.

Existen ejemplos en la CDMX de colonias que se realizaron con una planeación urbano arquitectónica, donde ofrecen un proyecto de orden que engloba lo público y lo privado, creando espacios tan interesantes que podemos observar hoy en día, donde incluso las inmobiliarias han encontrado un espacio de magnificas cualidades físicas y espaciales, por lo que actualmente buscan hacerse de inmuebles en estas zonas y sacarles provecho económico redensificando. Sin embargo, lo que se busca en este estudio no es abrir las posibilidades de que lo privado se aproveche o apropie de los



Imagen 36. Calle Martin Mendalde. Colonia del Valle.

Calle doméstica con una disposición muy interesante en el ordenamiento de sus elementos, dónde nos encontramos con calles muy amplias, con aceras que cuentan con dos bordillos vegetales, en el centro un carril peatonal para dos personas, a la izquierda de los bordillos las fachadas de las viviendas y a la derecha de la guarnición, el arroyo vehicular, por último en el centro de la calle un camellón totalmente vegetal.

El amplio espacio peatonal de la acera se encuentra acotado entre los edificios y los grandes troncos de los árboles, generando una calle acogedora, que envuelve al deambúlate. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

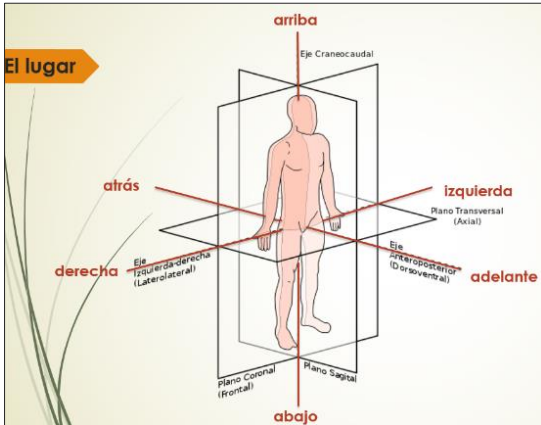


Ilustración 7 Entender como nos situamos dentro del espacio, nos permite entender a través de nuestros sentidos el espacio que nos rodea, estos sentidos tienen límites determinados por el espacio, límites que se pueden ir rompiendo con mi movimiento, que se da en torno a mis ejes corporales, de ahí la importancia de los recorridos para entender el objeto de estudio como método de análisis. Fuente: Desarrollada a partir del taller de Teoría de la composición, @Isalia A. Paniagua, 2019.



Ilustración 7 Para poder realizar un análisis de los espacios y después ordenarlos si lo requieren se debe tener noción de cómo nos situamos en él y los desplazamientos. Fuente: Desarrollada a partir del taller de Teoría de la composición @Isalia A. Paniagua, 2019.

beneficios públicos, sino de crear la posibilidad de que las calles sea de verdad un espacio con la condición para el goce general de la ciudadanía, no solo en algunas colonias de alta plusvalía, sino buscar llevar puntos benéficos a las colonias populares, donde la calle ya es por excelencia su territorio, solo se les debe dotar de espacios de calidad.

El objetivo de diseñar las calles y aceras es el de "crear identidad, prestar orientación y ofrecer calidad de estancia...la identidad se genera enfatizando las propiedades típicas locales, haciendo referencia a la topografía y los ejes visuales"⁵¹

Por lo que abordaremos algunas condiciones físicas que modifican la forma en que se percibe el espacio –óptica, lugar y contenido⁵²- , algunos elementos que intervienen en el orden del espacio y como todo esto va creando una imagen de la ciudad.

Respecto a la **óptica**⁵³, cuando **observamos** un espacio y nos mantenemos fijos en un **lugar**⁵⁴ y el ojo fijo en un objeto, tenemos como resultado una imagen en reposo la cual abarca aproximadamente una superficie circular de diámetro similar a la distancia que hay del ojo al objeto, esto nos crea una primera imagen. En cambio, si el espacio es recorrido el ojo capta este movimiento en imágenes secuenciales. Al sumar este desplazamiento el ojo va avanzando a lo largo de los obstáculos visuales que se van presentando, por lo que se van descubriendo nuevos detalles del espacio, a esto se

⁵¹ Ernest, Neufert. "El arte de proyectar arquitectura". 16ª Ed. (Barcelona, Gustavo Gili, 2013), 388.

⁵² Son algunos elementos que nos brinda Gordon Cullen en su libro *Paisaje urbano, tratado de urbanística* 7-21. Propone que a través de estos se evoca la facultad de la vista (facultad de ver y observar) y se puede formar una idea del conjunto. La visión tiene también la virtud de evocar nuestros recuerdos y experiencias provocadas por el ambiente provocando una reacción emocional.

⁵³ Capacidad de observación del individuo según el punto en el que se sitúa.

⁵⁴ Nuestra relación respecto a la posición que ocupa nuestro cuerpo en medio de lo que nos rodea. Esta relación con el espacio que nos rodea constituye un instinto del cuerpo humano, un sentido posicional. Esto evidencia posiciones: "estoy adentro" estoy afuera" estoy en el centro de una habitación" estamos aquí" "él está allá".

refiere Gordon Cullen cuando nos habla de la **visión serial**⁵⁵, estas imágenes que se nos presentan tendrá un **contenido** de elementos: **color, escala, materiales, dimensiones, aglomeraciones o vacíos, angosturas o ensanches, cualidades características que le dan personalidad, homogeneidad, o heterogeneidad temporal, permeabilidad**, entre otros. Estos elementos son los que analizamos al momento de observar un lugar *“situados a intervalos iguales o irregulares, los percibe el ojo con un ritmo que provoca estímulos parecidos a los que produce la música en el oído”*⁵⁶. Para personajes como Baudelaire iban un poco más allá de la simple observación de los objetos inertes y realizaba lo que llamaba una **lectura panorámica** la cual ofrecía el flâneur⁵⁷, presentando un bosquejo de la vida parisina y de la fisiología de la ciudad con una connotación anecdótica, contaba todo lo que sucedía y que lograba observar, *“días de alegría y días de duelo trabajo y descanso, costumbres matrimoniales y hábitos de soltería, familia, casa, hijos, colegio, sociedad, teatro, tipos, profesiones”*, a través de esta descripción de los espacios nos enteramos de cómo estaba conformada la ciudad, los usos de los espacios y los rituales de la sociedad.

Otro elemento que influye como se vive la forma de la ciudad es la **traza**, la cual se aprecia de mejor forma en planta, pero se presenta e influye en cómo se recorren los espacios y como se mira y percibe la ciudad, como se conforman los cruces de calles,

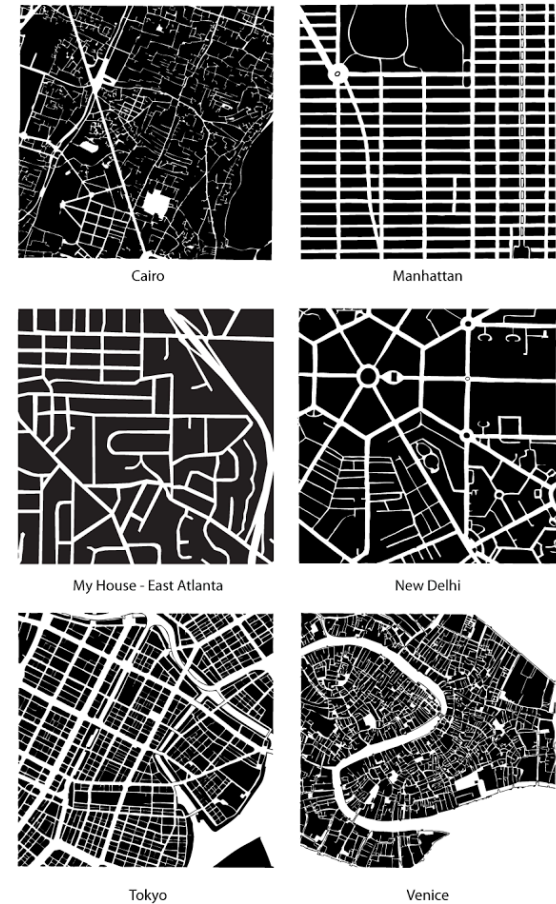


Imagen 37. Variedad de trazas de distintas ciudades que presentan configuraciones de traza diferentes.
 Fuente: ©Geoff Boeing
<https://geoffboeing.com/2019/11/big-data-urban-morphology/>

⁵⁵ El resultado de los recorridos o paseos a pie en la ciudad, nos van creando escenarios se van revelando de manera serial fragmentada.

Cada momento del recorrido es iluminado por una serie de súbitos contrastes que producen un impacto en la retina y que dan vida al plano.

a medida que el campo de observación se va estrechando la sensibilidad para los detalles locales se va agudizando.

⁵⁶ Ernest, Neufert. “El arte de proyectar arquitectura”. 16ª Ed. (Barcelona, Gustavo Gili, 2013), 52-53.

⁵⁷ Flâneur procede del francés, y significa 'paseante' o 'callejero'. Se refiere a la actividad propia del flâneur: vagar por las calles sin rumbo.

si se generan enclaves o a forma en que van apareciendo la fachada. Para entenderla y estudiarla se puede evocar a la descripción.

*“En el interior, los edificios conforman un laberinto de callejuelas, más enrevesadas cuanto más cercanas al Arrabal, no llegando las más anchas a tener más de cuatro metros de una pared a otra. Delineadas a ambos lados por hileras de casas adosadas, estas calles siguen los dictados del terreno, serpenteando irregulares y empinadas, siendo frecuentes, sobre todo en el Arrabal, las escalonadas y sin salida, muy propias de la concepción urbanística hispano-árabe, a cuya época hay que remontar su trazado”.*⁵⁸

Cuando Sánchez Pérez nos habla de Casarabonela las imágenes que vienen a la mente son las de Mineral del Monte, porque en este caso la descripción evoca a la imaginación y la memoria. Esta memoria se va generando a través de la información que se va registrando y nos brinda un conocimiento sobre lo estudiado, dotando de experiencia. La descripción es una herramienta de registro que nos permite exaltar características.

Cuando nos describe las calles y nos hace caer en cuenta que se trata de una traza de plato roto, donde el terreno y la ubicación produjo un espacio compacto, que surge desde el casco del barrio más antiguo y que se derraman a sus orillas sobre una colina, donde las calles siguen la forma del terreno.

Este tipo de traza comúnmente surge en un corazón u origen de barrio de donde surge el entramado de calles que se expanden como ramas, propiciando calles laberínticas y callejones, creando espacios muy angostos entre las calles que en ocasiones se abren a plazas que se crean donde se cruzan las calles y genera espacios

⁵⁸ Sánchez Pérez, Francisco. "La liturgia del espacio." (*Madrid, Nerea* 1990), 25.

amplios, los cuales también son espacios de sorpresa, pues al dar la vuelta no sabes que puedes encontrar.

Sobre las **trazas reticulares**, estas generalmente presentan un profundo sentido del orden, con ellas se facilita el desplazamiento ya que genera una condición de legibilidad cuando se mira hacia el horizonte si no hay algo que obstruya la visión.

La **vegetación** es uno de estos componentes que puede dotar de gran vitalidad y belleza un espacio y esto lo podemos observar en el ejemplo de las calles de Martin Mendalde donde el sentido ordenado de la vegetación responde a la composición de un espacio bien pensado desde su fundación, con aceras amplias, grandes espacios para circular y para la flora.

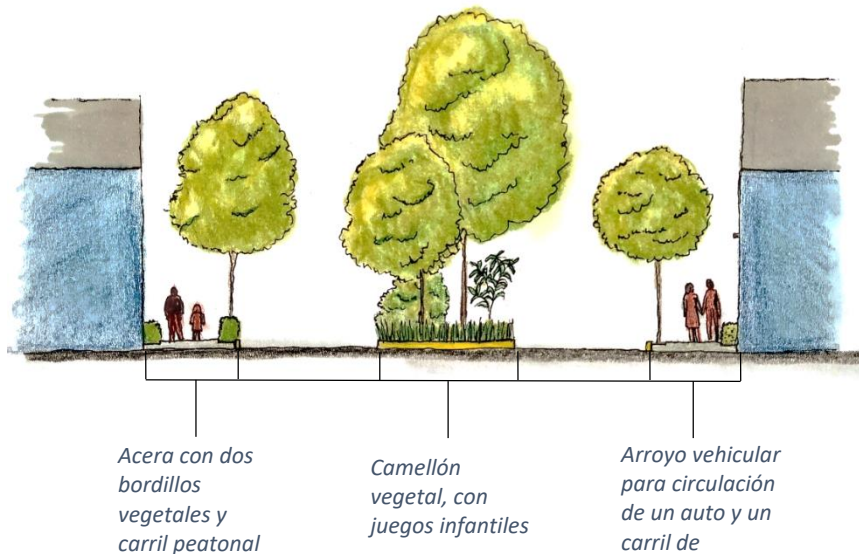


Ilustración 8. Vista planta y en corte de la calle Martin Mendalde. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

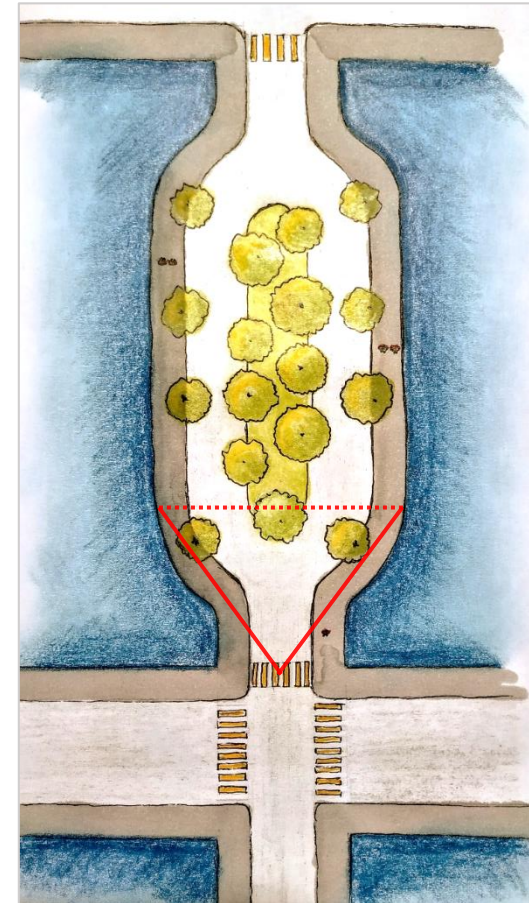




Imagen 178. La vegetación como elemento indispensable del paisaje urbano, trayendo beneficios ambientales y a la calidad de vida de los usuarios. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

67

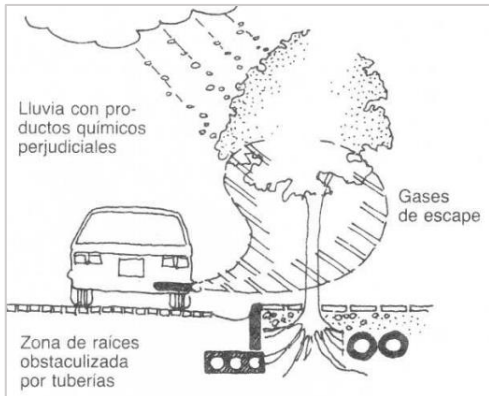


Imagen 39. Los árboles son un elemento de protección para los peatones y las viviendas. Fuente: Dieter Prinz, *Planificación y configuración urbana*, 20.

Desafortunadamente en otras colonias, como es el caso de la mayoría en las zonas populares y también en algunas colonias realizadas por privados de la CDMX, y en específico de nuestro caso de estudio, las calles no son tan amplias y se puede observar que al momento de construcción, no fue considerado el elemento vegetal, ya que si tienen suerte se encuentran distribuidas las jardineras de manera irregular y sin orden, en el peor de los casos no se destina ningún espacio para la vegetación. Sin embargo, una característica que también podemos observar en casi toda la CDMX es la añoranza de los dueños de las viviendas –sean aceras grandes o pequeñas- por revitalizar y personalizar estos espacios, creando jardineras con flores y árboles, decorando piedras, colocando bancas o troncos, entre otros. En ocasiones esta situación crea conflictos por el espacio, sin embargo, eso lo veremos en el capítulos siguiente, lo que interesa en este tiene más que ver con el orden y el diseño espacial.

Además de las fachadas, los árboles son otro factor decisivo que define el espacio de la acera, pues contribuye a dotar de escala a las calles y cerrar espacios, por ejemplo en una avenida muy grande el usar arboles pequeños, puede provocar una sensación de desamparo por parte del espacio.

Los árboles y las plantas además de tener un papel importante al momento de ambientar espacios y generar sensaciones a través de lo que se percibe en los espacios, esto tiene cualidades que influyen directamente en cuestiones físicas, pues nos ofrecen protección ante el medio natural, el clima, el viento y el sol, y la protección acústica.

Entonces se debe tomar en cuenta a la hora de elegir la vegetación la relación entre la anchura y la altura del árbol o arbusto, así como las dimensiones que alcanzan sus raíces (considerar el espacio necesario para el crecimiento) y también tomar en cuenta las dimensiones de las aceras, ya que en gran medida esto determinará la

percepción que se tiene en el espacio y el crecimiento de las raíces al no ser considerado puede deteriorar la acera.

También es recomendable que se plante una selección específica en el uso de vegetación de cada lugar, preferentemente vegetación endémica, ya que esto facilitará y asegurará de mejor forma la conservación de ellas y no se correrá el riesgo de exterminio de otras.



Imagen 40.18 El uso de la vegetación como elemento indispensable en la ambientación de este espacio, da una sensación de un entorno casi natural. Espacios como estos generan en la ciudad micro flora y fauna, dónde es posible observar a simple vista los animales que viven en ella así como la diversidad de plantas que crecen en ese espacio. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

2.6 REVALORIZAR LA ACERA. LA AÑORANZA DE CAMINAR

La acera está determinada por los peatones, aquellos bichos raros que aún existen.

Con el paso de los años y sobretodo en los años 60, la demanda de los ciudadanos y los estudiosos del espacio urbano respecto al derecho de vivir y disfrutar la ciudad se ha hecho más visible. Algunos sucesos como la emergencia de la revalorización del caminar con las **calles peatonales**, es ejemplo de algunas inquietudes.

Con la aparición de la peatonalización en calles, sobretodo en cascos históricos desaparece el arroyo vial y por tanto se vuelve una gran acera, la diferencia de nivel desaparece, toda el área está dispuesta para que los deambulantes puedan recorrer el espacio, sin la necesidad de un destino fijo, con el simple deseo de observar y ser un protagonista silencioso de lo que acontece en el exterior, algo parecido a los pasajes que Baudelaire recorre:

“La calle se vuelve un apartamento para el flaneur, en casa entre las fachadas de los edificios como el burgués entre sus cuatro paredes. Para el, los brillantes carteles esmaltados de las empresas son tan buenos, o mejores, como decoraciones de pared como para el burgués, en su salón, un cuadro al óleo; los muros son el pupitre contra el que apoya su cuaderno de notas; kioscos de diarios en su biblioteca y la terraza del café miradores, desde los que, terminado el trabajo, contempla”⁵⁹.

⁵⁹ Walter benjamín. *El París de Baudelaire*, 100.

El espacio exterior está cargado de tanto valor cultural que al ser recorrido por quienes gustan de caminar, no sienten el exterior como algo ajeno, sino que disfrutan tanto de la espontaneidad y naturaleza de los sucesos que se desarrollan en ella, tanto que se vuelve este espacio un lugar tan familiar, cálido como el interior de su hogar, donde añoran estar. Este deseo de caminar, de recorrer, de explorar, de sorprenderse, de atravesarse con situaciones inesperadas, de improvisar reacciones. Tal vez sea parte de una de nuestras memorias primigenias, la que nos arrastra y no nos deja escapar, nos regresa a ese tiempo de nomadismo donde el hombre recorría y trazaba caminos, donde en el exterior, en cada punto que paraba lo volvía su casa, donde aprendimos y donde evolucionamos al sedentarismo, tal vez de ahí vengan el deseo de seguir caminando.

Este tema se aborda en el primer capítulo, en “Estudios en torno a las aceras” donde se menciona a algunos investigadores, arquitectos, urbanistas, filósofos, artistas y poetas, que han trabajado y realizado exploraciones sobre esta necesidad y derecho de calles, aceras y ciudades verdaderamente habitables, de calidad, accesibles y disfrutables para todos.

Además de ellos existen otras posturas que evidencian los problemas sociales, las desigualdades, segregaciones, entre otros temas que de igual modo ponen en evidencia la necesidad de priorizar y mejorar las condiciones del espacio público para fortalecer los intereses de la colectividad a través de los vínculos sociales, y el lugar por excelencia para lograr esto es la calle. Este sentido de añoranza de caminar sin un lugar fijo, nos habla de una búsqueda de libertad colectiva que se refleje en los espacios donde los valores cívicos del respeto al otro –como igual- se manifiesten.

Mejores ciudades para caminar disminuiría la contaminación y generaría un beneficio en nuestra economía. Desde un punto de vista biológico, caminar es una actividad en la cual podemos encontrar grandes beneficios con la salud.

Un tema en torno al caminar que se aplicó y experimentó con este estudio de caso, que si bien no se profundizo, pero que vale la pena mencionar por el valor que este implica en el área del diseño y orden espacial es: **“El paso como unidad de medida para la lectura y dimensionamiento de la ciudad”**, vale la pena profundizarlo en otra investigación y abordarlo desde la teoría hasta la práctica, pues en esta investigación por el tiempo no se podrá realizar.

La idea parte de que en la lógica de que una acera es para caminar, los pasos definen el pavimento, por tanto este sirve para la lectura espacial como unidad de medición e incluso para cualificar los espacios. Siguiendo las ideas de los teóricos constructivistas, el conocimiento se desarrolla a partir de las experiencias y de este modo el “caminar” no es algo con lo que se nazca -aun cuando nuestro cuerpo se va desarrollando para poder realizar esta actividad- se trata de algo que se aprende y perfecciona, resultado de la práctica y posterior de la experiencia, llegando un punto donde lo hacemos de manera sistematizada. Esta se trataría de una habilidad que hemos desarrollado durante años y que tal vez la hemos limitado al no considerar la posibilidad de aplicarla como método para estudiar el espacio, o por lo menos no hacerlo conscientemente, dado que de forma inconsciente y motorizada nos lo planteamos cada vez que elegimos caminar por una acera y no por otra, al esquivar pendientes de superficie lisa y preferir las de superficie rugosas, si nos hacemos planteáramos estos temas en formas de preguntas seguramente muchas las podríamos responder desde la experiencia, pero valdría la pena profundizar y poner estricta atención fijando un destino o recorrido ¿qué pasa cuando camino de un lugar a otro?, ¿Cuál es la diferencia y similitudes entre este lugar y este otro? , etc.,

CONCLUSIONES

Los temas abordados en este capítulo están relacionados con los puntos más importantes que consideramos se deben tener en cuenta para realizar el estudio de la acera desde las cuestiones materiales y morfológicas, los cuales relacionamos directamente con cuestiones físicas, de funcionalidad y diseño ordenado.

Los autores que mencionamos en esta sección son los que consideramos más acordes con la visión de lo que se pretende lograr en la acera, la calle y la ciudad, desde sus diferentes perspectivas, pero que convergen en la preocupación -desde la arquitectura y el urbanismo principalmente- para dotar a los espacios públicos de cualidades de **habitabilidad**, en otras palabras de **calidad**, que el correcto diseño y orden de sus elementos permitan cumplir su función de “banda de seguridad para el peatón o que permite al mismo la movilidad”, que sea para todos tomando en consideración las diferencias y necesidades de los diferentes usuarios; también que sean espacios que brinden confort y placer, que la calidad espacial y compositiva de ellas permita en las actividades más comunes como transitar.

Este capítulo trata algunos puntos y temas en torno de la acera que podrían parecer obvio, cuestiones técnicas irrelevantes o caprichos de ideales estéticos. Sin embargo, se decidió abordar como un capítulo completo, porque la realidad no se verificó un trabajo que se centre de esta forma en el abordaje del tema de la acera, además las exploraciones que aquí se presentan podrían servir para alguien pueda profundizar en el tema y pueda encontrar una serie de herramientas prácticas y aplicables en el proceso del proyecto arquitectónico o urbano de la acera.

Para lograr un orden adecuado de los elementos que componen la acera y generar espacios agradables debemos de tomar en consideración los siguientes

elementos: La **modulación** espacial de las aceras y la **distribución** de los espacios que la componen; los **materiales**, posibilidades de sistemas contractivos y tratamientos; las **texturas**, los **colores**, la **proporción** y **escala** de las calles; relación con los **paramentos** (sean viviendas, edificios, escuelas, mercados, entre otros.) y los **elementos arquitectónicos colindantes** (ventanas, puertas, portones, escalones, entre otros.); **circulación, orientación y ubicación geográfica**; **puntos de fricción**, instalaciones de infraestructura; distribución de **mobiliario urbano** (botes, señalamiento, postes de luz, entre otros.); las características del espacio urbano y el **sentido perceptual** que producen como la **imagen urbana**, las cuestiones **ambientales** y las **vegetación**⁶⁰. Estos puntos fueron los que se desarrollaron en el capítulo y vale la pena revisarlos pues pueden servir como una guía para poder aplicarlos al momento de ordenar las aceras y sus colindancias (vivienda y arroyo vehicular), pues esto influirá directamente en la imagen urbana. Ya veremos en los capítulos siguientes que la acera es un tema muy delicado pues influyen muchas otras variables por lo que se debe prestar atención minuciosa.

Parece importante recalcar la importancia de los **arquitectos** desde que realizan un proyecto, deben de integrar y tomar en cuenta los requerimientos de la acera y proyectarla, si ya existen aceras, buscando la mejor forma de relación con el proyecto. Realizar proyectos cerrados al exterior solo producen problemas de inseguridad en la ciudad, por lo que se invita a generar espacios que tengan una relación de dialogo.

⁶⁰ En documento falto desarrollar los temas de orientación, ubicación geográfica e iluminación artificial y natural, que son importantes por lo que deben ser considerados para estudios posteriores. Otro tema de igual importancia que resulta importante abordar pues resulta en beneficio de las aceras es el estudio de Movilidades alternativas, afortunadamente este tema ya ha sido muy estudiado y poco a poco se comienza a implementar en la ciudad, sin embargo aún existen muchos por mejorar.

CAPÍTULO 3

USOS SINGULARES DE APROPIACIÓN SIMBÓLICA Y FÍSICA DE LA ACERA.

Introducción

Después de revisar todos estos elementos y normas que se proponen para entender la acera, van apareciendo casos en nuestro día a día que contradicen o se oponen a lo antes planteado. La realidad de la CDMX es que en muchos lugares que no cumplen los requerimientos mínimos de las aceras y en ellas se presentan condiciones que no fueron contempladas por las autoridades o incluso fueron ignoradas, nos referimos a los usos y apropiaciones de carácter simbólico y físico.

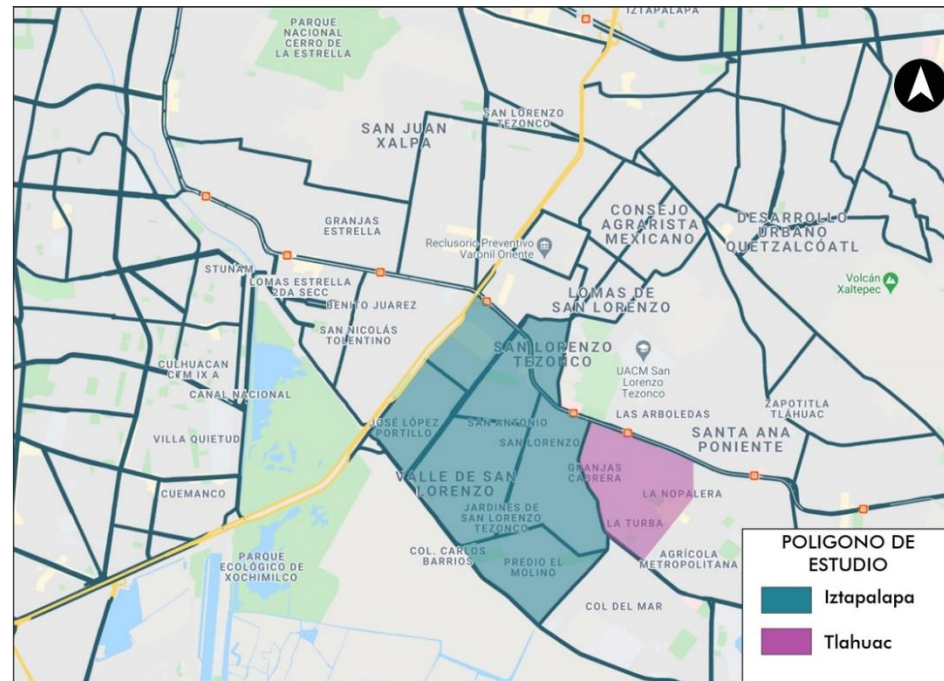
El primer problema que me gustaría resaltar es la falta de interés por parte de las instancias de gobierno en la regulación del crecimiento de la ciudad, en específico en las periferias. Para ellos resulta favorable económicamente que el crecimiento de la ciudad se desarrolle en asentamientos irregulares, donde ellos se hacen un lado hasta que los asentamientos están ligeramente establecidos, para solo llegar a invertir en la colocación de infraestructura y equipamiento básico, responsabilizando a los pobladores por los conflictos urbanos resultados de falta de planeación. La realidad es que este mecanismo les permite ahorrar dinero, pues no tienen que invertir en estudios de suelos y en desarrollar un proyecto urbano completo que regule el crecimiento progresivo de la población, infraestructura, equipamientos, la creación de centros de trabajo, movilidad vial o peatonal, servicios públicos de transporte, etc.

Iztapalapa y Tláhuac, ubicadas al oriente de la ciudad CDMX, nos permiten ejemplificar esto. A partir de la década de los 50 fue cuando la delegación Iztapalapa inicio su expansión y las siguientes cuatro décadas surgieron 200 colonias más, a causa

de la amplia oferta de suelo barato, la mayor parte sin infraestructura básica⁶¹; Tláhuac fue creciendo integrándose al área urbana que crece desde Iztapalapa, a lo largo de la Avenida Tláhuac, vialidad principal que en los últimos 30 años a fraccionado los ejidos Zapotitla y Taltenco.

El poblamiento acelerado y la falta de intervención por parte de las autoridades en el planeamiento de un proyecto de desarrollo urbano, provocan importantes rezagos en la dotación de infraestructura, equipamiento y condiciones de vivienda precaria. Por lo antes mencionado es que elejimos esta zona como caso de estudio para abordar el tema **“Usos singulares de apropiación simbólica y la apropiación física de la acera”**.

Plano 1. Polígono de trabajo ubicado al oriente de la CDMX en algunas colonias que colindan entre las alcaldías Iztapalapa-Tláhuac. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020. Elaborada en <https://mapstyle.withgoogle.com/> y edición de imagen



⁶¹ Estados Unidos Mexicanos, *Programa Delegacional de Desarrollo Urbano, Iztapalapa*. <http://www.paot.org.mx/centro/programas/delegacion/iztapal.html>

El barrio originario de esta zona está ubicado en **San Lorenzo Tezonco**, por lo que el crecimiento urbano de este lugar se fue dando a sus alrededores con pequeños barrios (Guadalupe, Barrio de San Antonio, San Lorenzo) y posteriormente con el crecimiento exponencial que tuvieron las zonas periféricas a partir de los años 50 donde la venta de predios ya se dio de forma fraccionada. Este crecimiento se puede observar en la traza donde se da partiendo de ejes que surgen desde el barrio originario.

El barrio originario presenta una traza de centro de barrio donde las calles surgen alrededor de la plaza, el municipio y la iglesia, calles con secciones angostas y muchas sin banquetas, también encontramos muchos callejones.

En los primeros barrios que se encuentran atravesando avenida Tláhuac. El crecimiento se dio de una forma un poco orgánica, siguiendo el crecimiento del barrio principal, con manzanas y calles más ordenadas pero sin ser una retícula regular, por lo que aparecen muchos callejones.

Los asentamientos posteriores siguen algunos ejes principales que parten del barrio, estos ya se dan con lotes fraccionados y con un orden reticular.

En este tipo de urbanizaciones, donde el crecimiento se da de manera irregular, generalmente son los propietarios, partiendo de la organización colectiva, quienes ceden espacio de sus lotes para destinar a las aceras, por lo que las secciones de estas dependen de lo cedido, resultando generalmente que las aceras sean muy angostas o en ocasiones donde observamos espacios sin acera.

Independientemente de las condiciones del espacio, los pobladores de estos lugares deben de seguir realizando sus actividades diarias en los lugares que les ofrece esta ciudad. Por eso en este capítulo abordamos cuestiones de **apropiación física y simbólica** donde podremos observar como la urbanización de la ciudad sin planeación

desencadena en diversos problemas, pero el principal que atañe a la investigación es el de la acera.

Relaciones sociales y de vida donde los espacios —en este caso la acera— juegan un papel importante en el desarrollo del individuo y la comunidad, y donde todas estas cualidades o carencias se ven reflejadas y afectan directamente la posibilidad de vivir un espacio con cualidades habitables de calidad.

El ser humano guarda una relación estrecha con los espacios que habita, la acera no es la excepción, en ella se marcan conductas del habitar en relación a su materialidad y su condición de uso, por ejemplo, caminar seguro, evitando calles peligrosas y bajando de la acera si en ella encuentras obstáculos. Estas condiciones usos, pueden llegar a rebasar las consideraciones que se tenían para estos espacios. Otro ejemplo sería si el que recorre una acera en su camino encuentra algo interesante y decide permanecer observando, parado o sentado, o a la sombra de un árbol. Este tipo de actividades que salen de lo usual son las que vamos a estudiar en este capítulo, actividades de uso singulares.

Nos encontraremos con que en ella existen términos no establecidos formalmente, que no se hablan, pero que todos conocen, por ejemplo, que los habitantes de los predios consideran la banqueta que colinda con su casa “su banqueta” (imagen 36) pues ellos la cuidaban, y aunque la apropiación que ahí se presenta es simbólica y algunos podrían negarlo “pues el espacio público es de todos”, el gobierno que es el encargado de la regulación de estos los intereses de estos espacios para los civiles, “concede” la apropiación simbólica al momento en que no se hace cargo -a través del sistema de limpia- de barrer “la acera de la casa”. Estos son acuerdos no establecidos en una normativa, pero es como actualmente se desarrollan estos ejercicios de relaciones, por lo menos en las colonias populares de nuestro estudio.



79

Imagen 41. Calle de la colonia la turba, alcaldía Tláhuac.

Podemos observar la invasión de la acera por parte de esta vivienda, con la intención de convertir una casa en dos departamentos, esto evidencia que al momento de construcción no existió una planeación, situación que termina generando un problema que trasciende hasta la escala urbana. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020

Estas exploraciones serán las que veremos en el capítulo y se aborda desde el tipo de apropiaciones simbólicas, físicas temporales, exponiendo casos donde la apropiación se vuelve un tema delicado cuando son físicas, pues estas niegan el derecho de la acera para todos, y genera un problema de intereses colectivos.

La información recabada se presenta en forma de láminas numeradas que integran imágenes y diagramas que presentamos son el resultado de constantes recorridos a pie por el polígono de estudio, entre las diferentes colonias, donde el recorrido se realizaba atento y a la espera de que la relación de uso entre habitantes, peatones y acera se presentara.

3.1 USOS SINGULARES DE APROPIACIÓN SIMBÓLICA DE LA ACERA INTERMITENTE

“Descubrí el mundo en las calles de mi barrio jugando a los tipos y bandidos con niños de mi edad y muchachos mayores. La verdadera vida estaba en la calle, donde se suscitaban las pasiones más fogosas, los mayores entusiasmos y las disputas más encendidas en torno a nuestros juegos. La calle era nuestra. Nos pertenecía de palmo a palmo como territorio de juego, conocimiento y movilidad. El colegio, el cine, el parque, el teatro y, en fin, todo nuestro entorno urbano habitual estaba al pie. Más tarde persistí en mi condición de peatón por más de una década caminando de un sitio a otro de la ciudad en el día y en la noche. Nunca fui objeto de emboscadas o asaltos, ni tampoco presencié conductas violentas o criminales cometidas contra los transeúntes. Quince años más tarde este panorama urbano había dado un giro de ciento ochenta grados: los peatones habían perdido su status de actores privilegiados en la movilidad y las calles se habían convertido en escenario de desencuentros o incomunicación, espacios abandonados donde brotaban a flor de piel todas las pústulas de la exclusión social, la desigualdad y la violencia. En el presente millones de peatones padecen afrentas cotidianas que en miles de eventos-los llamados accidentes de tránsito-no sólo vulneran su dignidad humana sino su integridad física causándoles graves lesiones personales e inclusive la muerte. Esta violencia contra los actores más vulnerables del viario, tolerada por la apatía e intolerancia de los ciudadanos, revela a quemarropa una ciudad injusta”

José M. Borrero Navia

Nº1 La banqueta

La banqueta tiene como definición: asiento individual pequeño, sin brazos ni respaldo. Sin embargo, en México sirve para referirse a la orilla de la calle o acera.

Entonces ¿Por qué se usa el término banqueta, en México? Como vimos previamente (véase Cap. 1.3) en la lógica popular esta sigue funcionando como una banca, por lo que se puede interpretar que en nuestra cultura, siempre se ha usado la banqueta para sentarse. Podemos suponer entonces que detrás de este concepto y este uso existen costumbres desde tiempos prehispánicos que se ha mantenido a lo largo de los años, y hasta nuestros días.

Por tanto el uso de este concepto es de gran importancia con valor histórico, y aun cuando los modelos de la acera prehispánica distan demasiado de lo que hoy en día usamos como banqueta o acera, el uso que se le dio, se vio trasladado a las incorporadas a los modelos actuales. Es importante que no se pierda el valor histórica de “La acera” y que además se dé a conocer la grandeza de una cultura que aun con el paso del tiempo sigue manteniendo tradiciones donde incluso se ha olvidado su origen.

Por esta razón en esta investigación el término banqueta tendrá un importante uso, que emplearemos para referirnos a la acera cuando se manifiesta en ella la condición de uso de banqueta o banco.



Imagen 42. Calle Adolfo Ruiz Cortines, Col. San Antonio, Iztapalapa

Señor que trabaja en el zaguán de su casa y a falta de espacio pues ya ha invadido la acera contigua a su casa, cruza la calle con un amigo para buscar un espacio con sombra, donde sentarse y tomarse un tiempo para platicar, a pesar de que los autos pasan al ras de sus pies.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.



Ilustración 9 Los espacios con sombra son necesarios e importante en la ciudad. Las inmensas tiras asfálticas sin arboles generan espacios vacíos, sin ningún lugar en donde refugiarse de la impetuosidad solar. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Respecto a la apropiación de la acera no solo se da en la acera que colinda directamente con la casa de los propietarios, esta se puede extender hasta la que se encuentran enfrente, si nadie la ha reclamado como suya.

En un espacio abierto, cuando los rayos del sol irradian fuertemente la gente, buscan refugio en la frescura de la sombra que proporciona una pared o un árbol. Cuando un usuario permanece esperando a alguien, el transporte público o simplemente quiere permanecer en la calle busca un espacio cómodo, un lugar para sentarse y refugiarse del sol y a falta de bancas, es la banqueta. En las colonias populares la banqueta es un espacio que muy comúnmente la gente usa para sentarse aun con la precariedad que esta pueda tener, volviéndose una banca pública dentro de la plaza, que en este caso es la calle.

Imagen 43 . Col. San Antonio, Iztapalapa.

Es un espacio de convivencia donde los jóvenes y adultos comúnmente usan para sentarse y platicar, o para sentarse mientras esperan a alguien. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



N°2 La acera como espacio de vinculo social y organización colectiva

La calle es el espacio público por excelencia donde las *"personas fiscalizan el ejercicio del poder y se pronuncian sobre asuntos concernientes de la vida en común"*⁶². Es la extensión material *"donde los sistemas nominalmente democráticos ven... configurada la verdad de su naturaleza, el lugar en que se ejercen los derechos de expresión y reunión como formas de control sobre los poderes y el lugar desde que esos poderes pueden ser cuestionados en los asuntos que conciernen a todos"*⁶³.

Atendiendo a lo que se nos plantea la acera debe de ser vista más allá del sentido material y espacial como simples, plazas, parques o calles, deben ser el lugar donde la ideología ciudadana se ve hecha realidad, dónde se ponen en práctica los derechos que deberían hacer posible un orden políticamente equitativo. Es un espacio de encuentro que permite el diálogo razonado y abierto para llegar a través del entendimiento mutuo a acuerdos.

En estas organizaciones también se incorporan ciertas normativas y límites de convivencia, los cuales se legitiman a través de la



Imagen 44. En esta imagen podemos observar a un grupo de vecinos (CONUEES) el cual se organiza a través de juntas quincenales a la orilla de una acera para discutir problemas comunes de la colonia, pero también recibiendo gente de otras colonias y alcaldías para apoyarlos, en las cuestiones que ellos gestionan con la alcaldía, conseguir apoyos para los adultos mayores, amparos para los excesivos cobros de la luz, apoyos para arreglar calles y aceras, alumbrados, entre otros. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁶² Manuel Delgado. *Espacio público como ideología*, (Madrid, Catarata, 2011) 18. En 1958 Hannah Arendt recupera esta idea de un modelo griego del pensamiento político de Aristóteles y se traslada al espacio público.

⁶³ Ibid. 27,28

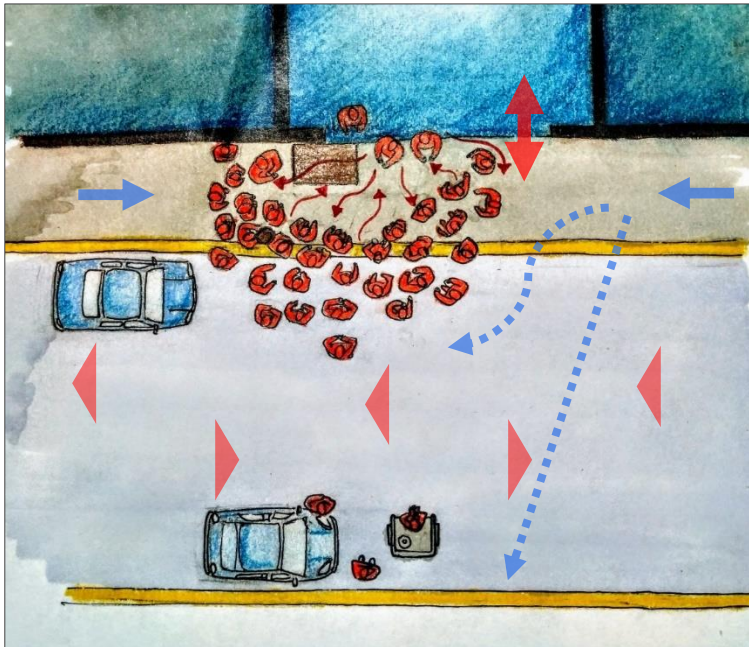


Ilustración 10. Podemos observar claramente cómo es que la acera no brinda el espacio necesario para que ellos se congreguen, situación que debe comenzar a considerar al momento de configurar los espacios.

El grupo de vecinos se reúne alrededor de los representantes de la organización, abriendo el interior del negocio como punto de reunión y extendiéndose hasta la acera e incluso invadiendo y atravesando la calle. Algunos de los coches que transitan por el arroyo vehicular expresan descontento por la invasión de la gente pues tienen que librarlos al manejar. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

democracia⁶⁴ y donde el protagonista es el *ciudadano*⁶⁵. En una visión material el ciudadano pasa bajo el aspecto de *usuario*, el cual es el ejecutor de los derechos, en la concepción de civilidad democrática. Aunque algunos autores analizan como el sentido democrático y de ciudadano es una idea ilusoria implantada como un sistema de dominio de clase, el cual vale la pena analizar desde la perspectiva urbana arquitectónica, ya que nos concierne primeramente procurar al momento de configurar los espacios de las aceras tomar en cuenta esta necesidad congregaría y dotar a los espacios de condiciones óptimas.

La calle se vuelve un espacio de encuentro social que potencializa y permite la organización comunal, así como el ejercicio de democracia participativa donde la participación del ciudadano se amplía a diversos ámbitos vitales, como la economía o la educación, etc.

Como mencionamos anteriormente **la forma de apropiación ideal del espacio público y la acera es a través de la colectividad**, un espacio que reivindica el carácter de ciudadanía donde existen diferencias y sin embargo somos iguales.

⁶⁴ El proceso democrático es la fuente de legitimidad de un sistema determinado y determinante de normas donde los ciudadanos participan en la toma de decisiones.

⁶⁵ Sobre esta idea Manuel Delgado nos explica retomando de Marx como es que se dramatiza la ilusión ciudadanista donde este cree tener la posibilidad de decidir.

N°3 La apropiación territorial simbólica de la acera

La acera es un espacio que aun teniendo la característica de ser pública también puede tener la de ser privada de una forma simbólica y sin embargo real, esto se genera a partir de la apropiación de los propietarios de las viviendas colindantes a la acera, pues generalmente son ellos los que le dan mantenimiento o limpieza a estos espacios.

Si la señora de la casa se apropia del espacio que tiene al frente de su fachada, ésta se vuelve una extensión de su hogar, y esta acción la realizan porque consideran la banqueta que colinda con su casa “su banqueta”; en ocasiones rebasa el límite de la acera y se prolonga hasta el espacio para estacionar el auto.

Estos son acuerdos que no están establecidos en alguna normativa, pero es como actualmente se desarrollan estas relaciones, por lo menos en las colonias populares de nuestro estudio. De cierta forma el gobierno, que es el encargado de la regulación de estos espacios, “concede” la apropiación simbólica al momento en que no se hace cargo de su mantenimiento en cuanto limpieza, incluso en ocasiones la gente es la que construyó las aceras.



Imagen 195. Calle doméstica en la col. El rosario, Iztapalapa. Señora barriendo la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 206. La apropiación de la acera objeto de ambigüedad de uso. Apropiación temporal de la señora y apropiación provisional de los peatones. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

En la relación de vivienda-acera los puntos de fricción que se pueden presentar entre los peatones son constantes, sin embargo, no todos representan un problema. Este tipo de apropiaciones generalmente resulta en un beneficio, pues así se mantiene limpia la ciudad.

En la imagen vemos a una señora barriendo la acera que se encuentra frente a su casa, la acera se vuelve una extensión de su casa, qué pretende se mantenga limpia. La situación cambia provisionalmente cuando pasa un peatón caminando sobre la acera. En esta situación el peatón tendrá que bajar de la calle, o la señora tendrá que parar de barrer, alguno de los dos tendrá que ceder.

N°4 La acera como extensión de la casa

El fin de semana muchas familias se reúnen para convivir y aprovechar ese día de descanso, para festejar cumpleaños o celebraciones importantes, y el tamaño de las reuniones varía según el número de integrantes de la familia.

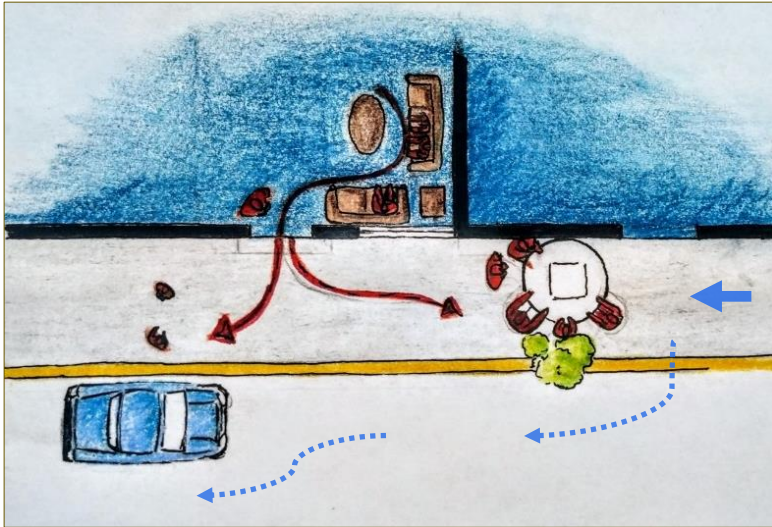
En este ejemplo, parece tratarse de varias familias que se visitan los fines de semana, seguramente los hijos visitando a sus padres, abuelos o tíos, primos, entre otros. Esta imagen refleja parte de la cultura mexicana, donde las mujeres se encuentran en el interior de la vivienda platicando, viendo la televisión y conviviendo, mientras los hombres juegan baraja en una mesa con sillas de plástico en una sala de juego improvisada afuera de la casa sobre la acera, colocándose a lado de un árbol escueto y con pocas hojas. Desde este punto exterior ellos pueden observar a los hijos, nietos y sobrinos que juegan fuera de la casa, en la acera y a la orilla del arroyo vehicular.

La recepción familiar parece darse en la sala de la casa, pero al extender su espacio hasta el exterior, logran tener espacio suficiente para los diferentes usos que requieren los integrantes de la familia.



Imagen 47. Lago Alberto, Col. La turba, Tláhuc

Reunión familiar que se extiende hasta la acera. Este uso provoca más situaciones de fricción entre peatones y propietarios, pero la apropiación de la acera no es de uso constante, sino más bien conmemorativo. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019



89

Ilustración 11. En esta imagen podemos observar un ejemplo de cómo se extiende el Interior de la casa hasta la acera (circulación en rojo). El que transite (circulación en azul) la acera tendrá que esquivar esta ocupación, seguramente bajando de la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Los niños pequeños juegan arriba de la acera, saben que no deben bajar de ella, los más grandes se pueden extender hasta el arroyo vehicular atentos del paso de los autos, y otro niño se acerca con los adultos a ver como juegan.

El entorno familiar de esta familia se desarrolla entre el interior y exterior de la casa. Si pasara un vecino, seguro se detiene para saludar o a platicar. Si por el contrario pasa un peatón su camino se ve obstaculizado y tendrá que bajar de la acera y rodear.

Estos procesos sociales son los que comúnmente en nuestras colonias populares podemos observar y analizar para entender la verdadera complejidad de la acera.

N°4.1 La acera como extensión de la casa

La acera es un espacio de encuentro que en ocasiones sufre transformaciones temporales por parte de los habitantes de las casa contiguas.

En este ejemplo una banca y la acera se convierten en un punto de reunión familiar o de amistades. A un lado de este espacio los jóvenes retoman esta tradición y se disponen a platicar sentados en la banqueta, al lado de un árbol.

Aun estando fuera de la casa y en un lugar abierto, se buscan los espacios más apropiados para las distintas actividades. Los jóvenes buscando un espacio más privado, los adultos la comodidad de estar sentados platicando y observando el poco movimiento de fin de semana.

En la lógica de esta relación existente entre vivienda y la acera, por cuestiones arraigadas a la cultura popular de salir para convivir formando vínculos sociales y familiares, se plantea que es indispensable buscar alternativas para preservar estas ocupaciones, por lo que se deben considerar al momento de producción de las aceras y las viviendas.

Estas ocupaciones reivindican el valor de la acera, pues demuestran que no es solo un elemento urbano para la movilidad, sino que tiene un valor importante en el desarrollo de lasos sociales; sin embargo para que esta relación vivienda acera funcione se debe proponer alternativas.



Imagen 48. Calle Álamo. Col. El Molino Tezonco, Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

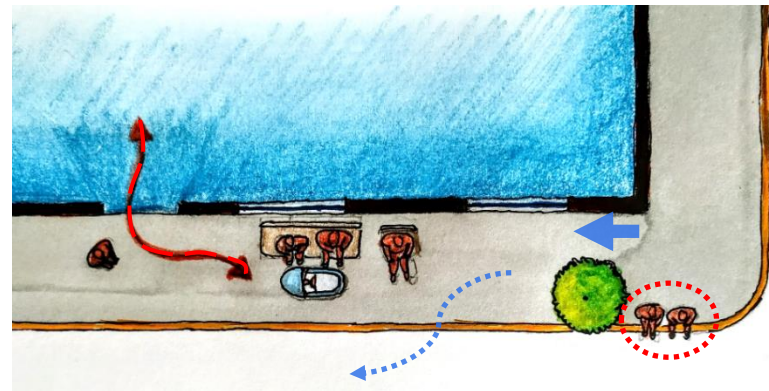


Ilustración 12. La acera es un espacio extra que se extiende desde la casa para recibir a las visitas. En este sentido la acera se vuelve un vínculo entre la calle y la vivienda. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 49.21 Familias y amigos reunidos después de jugar un partido de fútbol, se disponen a convivir en las aceras. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

N°5 La calle como espacio de esparcimiento y ocio como extensión de la casa

Lefebvre⁶⁶ nos habla de las necesidades profundas de la civilización urbana donde analiza el día a partir de las distinción de los tiempos, los cuales enlista tres: del tiempo libre y de ocio; el tiempo laboral o de estudio; y el tiempo constreñido (tiempos de desplazamiento de escuela o trabajo a casa, los cuales en la CDMX representan un tiempo considerable). En la ciudad, entre todas estas actividades, el tiempo destinado a actividades de ocio se ve disminuido y por tanto la ocupación del espacio público también, pues el tiempo que se dedica a estar en la calle es menor y solo se convierte en un lugar de paso y no un lugar de estar.

Se han realizado muchos estudios que validan la necesidad e importancia del tiempo de ocio para la salud, sobre todo si implica alguna actividad física, de juego recreativo. Esta situación nos lleva a plantearnos ¿Entonces el ocio se vuelve un tema a analizar en la acera? ¿Queremos propiciar la ocupación recreativa y de ocio?

Respondiendo a las preguntas, en nuestro estudio la acera y la calle como espacio de ocio nos parece indispensable realizar

En las calles de nuestro caso de estudio conviven variedad de actividades, podemos encontrarnos con gente que juego cartas, juegos de apuestas, gente con música en la banqueta y parte del arroyo vehicular para bailar, comer, entre otros.

⁶⁶ Henri Lefebvre *De lo rural a lo urbano* (Barcelona: Península, 1978), 186.

5.1 El juego en la calle y contemplar desde la banqueta

Desafortunadamente el juego de los niños en la calle ha desaparecido en muchas colonias de la CDMX, esto resultado del aumento de los autos y por cuestiones de seguridad. Afortunadamente en nuestra zona de estudio es muy común encontrar a chicos jugando, antes de la hora de la comida o los fines de semana ya hasta tarde.

Es importante tener en cuenta que los espacios adecuados para que los niños puedan jugar requiere de calles con velocidad vehicular baja, sin embargo, si los automovilistas no respetan esta condición los espacios se pueden volver peligrosos para este tipo de actividades. Dado que no existe una cultura vial adecuada por parte de los automovilistas, desde la construcción de calles se deben implementar formas para reducir la velocidad de los autos.

Las mismas formas de convención social vuelven los espacios más seguros para que los niños puedan usar la calle para sus actividades de juego, por ejemplo, en las tardes las madres salen al lado de los niños y mientras ellas platican ellos juegan. O cuando una mamá no puede salir, la que puede salir se encarga de cuidarlos, esto cuando los niños son pequeños. Cuando ya son mayores salen solos y a lo largo del tiempo previo de convención han aprendido a cuidarse entre ellos, esto porque han crecido en un sistema de cooperación e interés colectivo.



Imagen 50. Calle Ignacio Barrera, Col. El Rosario, Iztapalapa

Existe un sinfín de variedades de circunstancias inesperadas que se presentan al momento del juego, como cuando por accidente se rompe una ventana, se poncha tu pelota o se vuela a casa ajena. Todas estas actividades son las que permiten al niño integrarse en un entorno social y a los adultos también nos permite a través de la memoria regresar a disfrutar esas experiencias cuando descubrimos el mundo. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 51.22 Lago Pátzcuaro, Col. La Turba, Tláhuac. El juego como parte de ejercitarse, un beneficio a la salud. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

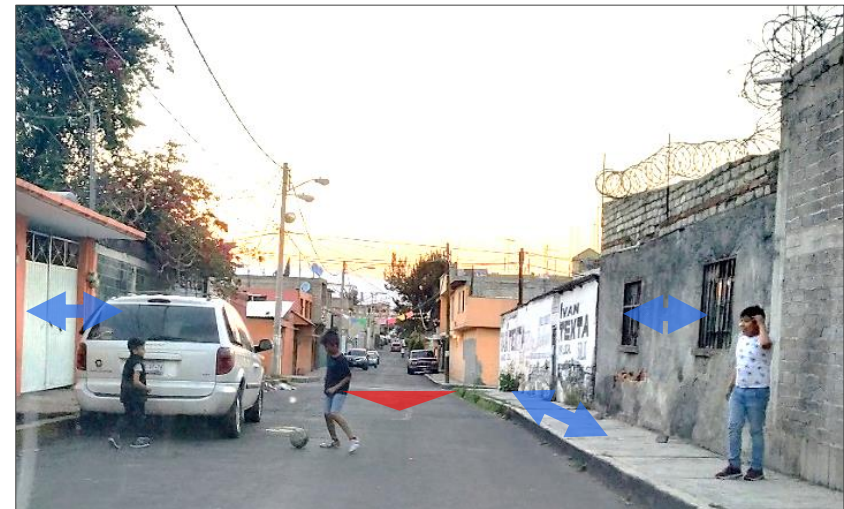
El desarrollo de los niños ocurre a través de diferentes contextos sociales y a través de la experiencia, por lo que la calle se vuelve el primer lugar fuera del hogar para relacionarse socialmente, aquí los niños interactúan a través del juego y obtienen experiencias sobre participación, seguir reglas y negociar. Desde esta visión el juego fortalece la relación y los vínculos sociales entre iguales, por lo que esta actividad se vuelve una oportunidad para desde niños crear sociedades más unidas y capaces de trabajar de manera colectiva.

En este tipo de actividades donde se utiliza todo el espacio de la calle los puntos de fricción aumentan, pues existen más interacciones entre los peatones, los vehículos, los habitantes de las casas aledañas y los que juegan, por lo que se generan reglas de convivencia para una sana relación.

93

Imagen 52. Calle Molino de viento, Col. La Planta, Iztapalapa. Puntos de incidencia o fricción entre los elementos que interactúan en la acera. Ejemplos de puntos de fricción:

- Cuando los niños pegan con la pelota al portón o al muro de una casa. O cuando la pelota de los niños se vuela al interior de una casa.
- vehículos + niños= Los niños deben permanecer atentos de los autos, bicis, motos, etc. que pasan pues si no vienen atentos al camino podría suceder un accidente. Cuando viene auto, el juego se detiene y los niños se orillan a la acera.
- Niños + peatones= Cuando va a pasar una persona, y los niños juegan con pelota, el juego se para no llegar a al viandante, o si juegan algo de contacto y alguien pasa se tiene el cuidado de no chocar con los peatones o vecinos.



Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

5.2 Recreativo

En las calles domésticas podemos encontrar diversas actividades recreativas y de socialización. Estas actividades se suelen disfrutar mucho, ya sea que las realices o las observes, al no ser tan aceradas como el juego, permiten relajarse y disfrutar una actividad más serena y de atención con los sentidos.

En esta imagen se observa a dos chicos escuchando música a volumen alto, mientras practican malabares y platican entre ellos, también podemos observar a un lado de ellos un monociclo y unos balones.

La relación de convivencia y de fricción con los otros elementos como son los autos, la evitan al no realizan la actividad al centro de la calle, pues requieren concentración para los malabares y mantenerse atentos a los autos los distraerá, además de que podría traer un accidente, por ello buscan la zona más segura a la orilla del arroyo vehicular, donde los coches estacionados los protegen. La acera no la usan pues la actividad que realizan requiere espacio y la acera es pequeña, además de que así evitan golpear alguna fachada, ventano o peatón.



Imagen 53. Iztapalapa. Para el observador este espacio se vuelve un escenario de las artes escénicas del malabarismo; la calle, la vegetación y sus fachadas son la escenografía, los autos que pasan la gente que camina son arte de la escena.

La actividad de malabarismo en la CDMX es característica, con ella muchas personas se dedican a obtener dinero, colocándose en los semáforos generalmente.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.



Imagen 54.23 La señora de la imagen puede caminar bajo la banqueta porque no hay gran flujo vial, sin embargo, en otras colonias donde las aceras son amplias y cómodas al caminar, los usuarios pasean por ellas a sus mascotas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

5.3 La acera como espacio para pasear mascotas

El rol de las mascotas domesticadas en la actualidad tiene un gran peso social, dado que estas se han adoptado como animales de compañía, influyendo de manera positiva de las en la salud y bienestar humano en aspectos psicológicos, fisiológicos, terapéuticos y sociales.

La relevancia que toman las mascotas en la vida humana, da como resultado la necesidad de que los espacios se deban de pensar también para ellos, ya que en cuestiones prácticas también son usuarios.

Desde este punto los animales requieren también de un espacio de esparcimiento y la calle se vuelve una posibilidad para salir a pasear, actividad que también repercute de manera positiva en los humanos.

En este sentido, un punto de fricción que arroja estas actividades de los desechos de los animales y la obligación de los dueños a recoger los desechos de los animales. El no realizar la limpieza genera problemas graves en la ciudad y su población que en el aire respira el polvo de los desechos que sale volando.

N°5.4 Cierre de calles para fiestas

La calle también es utilizada todos los fines de semana para fiestas en algunas zonas o barrios. En ellas se realizan la fiesta de 15 años, boda, velorios, entre otros.

El cierre de calles es una de las situaciones más constantes que se presentan en las calles barriales de la CDMX, como ya habíamos visto antes, existe una ley (Ley de cultura cívica de la CDMX) que prohíbe la obstrucción de las vías públicas. Sin embargo, la práctica de estas acciones y la falta de interés por las autoridades han rebasado las posibilidades de limitar estos actos.

Estas actividades forman parte de la cultura y tradición de los pobladores y aunque puede causar fricción dentro de los mismos pobladores, de alguna forma existen “términos y acuerdos” establecidos entre los pobladores, que no están escritos pero son conocidos, entre ellos es que nunca se cierran calles de grande flujo, sin embargo, la obstrucción de tránsito vial se mantiene fijo mientras durante la celebración o despedida (funeral), en ocasiones también se cierra a algunos tipos de peatones.

Para estas actividades generalmente se colocan lonas a mitad de la calle, pero en otras ocasiones inicia desde el interior de la casa, en el patio frontal o garaje y desde ahí la fiesta se prolonga hasta el exterior.



Imagen 55. Dado que estos cierres se tratan de una apropiación temporal y que existen cuestiones culturales y tradiciones respecto la fiesta, podrían seguir subsistiendo siempre y cuando se creara una efectiva regulación de este tipo de apropiaciones. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 5624. Fiesta del pueblo. Alcaldía Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 57. Esta tradición es inculcada por las familias y la comunidad a los integrantes más pequeños de las familias.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

N°6 Apropiación cultural. El carnaval, espacio de fiesta y tradiciones.

Este tipo de apropiación tiene un valor simbólico y tradicional, para la población de la CDMX. Los carnavales representan una de las tradiciones más arraigadas en Iztapalapa y Tláhuac donde generaciones de familias participan desde la época colonial.

Los carnavales se trata de una fiesta, un desfile con música y baile donde participan diferentes comparsas en donde varias alcaldías de la ciudad de México se reúnen para festejar, sobre todo en los lugares con pueblos originarios y las colonias aledañas, las cuales también retoman estas tradiciones.

La dedicación que ponen en este evento cultural, denota la importancia que tiene este tipo de apropiaciones simbólicas para la población, donde aparecerían las fiestas con sentido religioso, fiestas de pueblo, el día de la fundación de la colonia y el día de la invasión. Esto también tiene que ver con hechos con sentido históricos respecto al significado o nivel de importancia con que los dota su población.

Las comparsas se preparan con bastantes meses de antelación, algunos desde finales del año que antecede al desfile. Es un trabajo arduo de ensayos de danzas y orquesta, de diseñar sus vestuarios de charros, chinas poblanas, chineos, disfraces coloridos entre otros. También de carros alegóricos y organizar la gran fiesta que se realizan después del carnaval.



Imagen 258. Para iniciar el desfile, las personas se dan cita en el lugar de donde partirá la comparsa, la cual recorrerá largo de varias calles de las colonias, mientras las comparsas bailan y la gente los acompaña en el festejo.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Imagen 59. Las emociones que se pueden percibir en estos festejos son de diversión y alegría, un gran sentido de unión comunitaria, pues el número de personas que acompaña cada comparsa, resulta impresionante; y si a esto agregamos que el mismo día pueden llegar a salir hasta veinte flotillas de comparsas aún más. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 6026. Los vestuarios que usan son multicoloridos y cada año se dan a la tarea de diseñar uno nuevo con alguna temática y significado detrás. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

99

Estos desfiles no se realizan un solo día, son realizadas varias veces por cada comparsa a lo largo de varias semanas. También los horarios varían, pues unos desfilan de día, otras de tarde y otros terminan en la noche.

En nuestra zona de estudio en la época de carnaval algunas calles se llenan de estas comparsas y de gran parte de la comunidad. Los puntos de fricción que se producen son muchos y constantes, pues los flujos viales se ven constantemente interrumpidos para los autos e incluso los peatones, además que las comparsas suelen usar vías secundarias de gran tamaño o incluso vías primarias como Tláhuac. Al final de los desfiles cada comparsa ofrece una fiesta, algunas son más grandes que otras, en algunas se da comida y bebida a los que acompañaron a la comparsa. Ese día la fiesta no para, el baile y la música sigue. Una tradición verdaderamente impresionante.



Imagen 6127. Las comparsas tienen nombre, porque representan la identidad de sus integrantes. Algunas de las que se presentaron en el estudio tienen quince años de participar en el carnaval. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

3.2 USOS SINGULARES DE APROPIACIÓN FÍSICA DE LA ACERA PERMANENTE

Como vimos en los ejemplos anteriores las apropiaciones de la acera y de la calle, aun siendo intermitente, puede generar un serie de conflictos o puntos de fricción entre los ocupantes, sin embargo, al no ser de permanecía totalmente fija, es posible poder convivir con ellos, incluso algunos traen beneficios la ciudad.

Esta situación de apropiación se torna más delicada cuando la apropiación de la acera se da de forma física, transformando totalmente la estructura urbana y provocando un conflicto de intereses entre los usuarios.

N°1 Ocupación de banqueta para crear un espacio de uso privado

Podemos encontrar múltiples ejemplos en la CDMX y en nuestra zona de estudio donde la acera se ve ocupada de manera fija por los dueños de las viviendas colindantes.

Uno de los casos que más se presenta es el cierre de la acera para el peatón, donde los dueños, con la intención de generar un jardín, utilizan el espacio de la acera frente a su fachada, para que la familia de la vivienda y las amistades se reúnan en ese espacio para platicar sentados en la jardinera debajo de la sombra de sus árboles.

La apropiación física de este ejemplo, aun cuando no es permanente, si es constante por que los propietarios decidieron cerrar la acera en un extremo de su fachada con triplay y macetas, además de contar con dos jardineras que ocupan la mayor parte de la acera, creando un jardín que antecede su fachada.



Imagen 62. Aun cuando el espacio que es pequeño se puede observar en las tardes constantemente a la familia de ese hogar aprovechándolo la sombra de los árboles para sentarse a descansar, observar a los que pasan y platicar con los amigos y vecinos. En una segunda visita en un horario de mañana también se pueden observar a los niños jugar y los dueños de la casa lavando la acera para tenerla limpia. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

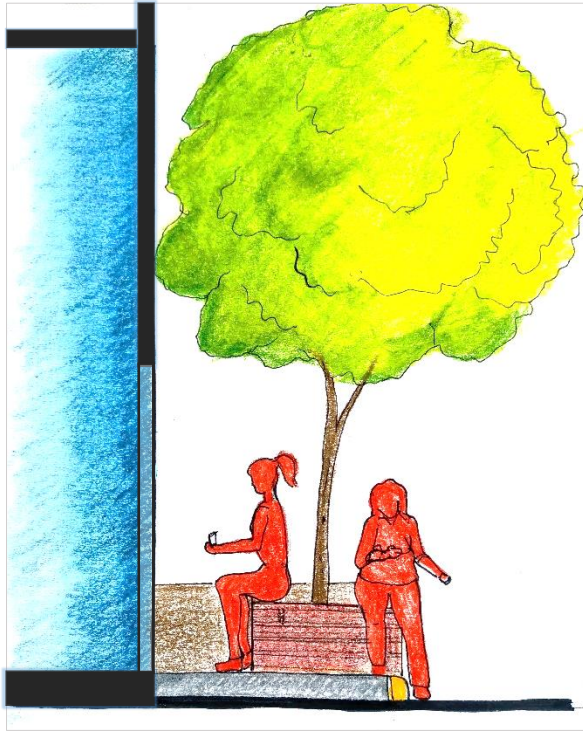


Ilustración 113. Sección de la acera. Podemos observar como es invadida la acera, cerrando el paso al peatón.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

Este tipo de apropiaciones ya se pueden considerar de carácter delicado, pues generan un conflicto de intereses colectivos donde los puntos de fricción son directos, pues para el peatón este espacio es intransitable, no podría encontrar en este espacio el resguardo que debe proporcionarle la acera, los autos tendrán que esquivar a los peatones que pasen caminando sobre el arroyo.

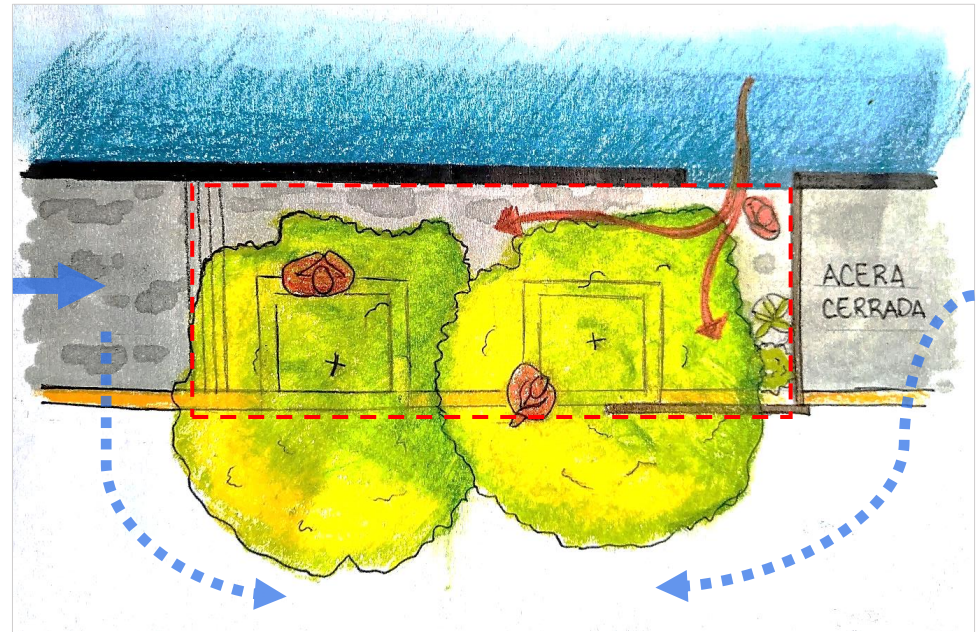


Ilustración 14. Planta de la acera. Podemos observar el área de la acera invadida, representada con la línea roja punteada, las flechas rojas representan la circulación de los habitantes de la casa y la extensión que se tiene a la calle, las flechas azules representan a los peatones y como su flujo se ve interrumpido por lo que tienen que virar y caminar en el arroyo vehicular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

N° 2 Asentamientos de vivienda temporal. Por emergencia

Esta imagen permite ver una serie de asentamientos populares de gente que ocupa este espacio de manera física, de esta forma la acera pasa a ser el adentro de una vivienda.

Esta situación evidencia un problema mucho mayor que viene como resultado de otras problemática sociales, económicas, así como la dificultad para conseguir un espacio dónde vivir puede provocar en algunos casos la necesidad de que la gente con situación más vulnerable busqué este tipo de alternativas.

En este caso se trata de afectados por el sismo del 19 de septiembre de 2017. En la alcaldía Iztapalapa-Tláhuac hubo muchas afecciones con las grietas que atraviesan grandes extensiones de manzanas y calles, por lo que muchas de las viviendas sufrieron grandes daños haciéndolas inhabitables. Esto orillo a muchas familias a buscar resguardo en las calles a través de la improvisación de casas armadas con madera, triplay, plástico, lonas, lámina y lo que tuvieran en sus posibilidades, colocándose a lo largo de una calle con muro ciego, configurando un asentamientos irregular.



Imagen 6328. Gran parte de estos daños no ha recibido atención por parte de las autoridades, muchas de estas casas campamento buscaron refugio con familiares y levantaron sus "campamento", muchas otras tardaron hasta dos años viviendo en esas condiciones antes de retirarse, en la actualidad solo dos mantienen su ubicación sobre la acera y la calle.

A finales del 2019 y lo que va el 2020 se ha podido observar en esta zona reciente intervención del gobierno en las casas afectadas, con algunos proyectos ya realizados y muchos aun en proyecto y proceso. Fuente: ©Isalia A. Paniaa. 2019.



Imagen 64. Calle Rosalita, col. La planta, alcaldía Iztapalapa.

Además esta situación es minimizada u oculta, al buscar imágenes en la plataformas como Google maps o Google earth, de las fechas durante las que estuvieron en el lugar estas ocupaciones no aparecen.

Para estas familias tener que vivir en estas condiciones representa un desafío para mantenerse seguros, antes las adversidades del clima y la inseguridad de las calles. Una persona se acercó y abrimos conversación, dijo haber estado viviendo en estos asentamientos, le preguntamos por la seguridad a lo que nos contestó -Con mido en la noche, nos encerramos bien...el otro día se escucharon balazos ahí en la esquina- señalo- mataron a un chavo, yo por eso me lleve a mis hijos a casa de mi mama, ahorita la única que vive aquí es mi suegra con un hijo". Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Lo que genera esta configuración en las calles es el desplazamiento de los peatones (flechas azules) hasta el frente de la vivienda para transitar con los autos y los moto taxis compartiendo el espacio del arroyo vehicular.

Los muros ciegos que dan a las aceras se vuelven espacios olvidados o "tierra de nadie", en ellos se pueden configurar sin número de apropiaciones físicas o temporales, pero también se pueden generar otras dinámicas más peligrosas que provoquen un espacio de inseguridad para los que las recorran.

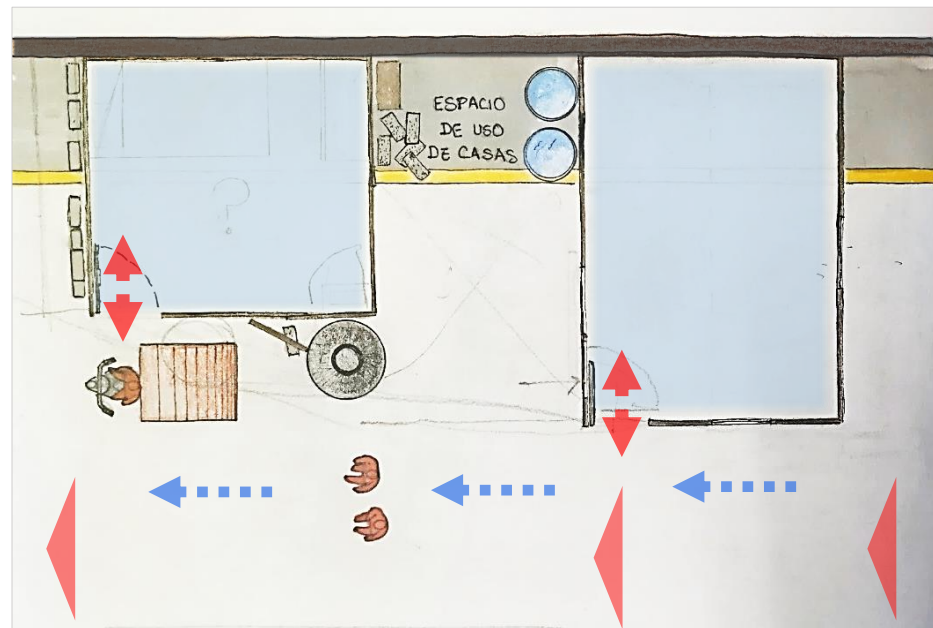


Ilustración 1512. Circulaciones y puntos de conflicto que se generan con los asentamientos de vivienda temporal por emergencia. Elaboración propia. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Nº3 La invasión de la acera por los automóviles

En la ciudad el problema de los estacionamientos para el gran número de automóviles que existen va aumentando, esto como resultado de la cultura de consumo implantada en la sociedad y por el mal desarrollo urbano de la CDMX –donde debes recorrer grandes distancias para llegar a los centros de trabajo- donde el sistema de transporte público es insuficiente o incluso inexistente. Estas situaciones favorecen el uso del automóvil.

Cada vez es más común ver aceras invadidas por automóviles estacionados sobre ellas. Esto da como resultado problemáticas de circulación peatonal, ya que las aceras quedan obstruidas, por lo que la gente tiene la necesidad de bajar al arroyo vehicular y caminar en él o cruzarse en lugares inadecuados a la acera de enfrente, provocando más confluencia en ella.

La obstrucción de las vías públicas no es un delito, pero si es una falta cívica⁶⁷, esto se encuentra estipulado en La Ley de Cultura Cívica de CDMX o en el reglamento de tránsito⁶⁸ el cual implementa el uso de multas en caso de faltas. Sin embargo, las instancias



Imagen 6529. Av. La Turba, división delegacional de Iztapalapa y Tláhuac

Las aceras son frecuentemente ocupadas por los autos de las viviendas colindantes, donde para no entrar y salir de la cochera, optan por invadir una parte o la totalidad de la sección de la acera. Nuevamente la acera se vuelve una extensión de la casa, pero con un uso que no brinda ningún beneficio a la ciudad y por el contrario dificulta el tránsito peatonal. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁶⁷Ciudad de México, *Ley de cultura cívica* (2017) Artículo 25, sección II y III (<http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Estatal/Ciudad%20de%20Mexico/w075470.pdf>)

⁶⁸SEMOVI *Reglamento tránsito de la CDMX* (2019). Artículo 30. Prohíbe estacionar cualquier vehículo: I. Sobre vías peatonales, especialmente banquetas y cruces peatonales, así como vías ciclistas exclusivas.



Imagen 66. Es común encontrar estacionados sobre las aceras a los autos donde las casas no tienen estacionamiento al interior o donde tienen varios autos que han llenado su estacionamiento, o cuando el viejo auto se descompone y prefieren subirlos las aceras dejándolos que se vuelvan chatarra.

Esta imagen muestra la inclemencia total de la apropiación física de las aceras y los efectos que tiene en el viandante. La invasión de la acera por el auto estacionado y posterior la invasión de la casa que saca su fachada hasta colindar con el arroyo vehicular obligan que las señoras se tengan que desplazar por debajo de la banqueta, además de que esas aceras no tienen las condiciones espaciales básicas para ser transitadas en silla de ruedas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

encargadas de regular y asegurar el bienestar del peatón⁶⁹ no tienen una acción real en esta situación, por lo menos no en la zona de estudio, donde en realidad no se ve a ningún personal de tránsito.

Esta situación pone en evidencia la falta de cultura vial que existe en nuestra ciudad, así como el poco respeto que existe por los peatones. También existe el hecho de que no se ponen en práctica las normas establecidas, lo cual no significa que las normas no funcionen en su totalidad, por lo que convendría revisarlas.

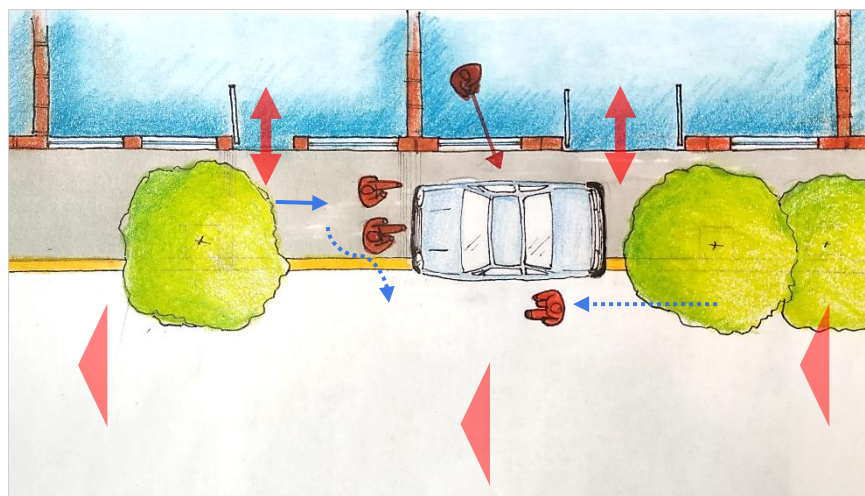


Ilustración 136. Circulación y puntos de fricción entre los usuarios ocasionados por la invasión de la acera por el automóvil. Esta situación se replica constantemente en toda la CDMX y en el país. Los peatones se ven obligados a bajar de la acera esquivando los autos que pasan por el arroyo vehicular, o muy pegados a la pared si hay espacio. Los autos que pasan de igual forma esquivan a los peatones. Elaboración propia. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁶⁹ |Ciudad de México reglamento tránsito de la CDMX (2019), Art. 6. El cual determina las obligaciones de los conductores de vehículos para garantizar la seguridad de los peatones. La encargada de sancionar esto es la Secretaría de Seguridad Pública, a través del Reglamento de Tránsito.

N°4 La invasión de la acera por las cocheras de estacionamiento

Dejar estacionado el auto fuera de la calle no es la alternativa más atractiva para sus dueños, ya que puede sufrir daños. Por cuestión de seguridad la mayoría de la gente que tiene autos busca el resguardo de este al interior de su hogar, sin embargo, en muchas ocasiones si se adquiere otro auto el espacio que se tienen ya no es suficiente para guardarlo, de tal manera que con el afán de solucionar su problema amplían su estacionamiento extendiéndose de la casa hacia la acera, provocando la obstrucción de la vía pública, creando un problema de circulación para los peatones.

El uso de vía pública para aumentar el área de un predio o de una construcción está prohibido⁷⁰, sin embargo,

Este tipo de invasión de la vía pública es muy común en bastantes lugares de la Ciudad de México. Esto es por el aumento de uso del auto por las familias, donde en ocasiones existen más autos que integrantes de familias.

Imagen 318. La forma en la que se presentan estas extensiones de cocheras es muy muy diversa, sin embargo lo que se replica es el despojo de la acera. Fuente: <https://www.facebook.com/vasorojo/posts/la-casa-de-yanet-garciaby-el-viejo-lesbiano/2041072439294796/>

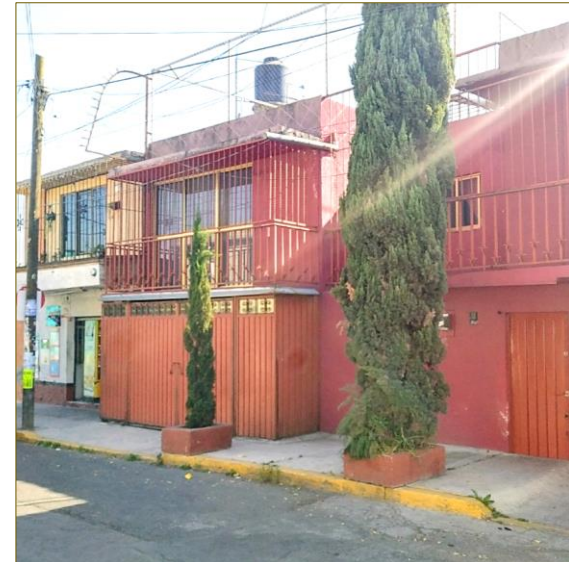
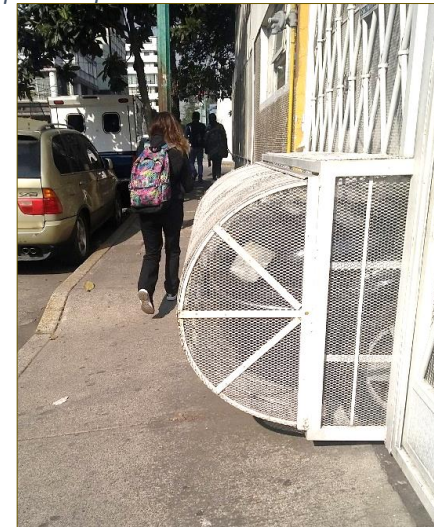


Imagen 307. Iztapalapa. En esta imagen podemos observar las condiciones de tránsito peatonal a las que se enfrenta la acera al ser obstruida por una cochera que sale de la vivienda y que toma partes de la vía pública para ampliarse. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

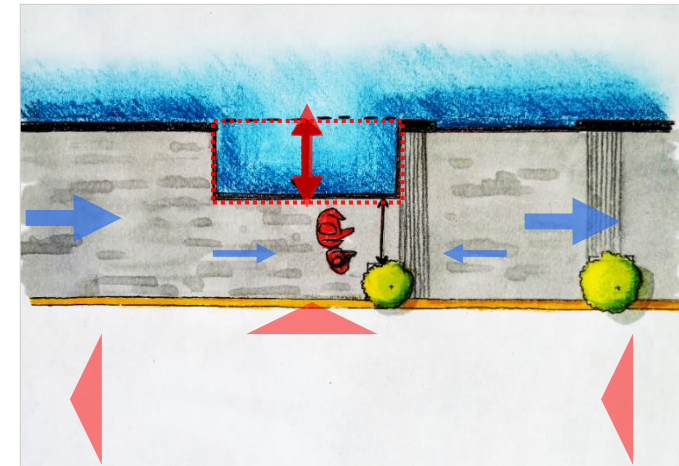


⁷⁰ Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal, (Trillas, 2011), art. 4



Ilustración 147 Si esta acera estaba diseñada para que caminaran dos personas juntas o dos personas en sentido contrario, ahora ninguna de estas dos actividades puede realizarse en este espacio. Estas acciones de apropiación imposibilitan uso adecuado de la acera reduciendo su calidad espacial y funcional. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Ilustración 1815. Circulaciones y puntos de fricción entre las viviendas y los peatones, en este caso el punto de fricción se materializa cuando se genera el constreñimiento en el espacio entre el portón y la jardinera. Ahora solo puede circular una persona a la vez por ese lugar, si se encuentran dos peatones uno tendrá que esperar a que el otro pase. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Esta actividad se debe de considerar un despojo donde el propietario de la vivienda pone delante su interés propio y deja de lado el colectivo. Según el reglamento de construcción estas adaptaciones pueden ser quitadas, sin embargo, en la misma sección habla de cómo distintas actividades de ocupación han impedido el cumplimiento de este artículo⁷¹, por lo que expone su incapacidad para dar soluciones a estos problemas.

Anteriormente ya existía el problema de los portones que invadían la acera al momento de abrirse, pues el abatimiento de encontraba hacia afuera de la vivienda, provocando la obstrucción de la acera. Pero ahora este tipo de estructuras son permanentes y cada vez más recurrentes, por lo que vienen a modificar la estructura y continuidad de la ciudad.

⁷¹ Ibid. Art 11 sección VII. Para aquellos otros fines que la Administración considere contrarios al interés público. Aunque en gran medida la ubicación de puestos semifijos, terminales de transporte, mercados, alimentos al aire libre, ambulante y otros han creado un problema a las autoridades para hacer cumplir este artículo.

N°5 Ocupación de la banqueta por materiales de construcción

En esta imagen podemos observar la "casa" del perro, la cual se encuentra en la acera a la orilla del acceso de la vivienda. Está hecha de manera muy improvisada, con material de construcción que seguramente el dueño guarda para en algún momento continuar la construcción de su casa.

En el reglamento de construcciones⁷² se refiere sobre los materiales de construcción o escombros generados en obra, los cuales pueden colocarse en la acera, mas no en el arroyo vehicular, hasta por 24 horas, tramitando el permiso correspondiente. También agregan que deben dejar mínimo 50 cm libre para el paso de peatones, la realidad es que esa medida es muy pequeña y difícilmente podrá usar para pasar alguna persona, sobre todo si esta tiene dificultad para desplazarse como un adulto mayor, una embarazada, entre otros.

Situar este tipo de elementos en la acera representa un peligro para el desplazamiento de las personas, los materiales pueden resbalar del lugar donde estén colocados y, si alguien los pisa, pueden tropezar con ellos. Se supone que estos también se deben de acordonar para guardar una distancia relativa.



Imagen 329. Los materiales que se dejan en la banqueta obstaculizan el paso de peatones, quienes tienen que bajar al arroyo exponiendo su seguridad. En esta imagen se hace evidente que el perro está ahí para resguardar el material al igual que el acceso de la vivienda, alejando a cualquier malhechor pero también retirando a los peatones. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁷² Ibid. Art. 188. construcción, escombros u otros residuos con excepción de los peligrosos, generados en las obras, podrán colocarse en las banquetas de vía pública por no más de 24 horas, sin invadir la superficie de rodamiento y sin impedir el paso de peatones y de personas con discapacidad, previo permiso otorgado por la Delegación, durante los horarios y bajo las condiciones que fije en cada caso.



Imagen 70.33 Colonia López Portillo, alcaldía Iztapalapa.

Deterioro de la imagen urbana y las condiciones físico materiales de la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

La realidad es que, en la práctica, muy pocos lugares de la ciudad -por lo menos no en las colonias populares- existe una revisión en torno a los escombros que se pueden dejar sobre las aceras, ya que se genera un abandono de parte de las autoridades que no prestan atención al mantenimiento de las aceras. Esta apropiación, además de afectar a los peatones, también tiene una gran afección en el deterioro de la imagen urbana y en la materialidad de las aceras.

En las colonias populares podemos observar muy constantemente y replicándose en diferentes zonas la apropiación física de la acera por materiales, los cuales pueden durar ahí meses o incluso años, pues los están guardando para cuando tengan dinero para construir. Otro caso es cuando están en obra y mientras esta dura los materiales permanecen en la calle, donde los albañiles realizan sus mezclas en la acera o el arroyo vehicular.

N°6 Ocupación de la banqueta para la casa del perro

Encontrar la casa del perro en la acera, es una cuestión más común de lo que se esperaría, aun cuando existe una ley de protección animal⁷³ de la CDMX que en la práctica está no se ejerce.

Desde hace muchos años existen personas que se preocupan porque los animales tengan derecho también a una vida digna, por lo que se ha buscado generar este tipo de legislaciones, sin embargo, para que esto funcione es necesario cambiar la forma de pensar de los dueños de las mascotas y sobre todo la percepción que se tiene sobre los animales de compañía, o en últimos casos, sanciones más severas.

La calidad de vida que tiene un animal amarrado a la orilla de una calle no son condiciones aptas, ya que viven en la suciedad, expuestos a las inclemencias del clima (sol, frío, aire) y de los peligros del exterior. Aun en estas condiciones la mascota se dedica a proteger la casa de sus dueños y la puerta de vivienda.

⁷³ Esta ley tiene como objetivo proteger a los animales, garantizar su bienestar, brindarles atención, buen trato, manutención, alojamiento, desarrollo natural, salud y evitarles el maltrato, la crueldad, el sufrimiento, la zoofilia y la deformación de sus características físicas, así como asegurar la sanidad animal, la salud pública y las cinco libertades del animal, siendo estas: libre de hambre, sed y desnutrición, miedos y angustias, de incomodidades físicas o térmicas, de dolor, lesiones o enfermedades, y para expresar las pautas propias de comportamiento.

Ley de protección a los animales de la Ciudad De México, 2018
http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_PROTECCION_ANIMALES_04_05_2018.pdf



Imagen 7134. Los dueños colocan a la mascota para proteger la vivienda en la entrada de la casa. Algunos en el día los sueltan un rato para que salgan a dar un paseo solo o hagan sus necesidades lejos de su casa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Imagen 7235. Deterioro de la imagen urbana de la ciudad por la ocupación física de la acera para volverlo la casa de la mascota. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



113

Tristemente esta condición se repite en varias calles del polígono de estudio, algunos en condiciones peores. Esta apropiación genera, además de un daño a las condiciones de vida de la mascota, un deterioro en la acera e incluso en el ambiente, ya que la imagen urbana también se ve afectada, pues muchas ocasiones los dueños ni siquiera limpian el espacio y se produce una acumulación de basura y desechos que contaminan al momento de erosionarse, convirtiéndose en polvo que respiramos.

En las condiciones espaciales de la acera desde luego genera un conflicto de uso en los espacios, los peatones por precaución rodean estos espacios por temor ser mordidos, bajan de la acera y caminan sobre el arroyo vehicular y provocando otro punto de fricción ahora entre peatones y automovilistas.

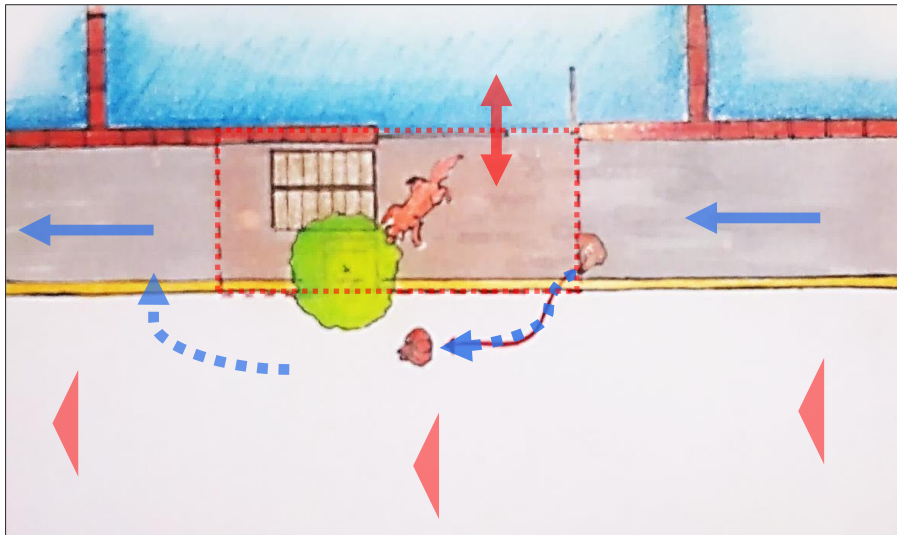


Ilustración 19. Circulaciones y puntos de fricción entre las viviendas y los peatones. En este caso la sería la mascota el punto de fricción más relevante, el que no permite al peatón el uso de la acera. Otro punto de fricción se produce entre el peatón que tiene que bajar a la acera y el automovilista que ve invadido su espacio para circular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Imagen 73. La banca y un pequeño jardín pueden modificar y dotar de belleza un espacio urbano como la acera. Las aceras en nuestro polígono de estudio son muy austeras y de sección pequeña, aun así la vegetación y el detalle de la banca dota de elementos que van transformando el espacio. Se debe de tomar en cuenta evitar generar espacios más angostos para no producir otro problema en las circulaciones. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

N°7 Las bancas, elemento de apropiación física de la acera y de gran valor social.

La banca aparece de nueva cuenta, pero ahora como objeto material usado como espacio de encuentro social, para el ocio o actividades recreativas. Este tema de ocupación tiene muchas aristas, por esta razón parece de especial importancia estudiarlo, sobretodo porque la podemos ubicar en distintos órdenes como el recreativo. Sin embargo, en este caso nos enfocamos a la ocupación física y aunque no siempre están ocupadas, la realidad es que están permanentes en las aceras.

Este punto podría estar a discusión si el colocar bancas fuera de la vivienda, ¿es una invasión que genera problemas en la vía pública?, y respondiendo a esto en primera instancia podríamos decir que en efecto el espacio peatonal se ve reducido, sin embargo, desde otro punto de vista, este tipo de apropiación es un ejemplo de cómo ante la carencia de espacios abiertos adecuados para el encuentro la solución que brindan las personas que viven ahí es dotar al espacio de las condiciones que ellos requieren, denotando también el sentido de pertenencia que existe por su espacio, así como la demanda de su derecho a él. Este tipo de apropiación produce en los espacios algo parecido a lo que sucede en los parques, pues brinda un espacio para permanecer en la tranquilidad o intranquilidad de la calle, tal vez un espacio privado en lo público, en el mejor de los casos con un área ajardinada. Estas condiciones permiten que estos lugares se vuelven espacios para compartir y núcleos de

reunión para socializar. Principalmente son núcleos pequeños y cerrados, pero que en su condición de estar en la acera permiten la convivencia y la apertura de acercarse a estos núcleos de manera superficial.

Esta forma de ocupación recuerda mucho lo que sucede en algunos pueblos donde la gente coloca sus bancas fuera de sus locales o de sus casas, con la intención de tener un lugar donde sentarse y observar todo lo que sucede en el exterior o de atraer a la gente conocida para platicar, sin tener que ingresar hasta el interior del hogar, o tal vez para ver si coincide con algún viajero fatigado pueda tomar un pequeño descanso antes de continuar. Al parecer las apropiaciones físicas de la acera por bancas pueden aportar puntos beneficiosos espaciales, pues, por ejemplo, en la construcción las aceras no se consideran condiciones que requieran uso de espacio para sentarse, como un adulto mayor el cual después de caminar unas calles requerirá un descanso.



Imagen 74 y 75. El uso de los espacios para el ocio puede mejorar las interacciones sociales de los pobladores, fortaleciendo su vínculo social y creando sociedades colectivas más interesadas en el bien común. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.





Imagen 76. Tláhuac. Podemos observar en muchas calles que se cierran a los automóviles y que en todo caso permiten sólo el acceso de los que viven en el interior, este cierre se da por medio de rejas, bolardos, cadenas o cosas de concreto fijas.

Sin duda los más agresivos son los que se cierran totalmente al exterior. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

N°7 Cierre de calles

En la ciudad cada vez es más común encontrar ejemplos donde el cierre de aceras y calles se da de manera permanente, esto como parte de una decisión vecinal o de un grupo de pobladores, con la capacidad monetaria para cerrar con la intención de generar espacios más seguros, en cuanto a delincuencia y el flujo de autos, sin considerar el interés público o los conflictos que esto puede provocar.

Desafortunadamente lo único que ocasiona es romper la trama urbana, por lo que se generan una serie de problemas en las circulaciones, lo cual empeora cuando el cierre de las calles también es para el peatón, por lo que se crean grandes murallas que imposibilitan el desplazamiento por las largas distancias provocando que la única forma de desplazarse sea a través del automóvil, transportes no motorizados o transporte público.

Este cierre a el exterior genera que los espacios de fuera se vuelvan más inseguros para los que transitan estos espacios, por lo que se debe buscar una ciudad abierta para todos.

N°8 La acera para uso comercial

La acera cumple un papel importante en la economía mexicana, pues existe un gran porcentaje de personas que adquieren su sustento económico a través de la colocación de puestos temporales o fijos y en sus distintas variedades. Algunos colocan una tela en la acera, otros tienen la condición de ser constantes y colocarse en ciertos horarios y días, los que se extienden desde el interior de la casa hasta la acera y otros tienen un puesto fijo de metal que construyen en la acera.

En tanto a la necesidad de un ingreso, muchas familias tienden a “echar a andar un negocio” y a falta de espacio en la casa o la posibilidad de rentar un local⁷⁴, usa la acera para colocar su negocio.

Con la nueva situación sanitaria y de desempleo, que generó medidas como la cuarentena, el incremento de locales ambulantes creció, sobretodo en productos de primera necesidad, pues con el cambio y las medidas de resguardo en el hogar los habitantes modificaron sus dinámicas, por lo que tener este tipo de negocios facilita en el encierro poder obtener productos básicos, sin necesidad de desplazarse a un supermercado.

Los comercios en gran medida dependen de la demanda por parte de los compradores, por lo que las calles que suelen llenarse de



Imagen 7736. Aunque la imagen de la izquierda es un ejemplo de una ocupación comercial temporal, el uso tiende a ser cotidiano.

En esta imagen se alcanza a ver como la parte de enfrente de la casa ya es usada como herrería y a falta de espacio este puesto de cosas de segunda mano se extiende sobre la acera, pero en la parte izquierda también podemos encontrar instalado un puesto metálico que por el momento permanece cerrado, pero invade la acera, haciendo imposible el paso peatonal por la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

⁷⁴ El mercado inmobiliario en la ciudad ha jugado un papel muy importante para que los costos de los locales estén en precios exorbitantes.



Imagen 378. El uso del muro ciego es una condición que aparece constantemente en estas apropiaciones, los puestos se ubican en estos pues así evitan un punto de fricción con los habitantes. Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2018.



Imagen 79. Podemos observar a lo largo de la ciudad el abandono de algunos puestos ambulantes. En lugar de convertirse este lugar un punto comercial donde el vendedor adquiera sus ingresos, se vuelven cajones para apartar su espacio de acera imposibilitando a los viandantes dar uso a ese espacio. Fuente: @Isalia A. Paniagua, 2019.

comercio ambulante tienden a ser por donde hay mayor flujo peatonal y vehicular. Estos negocios tienden a irse extendiendo, sobre todo si la demanda de sus clientes aumenta.

Es necesario que exista una regulación sobre el tema de comercio ambulante. En internet existe registro de que existía un reglamento para el D.F. en el año 2004, para el comercio ambulante, reglamento que parece haber sido retirado y en la actualidad me ha resultado imposible conseguir. Sin embargo, estos reglamentos y normas en torno al comercio ambulante que han existido y que actualmente existe uno para locales comerciales, no son eficaces al no ser respetados, pues por parte de las autoridades no existe una regulación que permita se cumplan las reglas, entre otros factores que intervienen, como son, los intereses de los locatarios o puesto ambulantes. Es necesario implementar una nueva regulación que estudie las verdaderas condiciones en que se da el ambulante, los puestos fijos y las afecciones que tiene para la población que transita por espacio no adecuados para el ambulante. Pero sobretodo, es necesario que estas regulaciones sean aplicadas por los trabajadores no asalariados y que exista una plena regulación por las instancias correspondientes.

La mala configuración de algunas partes de la ciudad propicia que algunas aceras no sea posible la colocación de comercio, como las que son muy pequeñas, más aun estas son invadidas y por sus dimensiones provoca demasiados problemas para el desplazamiento.

Esta mala o inexistente planeación urbana de la ciudad, donde los centros de comercio están mal distribuidos, genera que la misma población local vea una oportunidad de negocio mientras soluciona una necesidad.

La apropiación de la acera por parte del comercio no regulado resulta en un gran problema en los desplazamientos de la ciudad donde los peatones son despojados de su espacio y se les somete a realizar sus desplazamientos esquivando a los comercios, aglomeraciones de gente y exponiéndose a los autos al tener que bajar de la acera.



Imagen 80. Puesto semifijo ubicado en calle crisantemo, Col. El rosario, alcaldía Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2018.

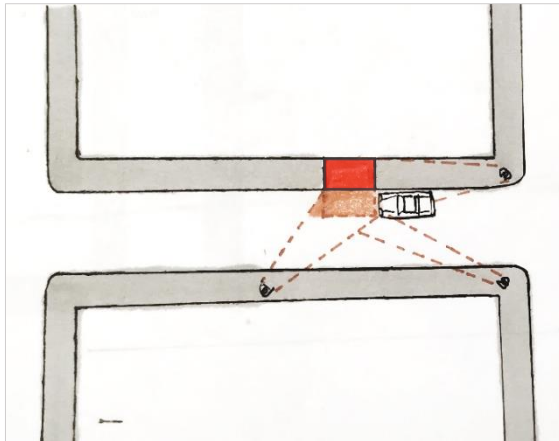


Ilustración 2016. Puntos focales puesto ambulante con apertura visual al arroyo vehicular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

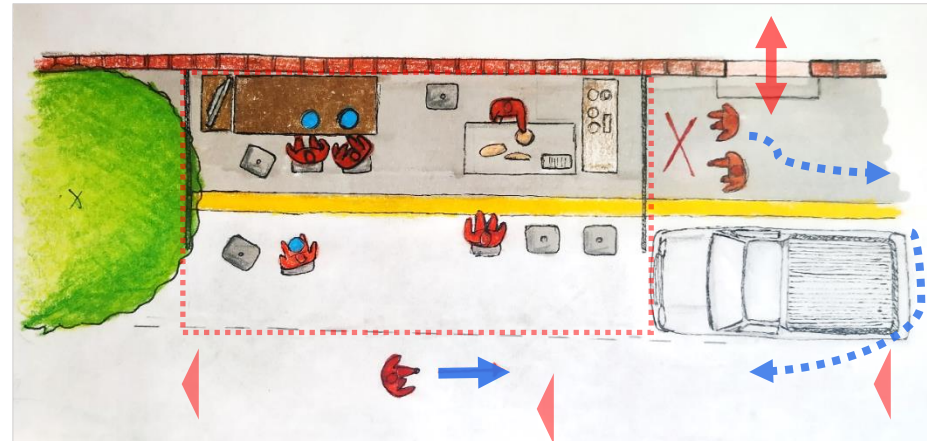


Ilustración 20. Puesto ambulante no fijo a mitad de calle y sobre acera con apertura visual hacia el arroyo vehicular. Generalmente este tipo de locales no fijos se colocan a diario y delimitan su espacio únicamente con lonas o plásticos. El árbol protege del viento y su camioneta también sirve como muro protector. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

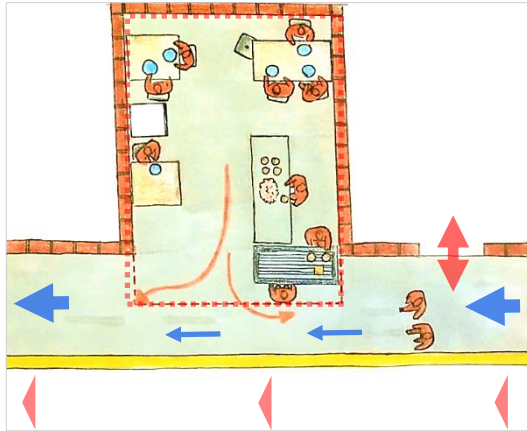


Ilustración 21. Local comercial de comida que se abre y extiende hacia la calle e invade parte de la acera dejando solo un espacio para los peatones, y constriñendo los espacios, obligando a los peatones de uno en uno o a bajar de la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

121

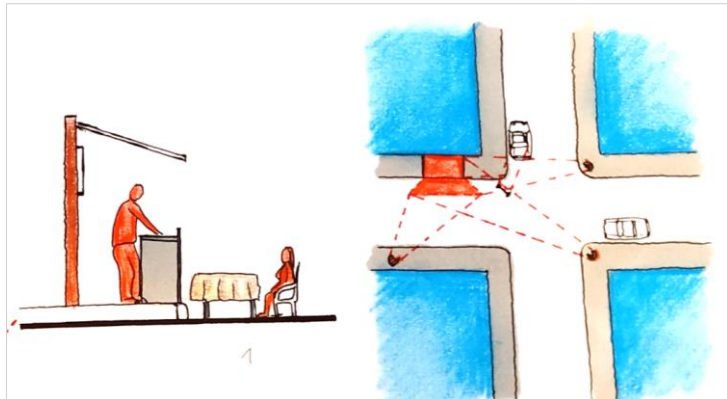


Ilustración 22. Puntos focales y corte de puesto ambulante con apertura visual al arroyo vehicular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Sin embargo, los comercios informales no son los únicos que se apropian de las aceras, también tenemos gran cantidad de casos, incluso con más frecuencia, de locales comerciales que extienden su local hasta la acera, para que la gente que pasa vea sus productos.

En cuanto a orden de los espacios urbanos debe reconocerse la maestría de los comerciantes, pues para elegir sus espacios buscan un lugar donde generan las mejores condiciones de comodidad y seguridad, que los protege del frío a la vez que mejoran la distribución y optimización de los espacios, por ejemplo, afuera de una casa con muro ciego.

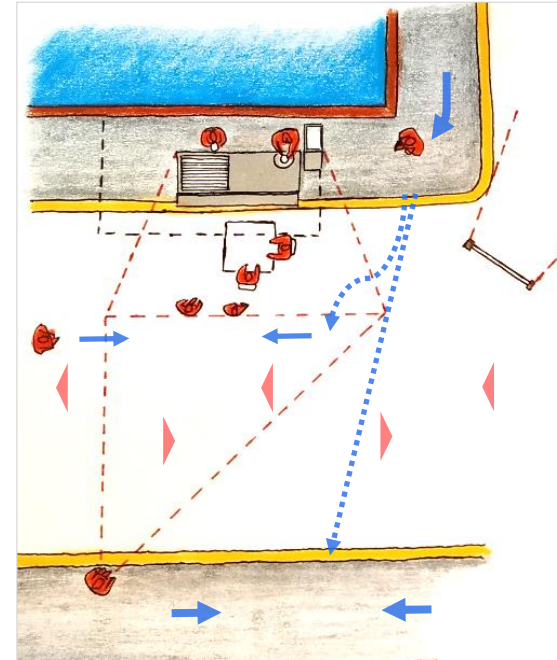


Ilustración 173. Puesto ambulante semifijo en esquina de calle y sobre acera. Con apertura visual hacia el arroyo vehicular. El área de comensal se ubica sobre el arroyo vehicular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

La elección de la ubicación en relación a las manzanas, el cual puede ser en esquina o medianera, tiene su razón de ser, por ejemplo, el colocarse sobre la vía que tiene mayor movimiento o en esquina donde alcanzan mayor número de clientes por el mayor número de puntos focales que este proporciona.



Imagen 81. Carrito de tacos. Calle Aldama, alcaldía Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

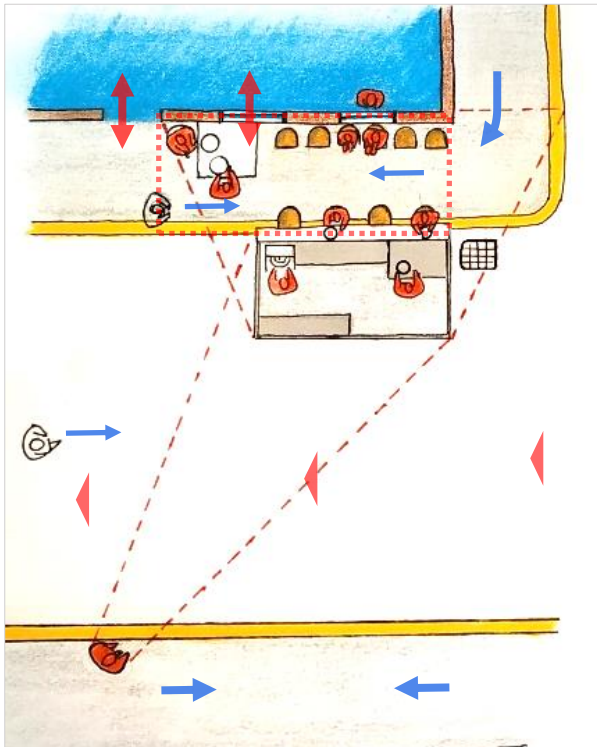


Ilustración 24. Circulaciones y puntos de fricción en la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

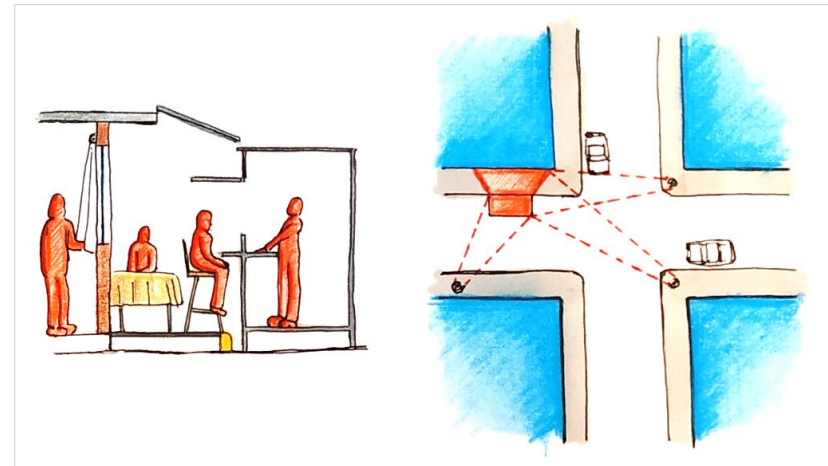


Ilustración 25. Puesto ambulante móvil en esquina de calle, sobre arroyo vehicular, posición que obstaculiza la visual hacia el otro lado de la acera, logrando obtener mayor privacidad. El área de comensal se ubica sobre la acera dejando solo un pequeño espacio para el tránsito peatonal el cual debe esquivar sillas y mesas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Conclusión

En este capítulo, se intentó exponer el panorama de la apropiación de la acera dentro de sus usos con connotaciones simbólicas, culturales y tradicionales, desde su uso físico espacial.

Estos casos, son el resultado de las observaciones realizadas durante el estudio de campo dentro de nuestro polígono de estudio de las distintas actividades de uso singular⁷⁵, que se generan en la acera y las interacciones espaciales que cada caso produce entre los distintos actores que interactúan en el espacio. En estas interacciones es común encontrar puntos de fricción, los cuales son las internaciones que pueden generar algún conflicto de intereses en los usos. Estos puntos de conflicto se describen en las láminas que representan cada caso a manera de texto y en algunos casos se ven representadas en las ilustraciones que aparecen, incluyendo las circulaciones de los ocupantes y con ello la posibilidad de puntos de fricción, los cuales marcan el momento de las interacciones que se tienen entre las personas que participan en el uso de la acera. Estos pueden ocasionar problemas o algún conflicto que incluso puede terminar en accidentes y zonas de peligro.

En la siguiente tabla se encuentran los casos más representativos que se eligieron, resultado de los recorridos realizados en polígono de estudio, ya sea por la frecuencia con que aparecen o por la particularidad que estos representan, analizarlos permite acercarnos un poco más a la comprensión de las relaciones cotidianas que se generan en torno de la acera de la calle doméstica en el polígono de estudio, sin embargo, a manera aventurada se puede decir que nuestro polígono de estudio es representativo de

⁷⁵ Cuando nos referimos a apropiaciones singulares y de temporalidad intermitente se trata de todas esas apropiaciones y ocupaciones divisas que distan de la ocupación primigenia a la que estas destinadas que es a la movilidad y traslado del peatón.

muchas colonias populares y barrios de la ciudades de México, por lo que puede ser una referencia de estudio para analizar otras zonas de la CDMX.

Como ya lo hemos visto en las páginas anteriores existe una gran variedad de apropiaciones singulares simbólicas y físicas:

Tabla 2. USOS SINGULARES DE LA ACERA	
Apropiación simbólica intermitente de la acera como:	Apropiación física de la acera
Banqueta	Ocupación de banqueta para crear un espacio de uso privado
Apropiación territorial simbólica	Asentamientos de vivienda temporal. Por emergencia
Espacio de vínculo social y organización colectiva.	La invasión de la acera por los automóviles
Extensión de la casa	La invasión de la acera por las cocheras de estacionamiento
Espacio de esparcimiento y ocio: <ul style="list-style-type: none"> ○ El juego en la calle y contemplar desde la banqueta ○ Recreativo ○ La acera como espacio para pasear al animal ○ Cierre de calles para la fiesta ○ Apropiación cultural. El carnaval, espacio de fiesta y tradiciones. 	Ocupación de la banqueta por materiales de construcción
	Ocupación de la banqueta para la casa del perro
	Las bancas, elemento de apropiación física de la acera y de gran valor social.
	Cierre de calles

Aun cuando estos no son todos los usos singulares de la ocupación de la acera, son los representativos elegidos no porque no se hayan presentado otros, sino por cuestiones de tiempo y por darle continuidad a lo que prosigue en la investigación, sin embargo, sería interesante posteriormente concluir con los casos faltantes, algunos de estos son: el **abandono de la basura** en la acera, el uso de la acera como **hogar para los sintecho** y otros que podría estar omitiendo.

Ya planteado a través de los ejemplos anteriores, las apropiaciones de la acera y la calle, que aun siendo de tipo intermitente, puede generar un serie de conflictos o puntos de fricción entre los ocupantes, sin embargo, al no ser de permanecía totalmente fija, se propone la posibilidad de poder convivir con ellos, como **apropiaciones y usos tolerados**, incluso algunos traen beneficios a la ciudad, ejemplo de esto podría ser el barrer tu banqueta lo cual beneficia el mantenimiento de la acera y aporta ambientalmente al retirar los residuos de la acera, por tanto esto conlleva beneficios a la salud y a mejorar la calidad de la imagen urbana de la ciudad. También el uso de los espacios para el ocio puede mejorar las interacciones sociales de los pobladores, fortaleciendo su vínculo social y creando sociedades colectivas más interesadas en el bien común, sin embargo, no por traer ciertos beneficios se eximen la situación a la posibilidad de generar puntos de fricción entre los que participan en las interacciones de la acera, los cuales principalmente son los dueños de las casa o predios, los peatones y los automovilistas, en este caso debe de plantear la necesidad de generar cultura social con una visión de colectividad e interés por el igual para crear relaciones más sanas .

Esta situación de apropiación se torna más delicada cuando la apropiación de la acera se da de forma física, transformando totalmente la estructura urbana e imagen urbana y provocando un conflicto de intereses entre los usuarios.

La zona de estudio es muy compleja y problemática por presentar un gran **número variable y heterogéneo de ocupaciones**, sin embargo, en ellas aparecen algunas cosas positivas que podrían representar posibilidades para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, la tolerancia y respeto al otro, visto como un igual.

Dentro de las apropiaciones físicas podemos encontrar también usos que representan posibilidades positivas para la funcionalidad de la acera, como es la colocación de bancas, pues el mal que produce es menor a todos los beneficios que se pueden generar. Esto podría beneficiar a toda la población, pero principalmente a secciones de la población que generalmente se ven desfavorecidos y olvidados, por ejemplo los ancianos, quienes en los largos recorridos quienes en los largos recorridos no tienen un **espacio para permanecer descansando**, por lo que se busca propiciar el uso de la acera para poder recorrerla a pie, disfrutando de una caminata y posteriormente descansando. Para contemplar esto como opción se debe estudiar a fondo el tema y revisar que en los de la acera no representen obstrucciones a los espacios destinados a los peatones.

Es evidente que las condiciones físicas y espaciales de las aceras y las calles del polígono de estudio están muy deterioradas, mal diseñadas y distribuidas, cuentan con poca vegetación y mal distribución de servicios, falta de mobiliario urbano, entre otros, por lo que se debe brindar una solución a estas necesidades a través de rehabilitación o reconfiguración de las calles.

Es importante también resaltar las virtudes que identificamos del polígono de estudio:

- Dentro de esta zona los habitantes, y sobre todo los pobladores originarios, tiene un sentido de interés en favor de la colectividad y el bien común, en respuesta a las carencias que de manera generar les ofrece la ciudad.

- La relación existente de vivienda acera. Los espacios de la acera son usados cotidianamente para sus distintas actividades, las cuales en algunos casos abarcan toda la calle. Las actividades de ocio pueden mejorar las interacciones sociales de los pobladores, fortaleciendo su vínculo social y creando sociedades colectivas más interesadas en el bien común
- El uso de la acera vuelve a los espacios más seguros.
- La apropiación simbólica territorial presentan menos condiciones de deterioro material y mejor calidad en la imagen urbana
- Mantienen una serie de tradiciones de gran valor cultural, las cuales se realizan en las calles con apertura a los visitantes, dotando de cualidades de identidad al espacio público.
- La configuración de las casas de esta zona se da de una forma abierta al exterior, con ventanas y puertas que dan directamente a la calle, a excepción de nuevas formas que, como medida de seguridad, crean muros totalmente cerrados con un portón de extrema seguridad, desligándose de lo que pueda suceder afuera, resguardándose en el interior de sus bunker.

Aun con las malas condiciones que tiene estos espacios populares de la ciudad, en este espacio lo que se necesita es un mejoramiento urbano del espacio, pues ya cuenta con muchas otras cualidades a su favor. La carencia que brindaban los espacios urbanos, la falta de servicios o de mala calidad con los que aún se cuenta y la negación de centros de trabajo cercanos a estas zonas, parece haber dado como resultado la necesidad de crear lazos de cooperación entre los pobladores.

Es cierto que también existen muchos problemas en las apropiaciones físicas que afectan a terceros y que deterioran los espacios y la imagen urbana, por esto la

importancia de fomentar una visión de interés colectivo y la intervención de las autoridades regulatorias.

Dado que son los habitantes los que le dan uso y significado a las aceras y a la calle en su conjunto, las leyes y reglamentos deben contener mayor elementos jurídicos que atiendan los usos reales y apropiación de estos espacios; El gobierno desde las instancias pertinentes deben implementar formas que regulen las condiciones físico materiales de la acera, especialmente en las zonas populares, pues son espacios que desde su fundación no han sido tomados en cuenta y durante los años posteriores no se han realizado las mejoras suficientes. Esto con la intención de generar espacios integrales, heterogéneos y multifuncionales.

Para cerrar este capítulo y a manera de conclusión, entendemos la acera como un espacio de factores contradictorios y en ocasiones conflictivos, que se regula a través de acuerdos de tolerancia –no estipulados legalmente- en las relaciones de distintos actores: habitantes; instancias gubernamentales que administran y regulan este espacio; y los peatones que usan los espacios para transitar. Estos actores son los que configuran, materializan y mantienen las condiciones espaciales de las aceras, participando desde diferentes puntos en la configuración de la acera generando contradicciones e inestabilidad en su regulación.

CAPITULO 4

LA APROPIACIÓN DE LA ACERA POR LOCALES COMERCIALES Y AMBULANTES. CASO DE ESTUDIO COLONIA JOSÉ LÓPEZ PORTILLO, ALCALDÍA IZTAPALAPA

El comercio ambulante se presenta a lo largo de la historia de la ciudad de México en diversas formas históricas de mercadeo, siendo estas formas el resultado del sincretismo cultural entre nuestra cultura prehispánica y la cultura española principalmente, así como el paso de los años.

“el proceso de desarrollo histórico del comercio ambulante en la Ciudad de México, se muestra que parte de sus antecedentes se pueden ubicar en el tianquiztli, mercado de la sociedad azteca”⁷⁶

Esta condición se repite en otros lugares y épocas.

“Antes de la aparición de las primeras aceras en Paris, las calles eran los espacios ocupados por los transeúntes, pero también era ese espacio donde los comerciantes alojaban sus puestos.”⁷⁷

Dado que el ambulante difícilmente desaparece, pues constituye una forma de comercio informal con la que gran parte de la población obtiene su sustento. Con la aparición del carro, estos desocuparon este espacio y se alojaron de nuevo en el espacio del peatón.

⁷⁶ Jorge García Guzmán, *Los orígenes del comercio ambulante en la Ciudad de México*. (México, Tesis UNAM Economía, 2001) 16. <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/GarciaGJ/cap1-1.pdf>

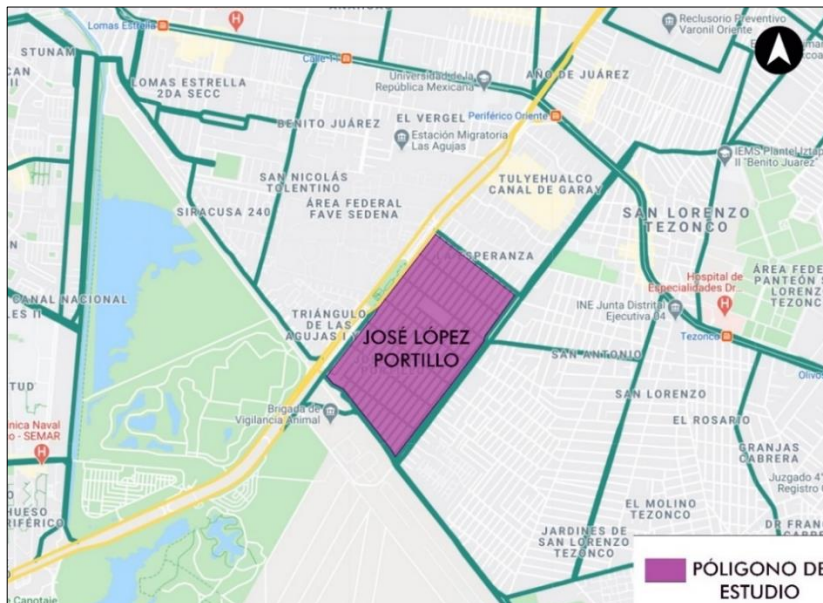
⁷⁷ Federico Corradi, *“Daniel Vaillancourt. Les urbanités parisiennes au xvii^e siècle. Le livre du Estudios franceses”*, Revista *Studi Francesi* 175 (LIX | I) | 2015, 145-146 <https://journals.openedition.org/studifrancesi/445>

Introducción

Dejando claro que las apropiaciones de la acera de carácter físico pueden generar conflictos más aparatoso que las apropiaciones simbólicas e intermitentes, se identificaron los casos más recurrentes que se presentaron a lo largo del estudio y se eligió uno para dar seguimiento:

- **La apropiación de la acera por locales comerciales y ambulantes.**

La apropiación de la acera por espacios de carácter comercial que observaremos en la investigación se repite en la CDMX y en muchas ciudades a lo largo del país. Por esta razón parece urgente desarrollar el tema a profundidad, por lo cual decidimos definir dentro de la zona antes estudiada un polígono que presente características relevantes en torno al tema de la apropiación de la acera por ocupación comercial.



Plano 1. Polígono caso de estudio en col. José López Portillo, alcaldía Iztapalapa. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

El caso de estudio se aborda en la **colonia José López Portillo en la alcaldía Iztapalapa**.

Se eligió el tema del uso comercial y la zona del estudio de caso pues sus condiciones son representativas de las zonas populares de la CDMX en la actualidad.

Este es el tema central de la investigación, para abordarlo se presentan una serie de estudios de la banqueta en torno a la ocupación comercial, para establecer los valores que interesan registrar dentro este caso de estudio, tenemos que realizar las siguientes preguntas:

- ¿Cuáles son los tipos de ocupaciones que se presentan por parte de los comercios o locales que invaden la acera? ¿Qué conflictos generan estas ocupaciones?
- ¿Cuánta superficie de la acera ocupa un comercio ambulante?
- ¿Qué espacio utiliza para colocarse respecto a la manzana y a la acera?
- ¿Cuáles son los usos de suelo y si de verdad corresponden con lo que sucede en la zona?
- ¿Cuáles son las actividades comerciales que más se presentan en la acera y en qué condiciones se dan?

El levantamiento de los datos se realizara en campo con el uso de fotografía, mapas, de secciones de calles y plantas de algunas ocupaciones físicas. También realizaremos un levantamiento de los usos de suelo verdaderos de los locales comerciales y las ocupaciones por locales ambulantes de tres calles en la colonia, las cuales representan los ejes comerciales principales, esto como parte de las herramientas de análisis.

4.1 Tipos de ocupaciones de la acera por locales comerciales o ambulantes.

Para iniciar la observación de este caso de estudio se determina: ¿Cuáles son los tipos de ocupaciones que se presentan por parte de los comercios o locales que invaden la acera?; ¿Qué conflictos generan estas ocupaciones?

Se observaron tres tipos de ocupación de comercio informal: **fijos, semifijos y temporales**, así como la forma en que realizan la ocupación en la acera, la cual puede partir desde:

- a) El interior de un local o vivienda y extenderse hacia la acera, o incluso sobrepasarla.
- b) Ubicarse sobre la acera.
- c) Sobrepasar la acera y llegar a expandir su espacialidad hasta el arroyo vehicular, usualmente utilizado el lugar para estacionar los coches.

A continuación se pudo descubrir los tipos de ocupación de la acera en relación de la temporalidad que pasan en ella.

LOCALES SEMIFIJOS

Este tipo de locales **suele estar constantemente en ese sitio**, con sus horarios y días que pueden variar ligeramente. Están **constituidos con materiales fáciles de mover** como mesas, bancas, estantes, estructuras metálicas desmontables, etc.

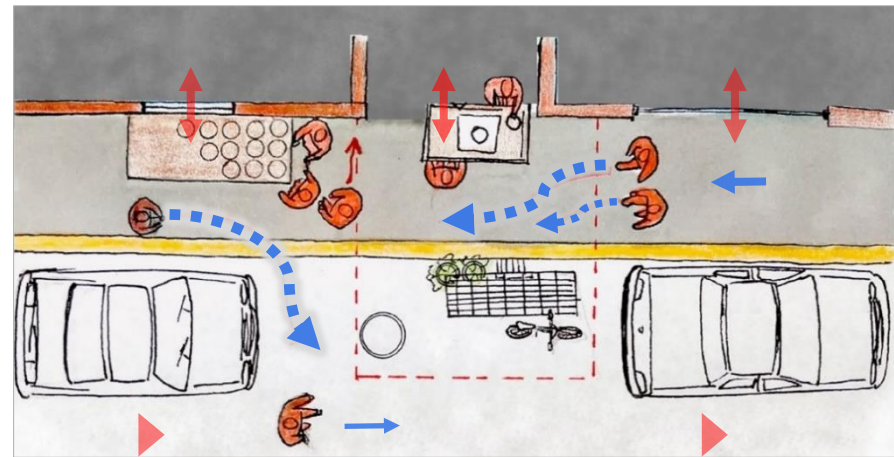
Este tipo de ocupaciones es muy común verla con los puestos ambulantes y por parte de los locatarios de algunos restaurantes o tiendas de todo tipo, que se extienden en franjas sobre la acera. Algunos de ellos con el paso del tiempo han ido agregando algunos aditamentos que facilitan su colocación o estancia, ejemplo de esto son los toldos con los que se cubren, los cuales en ocasiones se apoyan en postes sobre la acera, lo cual puede provocar algunas dificultades para el que transita.



Ilustración 186. Podemos observar dos locales con apropiación de la acera semifijos, el primero corresponde a un puesto ambulante y el otro, al local de tortillas que extiende el espacio de su negocio hasta la acera, y en el arroyo vehicular que usualmente sirve como estacionamiento se extiende colocando algunos objetos que impiden el paso a los autos. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Ilustración 27.38 Podemos observar los desplazamientos necesarios por los peatones para transitar la acera que se encuentra ocupada por dos puestos, uno de ellos extiende su local hacia la acera y el arroyo vehicular, provocando agrandando su local y asegurando que sea visible al vehículo y al transeúnte.

El local contiguo se trata de una dulcería que edad tiene una señora de edad adulta, se coloca en ese espacio de manera constante con el permiso de su familia a la cual pertenece la casa que colinda con la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Existen situaciones donde este tipo de ocupación por locatarios y ambulantes no es tan invasiva y problemática, por lo que podría convivir este uso con el peatonal. Esta condición se cumple siempre y cuando el espacio libre mínimo que quede para tránsito peatonal sea suficiente para darse en ambos sentidos. Sin embargo, siempre debería priorizarse al peatón, por lo que los comercios tendrían que buscar ubicaciones adecuadas que no perjudiquen el tránsito peatonal.

LOCALES TEMPORALES

Este tipo de locales se caracteriza por **colocarse ocasionalmente**, con respectivos **horarios y días**.

Son fáciles de mover, **siempre quienes los colocan, los deben retirar**. En ocasiones el local consta solo de los elementos que se venden o en ocasiones también están contruidos por lonas, plásticos, estructura de metal, huacales, tarimas, cajas de plástico, entre otros.

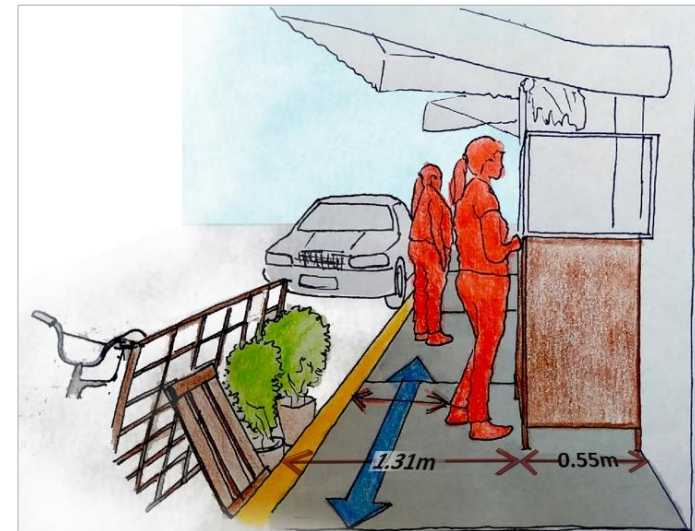
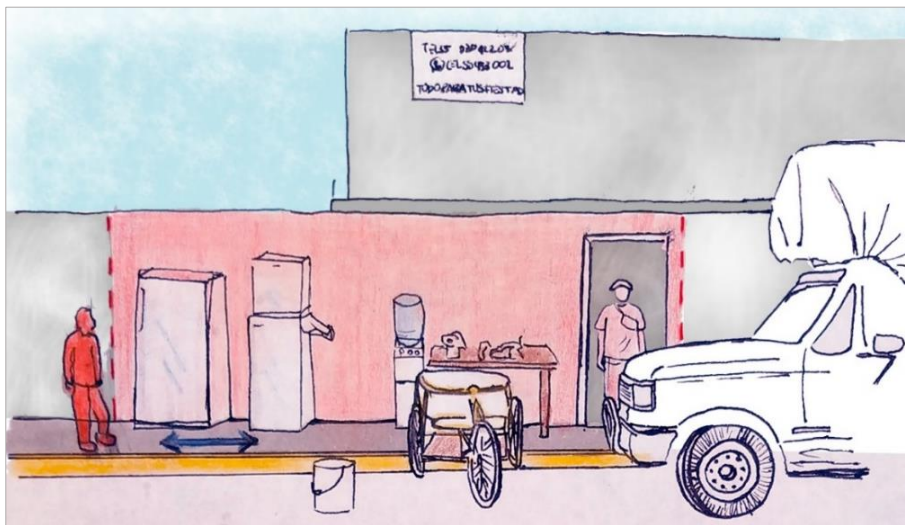


Ilustración 28. Los puntos de fricción que se generan en una acera de uso general son múltiples. Para poder desplazarse en una acera en dos direcciones (ida y vuelta) se necesitan por lo menos 1.20m. En esta imagen podemos observar como el mueble del local roba 55 cm de la calle más el espacio que usa la persona que compra aprox. 50 cm, quedando un espacio aproximado de 80 cm lo que limita el paso a una sola persona. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Ilustración 29. La condición temporal de este ejemplo que se presenta se justificó, pues el señor solo se coloca los fines de semana. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

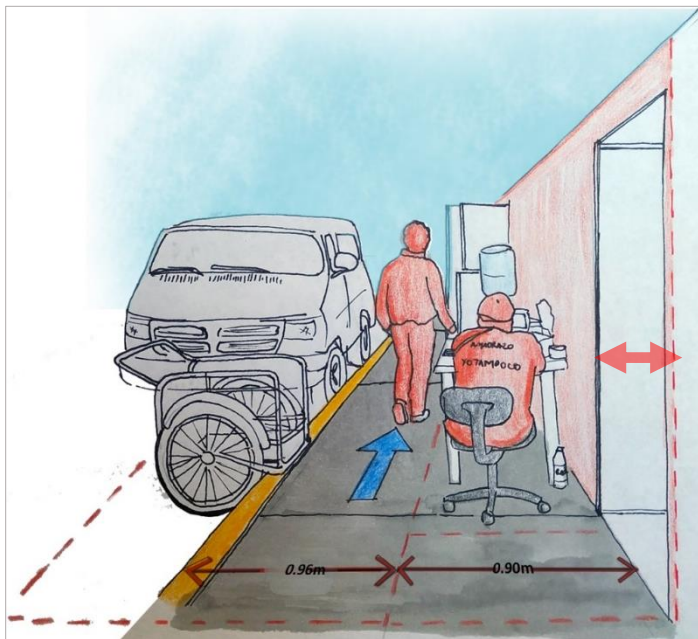


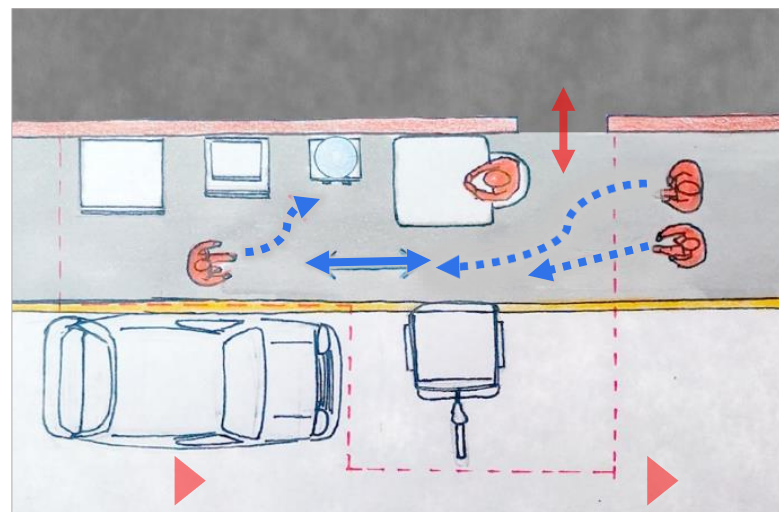
Ilustración 30. Las dimensiones de la acera son de 1.86m al colocar un puesto en la acera, este quita casi la mitad del espacio, dejando libre solo 96 cm, lo que permitiría que solo un peatón camine por ahí, pero si un cliente llegara a comprar el paso se vería totalmente obstruido. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

En esta imagen podemos observar al comerciante, que vende electrodomésticos en la acera contigua a la fachada de su hogar. A lo largo de la acera coloca los refrigeradores y deja un pequeño espacio para el paso peatonal, además, iniciando el arroyo vehicular frente a la salida, también lo aparta, para evitar que se coloquen vehículos frente a su local y obstruyan la vista de los posibles compradores.

En estos espacios reducidos, cuando existe un encuentro cruzado de personas que transitan la acera, se ve necesario que alguien se repliegue a un lado para permitir el paso, además, si es que se va acompañado, uno tendrá que ir adelante del otro en la limitantes espaciales.

Para colocar comercio en la acera es indispensable que esta cuente con un sección que permita un espacio mínimo libre para el paso del peatón, por lo que el comercio debe considerar el tamaño del local y una área extra para los clientes.

Ilustración 191. Circulaciones y puntos de fricción que produce el ejemplo mostrado para ejemplificar los locales temporales. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



LOCALES FIJOS

Existe una constante de la invasión de la acera por parte de los comercios fijos, donde se asientan puestos de lámina galvanizada, aluminio o acero inoxidable. Estos tienen como condición ser **estructuras no movibles**, que **se encuentra permanentemente sobre la acera**, por lo que **obstruyen la circulación peatonal constantemente**.

Cuando la extensión de la acera es lo suficientemente grande, los locales metálicos aparecen orillados hacia el arroyo vehicular, dejando un pequeño callejón entre estas estructuras y las fachadas colindantes. Este pequeño espacio que queda se tiene que maniobrar entre los clientes que acuden a los locales y los transeúntes, algunos bajaran al arroyo vehicular para tratar de evitar el tráfico peatonal, lo que generara otro problema, pues ahora los coches y peatones deberán esquivarse.

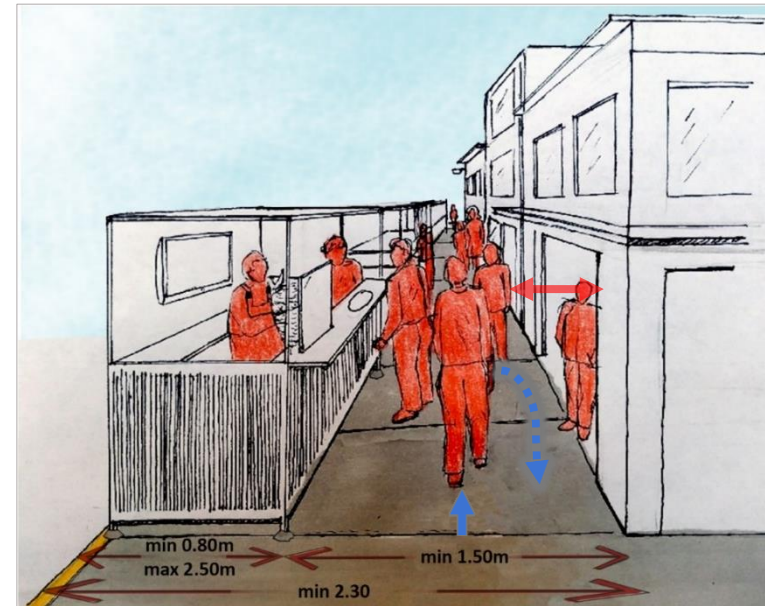
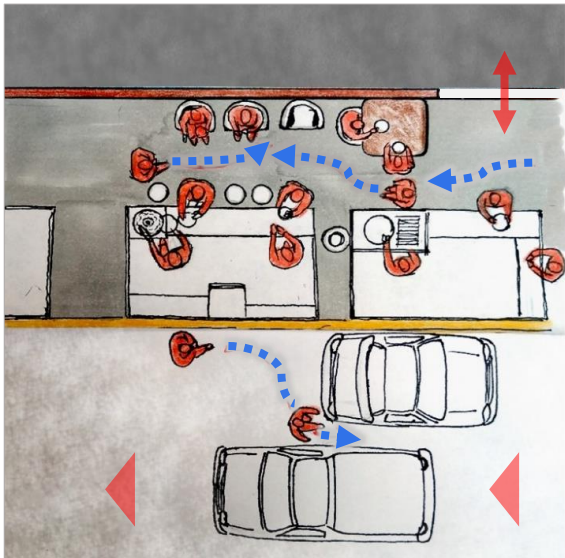


Ilustración 202. Ejemplo 1. El colocar puestos colocados en la acera pegados a la guarnición, encierra a los peatones entre sus comercios y las fachadas del lugar, obligando a los peatones a pasar por ese camino y ver lo que venden. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Ilustración 213. Ejemplo 1. Flujos circulatorios en la ocupación comercial por puestos metálicos que cierran el paso hacia el arroyo vehicular. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

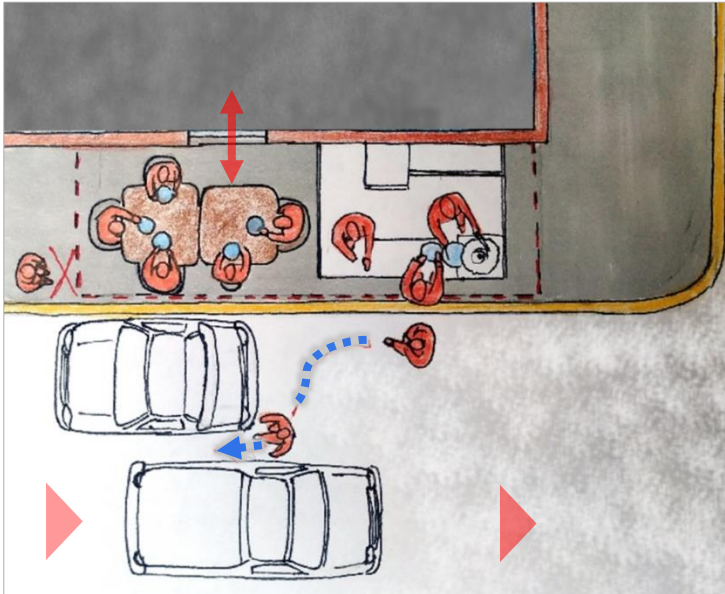


Ilustración 224. ejemplo 2. Local fijo pegado al muro y en esquina. En esquina se presentan de manera más constante, seguramente porque tiene mayor número visual que en otros sitio, por lo que atrae a más personas. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

Este tipo de locales generalmente aparece cerca de avenidas o calles principales y de metros o escuelas, que tienen aceras amplias, de igual forma pueden aparecer en calles secundarias y de reducida anchura.

En cualquiera de los dos casos la situación resulta conflictiva, en la primera por tratarse de espacios de alto flujo peatonal y la segunda porque, aunque el tránsito de los peatones es menor, el espacio reducido de las aceras los obliga a bajar al arroyo vehicular.

Esta apropiación es un problema que afecta y pone por encima los intereses individuales y mercantiles, por sobre los del colectivo, sin embargo, muchos de esto comerciantes son habituales en este sector, es aquí cuando aparecen los acuerdos de tolerancia que mencionamos en el capítulo anterior, donde los vecinos negocian las actividades del comercio, donde se concede el uso del espacio para poder obtener ingresos.

Otra realidad sobre este problema es que en muchas acciones, sobre todo en las avenidas principales que son las que están más vigiladas y reguladas, **es el propio gobierno el que otorga permisos para este tipo de locales fijos, sin ningún tipo de análisis espacial, organización ni regulación previa o posterior, para ver que estos usos del espacio no genere otro tipo de problemas.** La realidad es que son pocas las personas que ocupan el espacio con permiso de las alcaldías, generalmente se trata de comercios irregulares.

4.2 DIMENSIONES Y SUPERFICIES REQUERIDAS POR COMERCIOS AMBULANTES

Teniendo claro los tipos de ocupación, se ubican otros valores que conforman las ocupaciones por comercio, respondiendo a las siguientes preguntas:

¿Cuánta superficie de la acera ocupa un comercio ambulante? Y ¿Qué espacio utiliza para colocarse respecto de la manzana y de la acera?

Se buscaron las tipologías de ocupación de acera y clasificaron respecto a la **implantación que tienen sobre el sitio respecto de la acera y de la manzana** (tabla 3), **dimensiones de puesto, dimensiones de uso y las dimensiones de estos en la ocupación de la acera** (tabla 4).

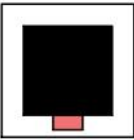
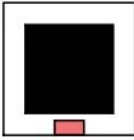
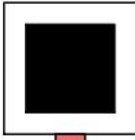
Tabla 3. Tipología de la ocupación de la acera por uso comercial. Ubicación para colocarse respecto a la manzana y a la acera				
		Ubicación en manzana		
Ubicación en manzana	Ubicación en manzana			
	Esquina	Pegado al muro y en esquina	Pegado a la guarnición y en esquina	Sobrepasando la acera en esquina
	Centro	Pegado a muro y en el centro	Pegado a guarnición y en el centro	Sobrepasando la acera en el centro
		Pegado a muro	Pegado a guarnición	Sobrepasando la acera

Tabla 3. Podemos observar las diferentes posibilidades de colocación de los locales en la manzana: esquina o centro; y su colocación en la acera: pegado a muro, pegado a la guarnición sobrepasando la acera la orilla de arroyo vehicular. *Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.*

En la tabla siguiente se muestra las dimensiones mínimas requeridas para la ubicación de un comercio en la acera, dependiendo del tipo de ocupación que tenga, para esto se consideraron dimensiones de puestos reales, la ocupación mínima que este requiere para sus actividades, incluyendo a quienes interactúan (vendedor y cliente) y además un espacio para que circule una sola persona. Estos parámetros sirven como base para dimensionar, sin embargo, en la práctica y para un estudio más minucioso, se deben considerar otras variables, como ¿Qué pasa cuando en lugar de un cliente llegan varios? Y ¿Qué pasa cuando dos personas quieren circular?

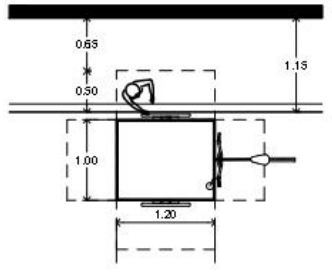
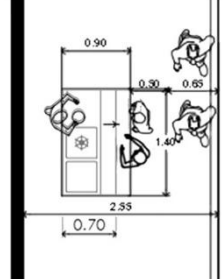
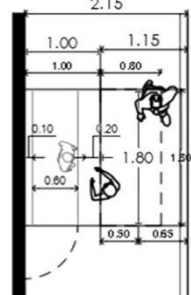
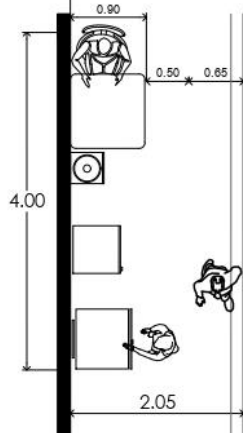
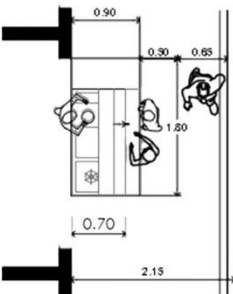
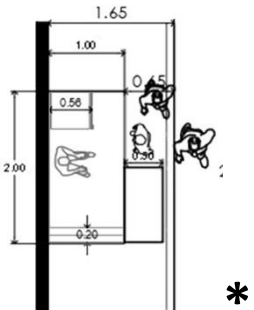
Para considerar la posibilidad de colocar comercio ambulante en una acera es necesario tomar en cuenta las dimensiones en cuanto a su sección y el tamaño de acera, así como el flujo peatonal y de vehículos.

Dimensiones + flujo peatonal y vehicular= Posibilidad o no de comercio informal.

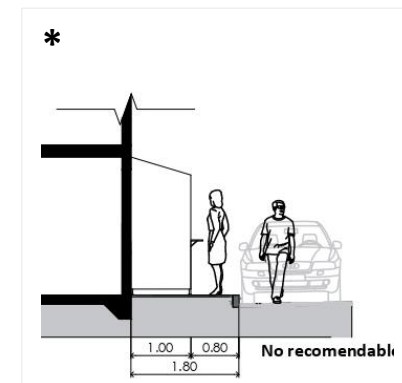
Por esto se plantea que, como forma rápida de dimensionamiento, se tomen las dimensiones aquí mencionadas, y por cada cliente extra se consideren 0.50m y por cada carril extra que se requiera para circular se aumente 0.60m.

Lo que se muestra en esta sección es una parte de los valores que se deben considerar, la información completa de las variables tipológicas que se registran en las tablas que pueden facilitar la lectura del espacio, ordenamiento y registro del fenómeno de la ocupación por comercios de una manera más eficaz, pues incluye espacio para incorporar datos como: **superficie de puesto; superficie de uso; ocupación de la banqueta; sección de la acera; material utilizado para su construcción; ubicación de local en manzana y acera; fotos y observaciones** (Véase anexos. Tabla 5. **Tipología de la ocupación de la acera por uso comercial**).

Tabla 4. Tipología de la ocupación de la acera por uso comercial. Dimensionamiento para un espacio de permanencia y un carril peatonal.

Temporales	Semifijos	Fijos
		
		

* Este ejemplo muestra la razón por la que es necesario contemplar por lo menos dos espacios uno de permanencia y uno de tránsito. Si esto no se contempla el resultado es que el peatón no tendrá la oportunidad de caminar sobre la acera. *Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.*



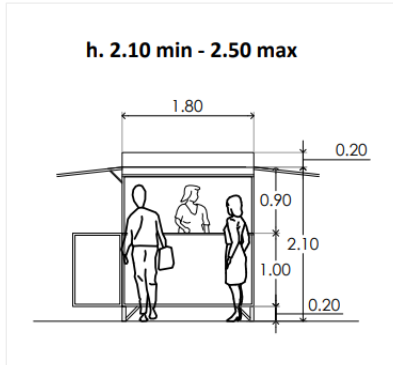
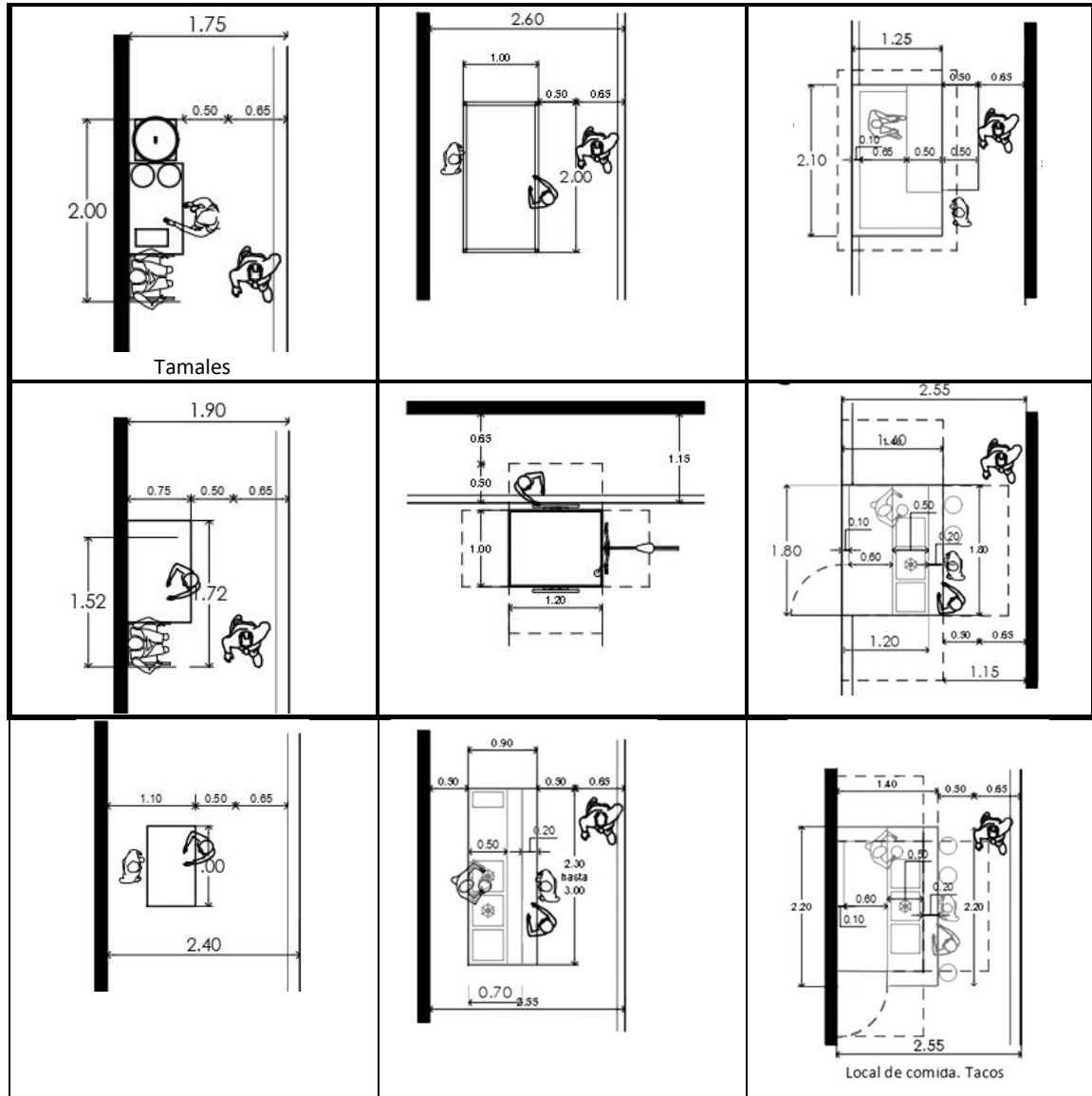


Ilustración 35. Vista frontal de un puesto fijo con dimensiones. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



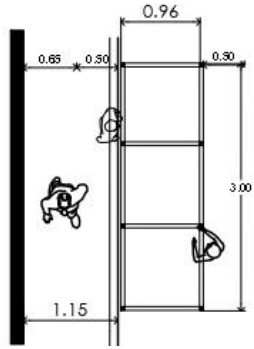
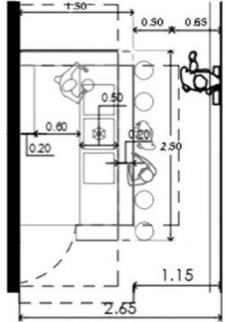
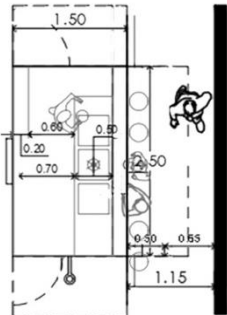
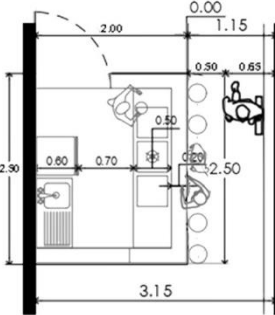
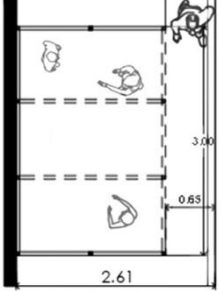
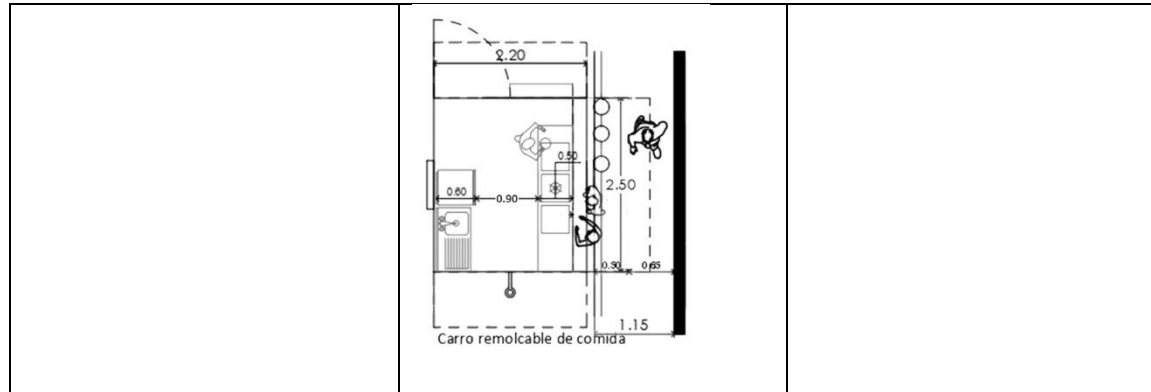
		 <p>Local de comida. Tacos</p>
	 <p>Carro remolcable de comida</p>	 <p>Local de comida. Tacos</p>
	 <p>Puesto de DVD o ropa</p>	

Tabla 4. En todos los ejemplos se dejó el espacio mínimo de la banqueta, donde se deja un espacio para que circule un peatones, un espacio requerido para que se desarrollen actividades en el puesto, donde el cliente puede permanecer esperando y un espacio requerido por un puesto. Se colocó una excepción de dimensiones (*) en donde no se dejó espacio para el peatón con la intención de ejemplificar lo que esta situación ocasiona.



143

Esta tabla se puede aplicar para un estudio más detallado que para este caso no se aplicará en este caso de estudio, pues el tiempo no nos permitirá abordarlo a tal nivel de especialización, sin embargo, los puntos principales que aquí estamos exponiendo si se verán reflejados en el levantamiento y análisis.

4.3 LEVANTAMIENTO DEL SITIO

La sección anterior nos permitió tener un acercamiento al tema de la ocupación de las aceras por usos comerciales y nos dotó de herramientas para generar un orden de la información, las anteriores tablas son el resultado de los primeros acercamientos que se dieron al caso de estudio, y a partir de las observaciones se planteó la forma en que se estudió el caso.

En la siguiente sección de la investigación, para clasificar los usos de suelo y sintetizar información de lo que acontece en la acera, se realiza un registro a través de tablas y gráficas, las cuales representan datos que tienen un referente en el espacio físico del comercio del sitio de estudio. La razón por la cual nos interesa obtener esos datos es que representan un registro a mayor escala de lo que sucede en la colonia analizada respecto de la apropiación de la acera por uso comercias, además, de que puede servir como un referente en otras colonias populares de la Ciudad de México, pues el tipo de ocupación que se estudia es un fenómeno que se replica.

UBICACIÓN

Primero se realizó un plano sobre el entorno general que rodea la zona, con la intención de entender su ubicación respecto a los espacios que lo rodean, lo limitan o lo vuelven representativo:

La colonia José López Portillo se encuentra ubicada en la alcaldía Iztapalapa, está rodeada por vialidades de distinta afluencia, siendo la principal la Av. Canal de Garay (Prolongación. Anillo Periférico-suroriente), la cual es una de las vialidades principales que comunica con la ciudad, por lo que atravesar esta colonia se vuelve una alternativa de comunicación.

Las otras calles que la rodean son secundarias, como Canal de Chalco, que colinda en dirección surponiente del polígono, la cual representa la línea de división delegacional entre Iztapalapa y Xochimilco.

Al nororiente la contiene la av. Ávila Camacho y aun cuando no es muy grande, su sección es un elemento importante de comunicación al periférico, en ella también encontramos una gran concentración de locales comerciales y algunos puestos informales.

Av. Las torres, colindando al suroriente, es una avenida de amplia sección con un gran camellón al centro. Esta avenida es conocida por ser un punto de comercio popular muy importante, pues en ella se coloca el tianguis de las torres que corre desde Av. Tláhuac hasta Av. Canal de Chalco, con una gran afluencia de población los días que se instala.

También colinda con elementos naturales importantes de la ciudad, a un costado surponiente se encuentra un elemento hídrico conocido como El canal de Chalco, perteneciente a la zona de preservación ecológica, donde encontramos también el Parque ecológico Xochimilco.

Un poco más retirado de nuestro polígono de estudio, en dirección nororiente encontramos Av. Tláhuac, una vía muy importante, ya que es de las pocas que comunica con las alcaldías de Tláhuac y Milpalta. Sobre ella encontramos como medio de transporte la línea 12 del metro de la Ciudad de México.

Como centros comerciales importantes también se encuentra el Parque las Antenas, una plaza comercial de escasamente 3 años que representa un elemento comercial en la zona.

Respecto al equipamiento que se encuentra dentro de la colonia están algunas escuelas primarias, secundarias y preescolares, además de iglesias, mercados y una pequeña clínica. La única área verde con la que cuenta es un pequeño parque de juegos, ubicado dentro de un camellón en Av. Las Torres, sin embargo, se encuentran en muy malas condiciones. En los alrededores de una colonia vecina se encuentra el deportivo San Lorenzo Tezonco, el cual se encontraba en muy malas condiciones y aun así era muy usado por la población. Actualmente estaba siendo intervenido por un proyecto totalmente nuevo, implementando una pista para acrobacias, alberca, centro cultural, auditorio y área de juego. A un lado de este complejo también se encuentran escuelas, un mercado y una biblioteca, sin embargo, este es el único espacio con estas **características.**



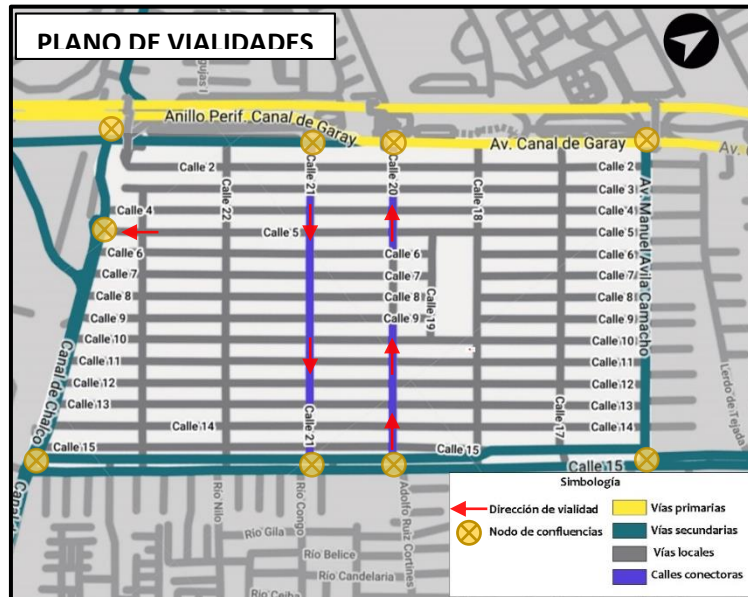
Plano 3. Acercamiento al Plan del entorno general. Para consultarlo completo revisar anexos. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

VIALIDADES

Después de haber recorrido el polígono se ubicaron las calles con mayor presencia de ocupación comercial y puestos informales. Se concluyó que la calle 18, calle 20 y calle 22 serían las utilizadas para realizar levantamientos de datos.

Respecto de las circulaciones viales interiores, todas son de baja velocidad, el sentido de las direcciones se presentan es doble, excepto en las calles 20 y 21 y en una cuadra de calle 5. En las calles 22, 18 y 17, colindando con periférico, se encuentran cerradas en su flujo vehicular por bolardos o banquetas, por lo que solo hay paso para peatones.

Calle 20 y calle 21 son las únicas que se comunican de manera continua, desde Av. Las Torres hasta Av. Periférico, por lo que se vuelven más transitadas. La dirección de calle 21 es de periférico a Tláhuac, por lo que se vuelve una calle de ingreso a la colonia, en cambio calle 20 va de Tláhuac a periférico, por lo que es una vía de salida de esta colonia y otras contiguas. Al tener un gran tráfico vial, la calle 20 se vuelve un punto atractivo para el comercio.



Plano 4.

Plano de vialidades del caso de estudio.

Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

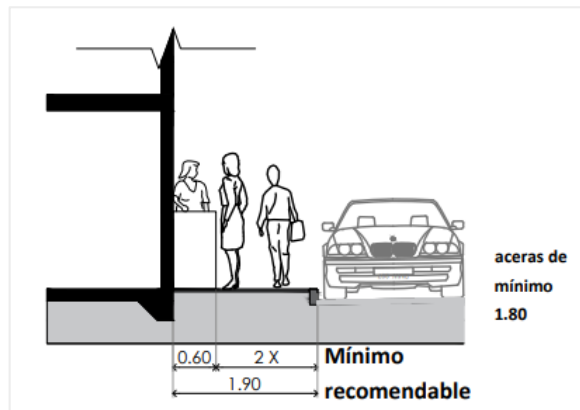


Ilustración 23. Sección de la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

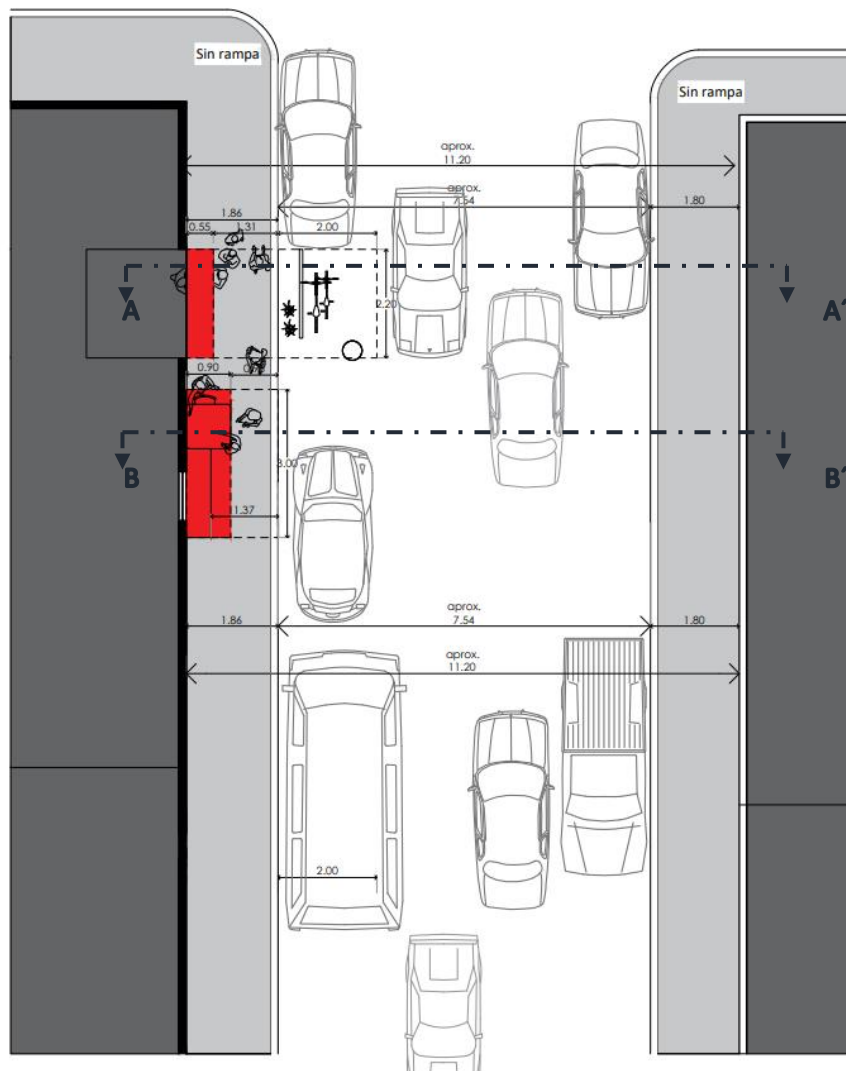
Al ubicarse rodeada de vías principales y secundarias esta cuenta con muchos puntos de confluencia, principalmente en donde se encuentran las vías primarias y secundarias, en las vías locales que permiten incorporarse o que conectan con las otras vías de mayor flujo vial.

DIMENSIONES

Las calles están nombradas a partir de numeración. Las **secciones de calle** son amplias, en promedio tienen 13.2m aproximadamente, en ellas se estacionan autos por los dos lados, pero como en la mayoría de calles se circula en ambos sentidos, los espacios ya no son suficientes para que puedan circular dos coches a la vez, por lo que se deben esperar por turnos y dejar pasar al otro. Las únicas calles que tienen un solo sentido se ven modificadas los días fuertes de tianguis, pues no se respeta la dirección usándose en doble sentido, creando grandes problemas de flujo vial.



Imagen 82. Calle 20, entre calle 13 y 14. En la siguiente página mostramos unos análisis gráficos de las secciones de esta calle y sus aceras, en relación a los comercios que ahí aparecen. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



**Calle 20, entre calle 13 y 1.
En el caso de estudio corresponde al Lote 84**

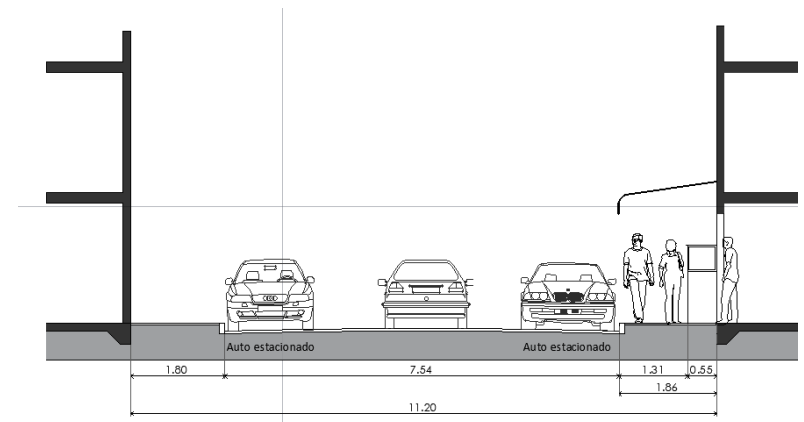


Ilustración 24. Sección de calle A-A'

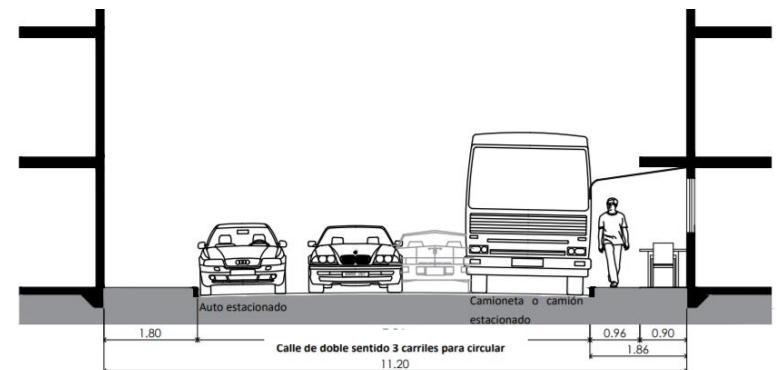


Ilustración 25. Sección de calle B-B'

Ilustración 267. Lote 84, ubicado en Calle 20, entre calle 13 y 14

En esta planta podemos observar dos comercios que se apropian de la acera de manera semifija.

El primero pertenece a un local que se extiende del interior y abarca parte de la banqueta lo que reduce el tamaño de circulación, dejando espacio suficiente para que circulen dos personas, o en este caso para que una esperé afuera del local mientras compra y otra circule.

El segundo caso se trata de un puesto de dulces colocado pegado a la pared de una vivienda, sin embargo al crecer la ocupación unos centímetros más el espacio restante para los peatones se reduce a un solo carril en su espacio más pequeño y un poco adelante genera un espacio un poco más amplio que permite a los clientes permanecer para comprar, o a las personas esperar para pasar. Este tipo de ocupación generando un mayor conflicto espacial.

Fuente: ©Isalia A. Paniaqua, 2019.

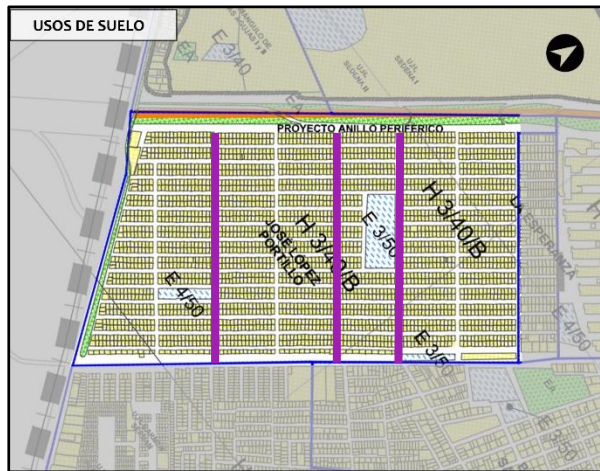
El promedio de las **secciones de acera** que se tienen es de 1.9m, las cuales oscilan desde los 1.60m hasta los 2.5m. Sobre Periférico Oriente y hacia Av. Las Torres son mucho más amplias, ya que pueden llegar a tener secciones de hasta 5m.

Los lotes miden aproximadamente 10m x 15m, configurando unas manzanas de rectángulos muy alargados con dimensiones aproximadas de 150m x 30m, produciendo calles muy alargadas en una dirección y cortas en otra. Cabe destacar el uso comercial se presenta principalmente en las calles cortas.

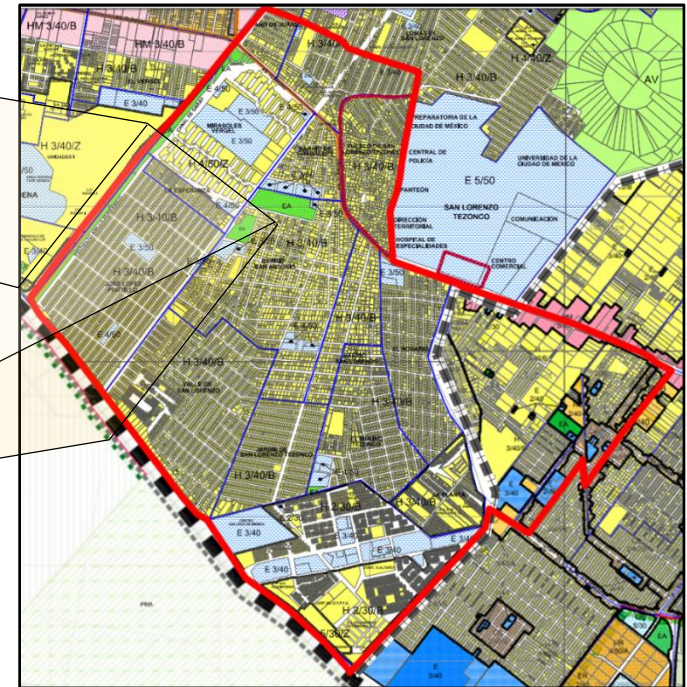
USOS DE SUELOS

Al realizar los recorridos y comparar con el plano de divulgación de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano, nos encontramos con que el caso estudio, está en una zona con un principal uso de suelo habitacional, a excepción de algunas áreas de equipamiento. La realidad es que si observamos a otras colonias colindantes, predomina el uso de suelo para vivienda y algunos elementos de equipamiento (mercados, escuelas, pequeños parques), pero no zonas de uso comercial.

Esto se contradice con la realidad, pues gran parte de la zona tiene un uso mixto -comercial en planta baja y habitacional en planta alta-, esta condición de uso claramente no está regulada y por lo tanto se ve minimizada, por no decir oculta, al no estar reflejada en los programas de desarrollo urbano.



Plano 5. Sección de plano de los usos de suelo del caso de estudio. En morado podemos observar las calles donde se realizará el levantamiento de datos. Fuente: Plano de divulgación de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano y edición de imagen ©Isalia A. Paniagua, 2020.



Esto nos permite visualizar que en estas colonias no se consideró un uso de suelo comercial y se destinó casi de manera completa el espacio a un uso habitacional, el cual la gente modificó y adecuó para poder desarrollar comercio. Al encontrar estas contradicciones se decidió realizar en las calles que se analizaron en torno de la ocupación de la acera una numeración sobre los lotes, para registrar sus usos de suelos reales. La información se muestra en el siguiente plano:

Plano 6. Plano de Usos de suelos reales, lotificación y ubicación de comercio informal.

Véase plano a mayor escala en anexos. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.



SIMBOLOGÍA

	Comercio en P.B.- vivienda		Parque
	Vivienda		Escuela
	Servicios o equipamiento urbano		Iglesia
	Puesto fijo		Mercado
	Puesto semifijo		Tianguis
	Puesto temporal		

En el plano podemos observar el **uso de suelos reales que presentas los lotes** ubicados sobre la calle 18, 20 y 22. Se numeraron en total 162 lotes, que se encuentran colindando con las calles que registraremos. Estos **lotes presentan un mayor uso de comercio en planta baja con vivienda.**

También se **registraron los puestos ubicados sobre las aceras**, diferenciando sus usos entre: **fijos, semifijos y temporales.**

Como ya se mencionó antes, estas calles cortas permiten que el comercio se coloque de forma estratégica, al ser las vialidades que se usan generalmente para transitar peatonalmente por representar distancias más cortas. En específico podemos destacar algunas características de ellas:

En **calle 18**, al estar ubicado el **mercado**, se vuelve un punto comercial a nivel local, además de esto, se suma una gran cantidad de comercios formales e informales.

Calle 20, al ser una vía que **comunica con periférico**, se vuelve un lugar de considerable flujo vial.

En **Calle 22**, se encuentra una primaria, además, colinda en su muro un pequeño tianguis. Es la calle que tiene mayor concentración comercial de ese lado de la colonia.

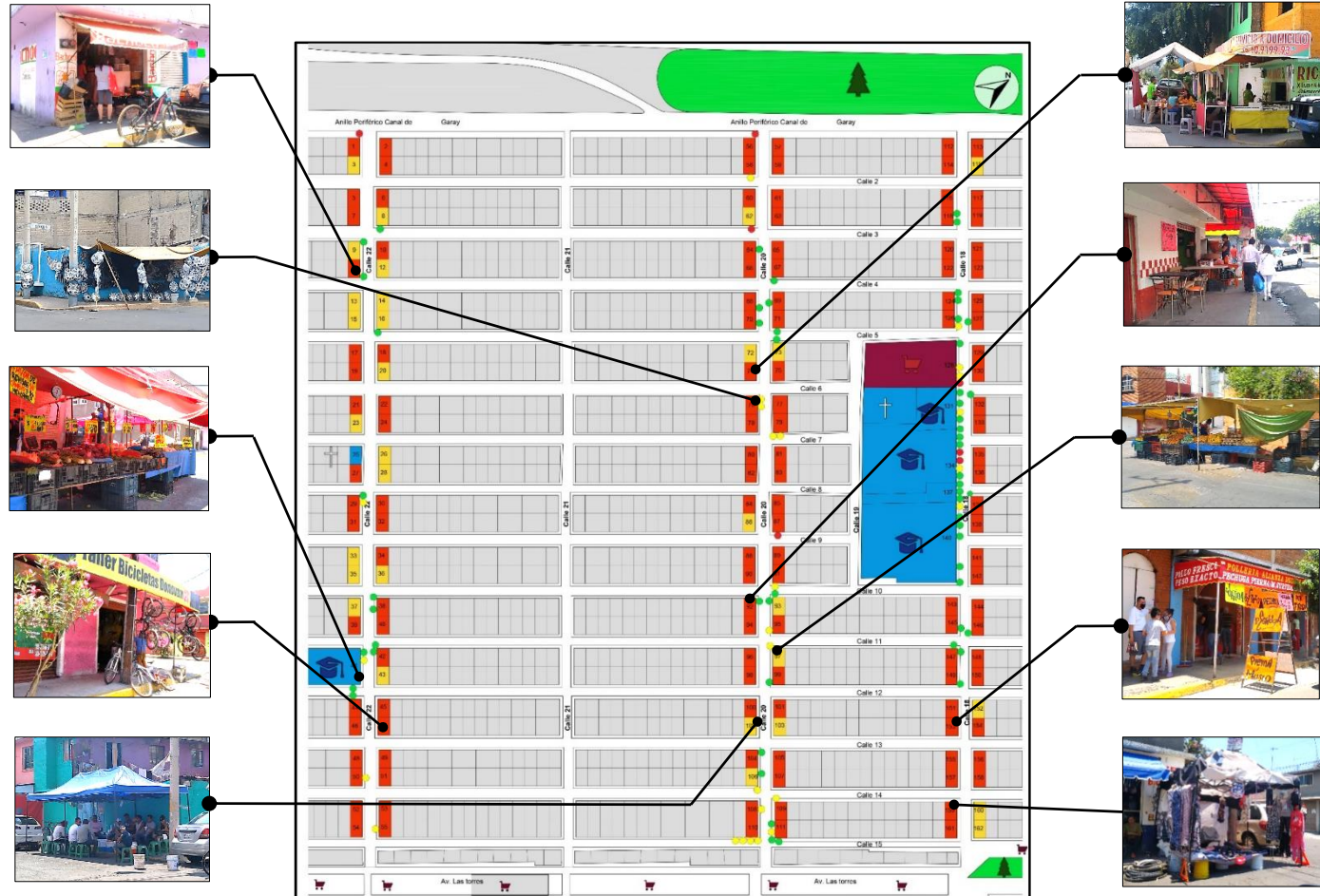
Este registro se realizó a través de visitas de campo en las cuales se recabaron los datos, a través de registro: gráfico; fotográfico; videos; de notas y algunos registros de dimensionamiento.

Para brindar al lector un acercamiento de la configuración del sitio en relación de la ocupación de la acera por locales comerciales se integraron las imágenes recabadas, las cuales se pueden consultar en la sección de anexos (tabla 5) donde se encuentran

registradas, organizadas por calle y en relación numérica de lotes, presentándose en el plano de Usos de suelo, esto con la intención de facilitar la lectura de los datos imagen-plano (véase en anexos. Tabla 8), la foto que corresponde al lote y se compara en relación a su espacialidad en plano.

Ilustración 38.

En esta imagen mostramos la imagen de los espacios de ocupación de la acera en relación al plano. Sin embargo por el número de casos que se presenta y para ofrecer una mejor calidad de imagen en los anexos se pueden leer estos datos de forma organizada. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.



Otra situación que es importante señalar es que la apropiación de la acera por puestos ambulantes no es la única que se realiza, ya que encontramos una gran cantidad de locales comerciales que se extienden hasta la acera o aún más. Esta situación vuelve más complejo el fenómeno de la ocupación de acera por uso comercial.

Teniendo numerados los lotes y atendiendo el fenómeno de la ocupación antes planteado, se decidió profundizar en el estudio y realizar un registro de las actividades comerciales que se realizaban en los **locales comerciales** y en los **puestos informales**, precisando en una clasificación de usos de suelo comercial⁷⁸ que sea más congruente con la realidad, pero que no amplíe demasiado el espectro. La siguiente tabla muestra la forma en que se clasifico el uso comercial:

Clasificación de comercio							
Comida	Artículos comerciales	Productos alimenticios	Consumo inmediato	Servicios	Mantenimiento	Otros	Sin uso
Tacos y tortas Fondas Restaurantes Rosticería Marisquería Tamales y atole Antojitos mexicanos Cafetería Pastes	Abarrotes Plásticos y productos de limpieza Papelería Discos Regalos Artículos de belleza Farmacia Ropa Muebles Revistas y periódico Pinturas	Panadería Tortillería Materias primas Productos naturistas Suplementos alimenticios Heladería Expendio de pan Dulcería Purificadora de agua Frituras Pastelería	Carnicería Pollería Frutería Verdulería Jugos y fruta picada	Costurera Zapatero Bolero Cerrajería Estética Medico Veterinario Dentista Imprenta Óptica Internet Carpintería Nutriólogo Tapicería Estudio fotográfico Carbonería	Electrodomésticos Celulares, tablets y computadoras Mecánico Refaccionaria Mofles Ojalatería y pintura Vulcanizadora	Renta de inflables Ropa usada Desperdicio Industrial Base mototaxi Maquinitas Testigos de jehová Base de combis Bodega	

Tabla 6. Clasificación del uso de suelo comercial. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

⁷⁸ Los usos de suelo que comúnmente se usan, como el de suelo comercial tienden a generalizar la información lo cual es efectivo para usos prácticos, sin embargo para nuestro estudio queremos realizar un registro más congruente con la realidad de los diversos usos que se desprenden del uso comercial.

Como lo muestra la tabla anterior se clasifico el uso comercial en: comida; artículos comerciales; productos alimenticios; productos de consumo inmediato; servicios; mantenimiento y otros, así como los puestos o locales que se encuentran en desuso.

El levantamiento de los datos se realizó a través de un conteo y registro de tablas que contienen la información lote por lote, donde se registraron los valores siguientes.

Locales comerciales:

- La actividad comercial que se realiza y su clasificación comercial.
- Se registra también si existe ocupación de la acera por parte del local.

Puestos informales:

- La actividad comercial que se realiza y su clasificación comercial.
- El tipo de ocupación que realizan: Fijo, semifijo o temporal.

El registro de los datos se dio en una tabla (véase anexos. Tabla 7) de las tres calles del levantamiento. Para recabar esta información se realizó -con la intención de ver los giros específicos que se tienen- y también ver la recurrencia de cada uno de estos dentro del espacio físico. También se registró en un plano (Véase anexos. Plano 7. Clasificación de Usos de suelo comercial) con Usos de suelo con iconos representativos de las actividades que se realizan.



Plano 7.

Clasificación de Usos de suelo comercial.
 Acercamiento. Fuente: ©Isalia A. Paniagua,
 2020.



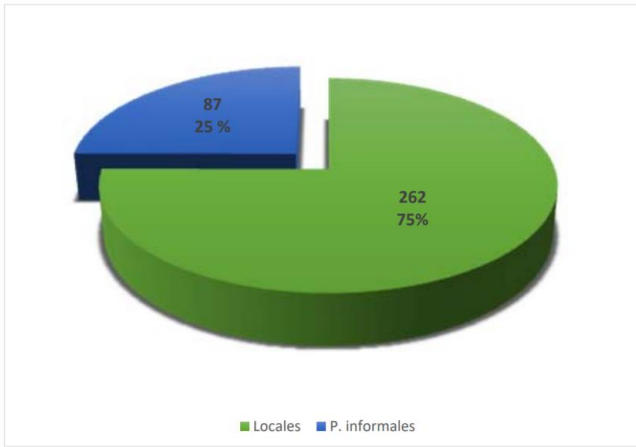
RESULTADOS OBTENIDOS

La tabla de clasificación de comercios arrojó datos que permiten comparar la información entre locales y puestos informales, como la recurrencia que se da en cada uno y en la clasificación de los distintos usos de suelo.

Lo primeros datos que queremos señalar, es que el número de puestos informales corresponde a un tercio respecto de los locales, lo que corresponde a 75% de comercios locales y de 25% de puestos informales del total de espacios destinados al comercio que se registraron.

Suponiendo que existe una relación de rentabilidad respecto al tipo de comercio que se coloca, debemos señalar que para los **locales**⁷⁹ son más recurrentes los de artículos comerciales pues representan casi el 28%; después de esto nos encontramos con los productos alimenticios y servicios que representan otro 15 % de los locales respectivamente. De los locales menos recurrentes son los que están clasificados en la tabla como otros (renta de inflables, ropa usada, desperdicio Industrial, base mototaxi, maquinitas, testigos de jehová, ase de combis Bodega) representando solo el 3%.

⁷⁹ Nos parece importante aclarar que cuando nos referimos a **locales**, ya sean comerciales o de servicios, es haciendo referencia a los que se encuentran establecidos en un espacio determinado perteneciente en este caso de estudio a una vivienda y por ende se encuentran establecidos en un lugar fijo con todo lo que esto conlleva para el comerciante ya sea propio o a través de rentas. También cabe mencionar que sobre la regularidad por parte de los comercios no se realizaron captura de datos, pues no se dieron las posibilidades para realizarlo, sin embargo, valdría la pena se analizara, pues aun teniendo un local este puede no estar establecido de forma regular.



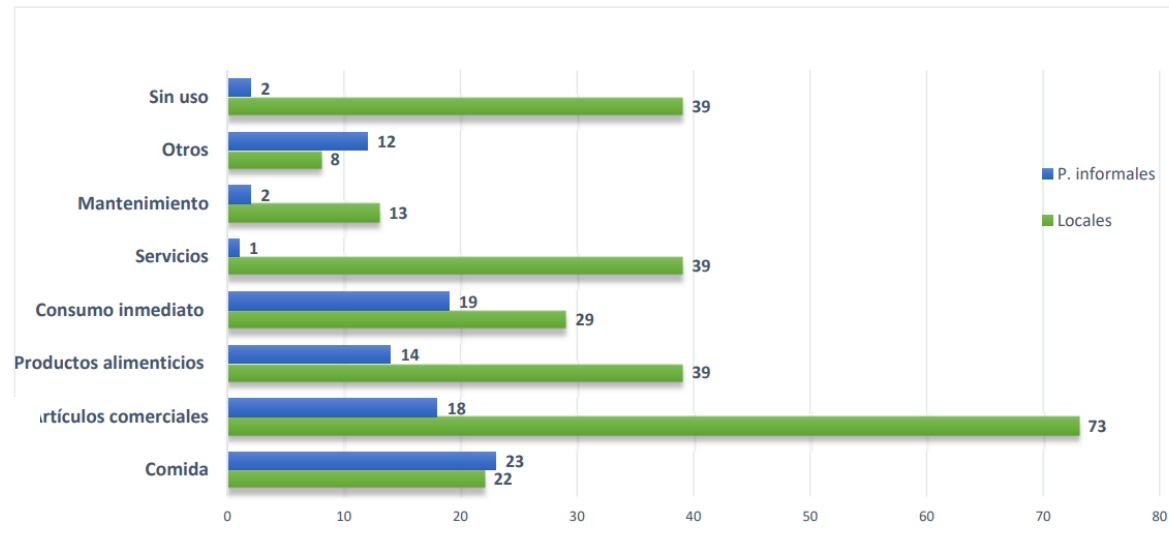
Relacion porcentual de locales y puestos ambulantes	
Locales	P. informales
262	87
75%	25%

Gráfica y tabla 1. Relación porcentual de locales y puestos ambulantes. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

Clasificación de actividad comercial de los locales y puestos ambulantes

Comida	Artículos comerciales	Productos alimenticios	Consumo inmediato	Servicios	Mantenimiento	Otros	Sin uso	
22	73	39	29	39	13	8	39	Locales = 262
23	18	14	19	1	2	12	2	P. informales = 87

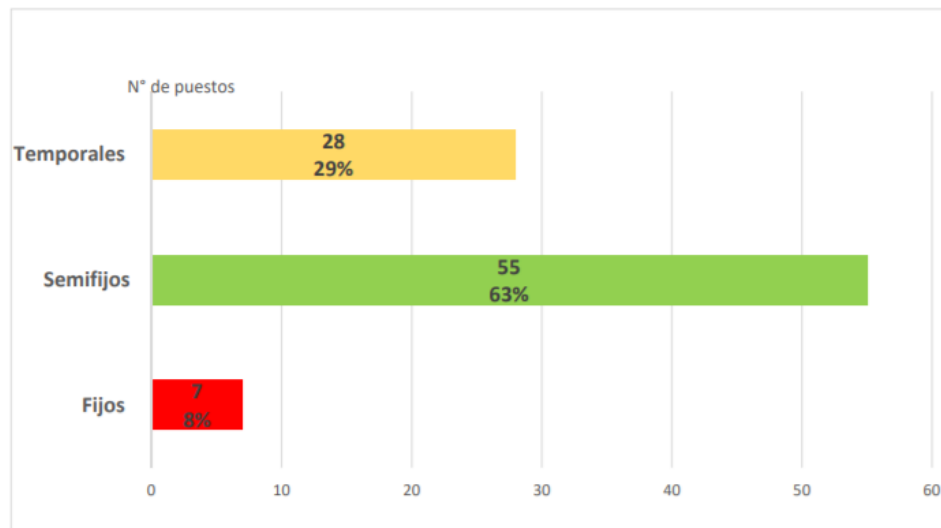
Gráfica y tabla 2. Clasificación de actividad comercial de los locales y puestos ambulantes Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.



Para el **comercio informal** el mayor número de concentración de sus ocupaciones se encuentra la comida preparada, representando el 26.5 % de comercios, esta actividad supera en número de los locales en este tipo de uso y donde porcentualmente para los locales formales sólo representa el 8.4% de sus ocupaciones. Los usos que menos se encuentran en los puestos informales son los referentes a servicios con un 1.1% y de mantenimiento con un 2.3%.

Si observamos la gráfica superior podemos identificar que, aun siendo una tercera parte menor los puestos informales, existen algunas actividades que se concentran casi en igual número o con una diferencia mínima, estos casos serian comida, consumo inmediato y otros.

También se tomaron en cuenta los **locales y comercios que se encuentran en desuso**, en el caso de los puestos informales estos corresponden a los que son de tipo fijos y representan el 2.3% del total de puestos, en cambio en locales encontramos un 15% de locales que están en condiciones de ser usados o rentados pero no se encuentran en uso, esto podría ser gracias al beneficio que representa la informalidad por el ahorro de las rentas, sobretodo en esta ciudad donde el mercado inmobiliario se ha encargado de disparar los precios, donde los comerciantes muchas veces tienen que destinar la mayor parte de sus ingresos a solventar sus gastos de arrendamiento.



Tipos de locales informales		
Fijos	Semifijos	Temporales
7	55	28

Gráfica y tabla 3 Distribución porcentual de los tipos de puestos ambulantes según su temporalidad en el espacio. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

Respecto de los **locales informales** y su clasificación, encontramos que el mayor número de locales que se presentan son de tipo semifijos con un 63%, después los temporales con un 28% y por último los fijos con el 8%. Cabe señalar que este ejercicio se está realizando en calles con vialidades locales al interior de una colonia. En otros casos, como las vialidades principales que se encuentran con apropiación de



Imagen 83. Puesto ambulante. Este tipo de actividades se ve constantemente en la zona, es un tipo de comercio que se da a través del desplazamiento, lo que dificulta su registro. Podemos incluir algunos de actividades como: Venta de fruta y verdura, pulques, productos de miel, flores, desayunos, dulces, etc. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

163



Imagen 84. Ejemplo de extensión de los locales comerciales hacia la acera. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

la acera por ejemplo en Av. Tláhuac, encontramos un incremento en el número de puestos fijos de lámina.

Estos datos pueden variar en la zona de estudio, dado que este no se centró en analizar los casos de **comercio temporal que se encuentran en constante movimiento**, y que representan un número considerable en el comercio de esta zona y de la ciudad. En un futuro sería importante abordar el tema, pues este tipo de comercio totalmente ambulante resulta de unas características peculiares de adaptación al mínimo espacio y la condición de desplazamiento como medio de comercialización.

Parte importante de este estudio, por lo que nos interesaba realizar este levantamiento, era por el interés que teníamos en **registrar el nivel de ocupación de las aceras** y entender las **dinámicas de ocupación que se desarrollan**, donde sobresale el dato de uso comercial respecto de la ubicación en la manzana, presentándose en la esquina **48 casos** de ocupación correspondientes al 55.2% de la ocupación y a mitad de calle el 44.8% de esta ubicación se da de manera estratégica, generalmente cerca de los accesos de la iglesia, del mercado, de la escuela, del centro deportivo, del centro cultural, del centro médico, entre otros. Estos datos nos permiten concluir que la ocupación comercial en esquina es mayor.

Otro dato que resulta relevante para este estudio y que no se había contemplado es el hecho de que los datos demuestran que **más de la mitad de los locales presentan un ejercicio de ocupación de la acera**, lo que nos da pauta a decir que no solo es la ocupación informal se debe de regular, sino también los locales, pues para empezar superan el número a los locales informales, teniendo 132 casos de locales con uso de banqueta registrados, comparados con los 87 locales informales.

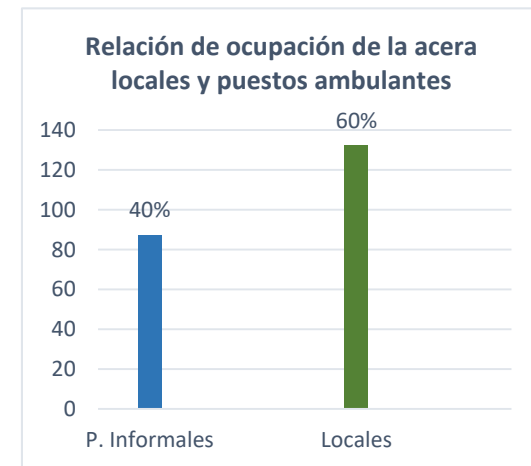
Este resultado en específico nos arroja que el **mayor problema de ocupación en la acera se presenta por locales formales que se extienden sobre la misma o que la sobrepasan**, pues este corresponde al 60 % de la ocupación en acera por locales comerciales, dejando a los puestos informales con el 40% de ocupación.

Estos datos presentados son el resultado del levantamiento que se realizó en tres calles de una colonia popular, sumando aproximadamente 1800m lineales, donde se registró la ocupación de la acera en tres de sus principales calles comerciales, obteniendo 349 casos registrados de ocupación de acera por uso comercial correspondientes a 262 de ocupación por locales y 87 de puestos informales.



Ocupación de acera por locales		
Locales sin ocupa	Locales con ocup	Totales
90	132	222
40.00%	60%	

Gráfica y tabla 4. La ocupación de la acera por locales comerciales. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.



Gráfica 5. Relación de ocupación comercial de la acera por locales y puestos ambulantes. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2020.

Conclusiones

Los anteriores elementos se toman como representativos, pues en buena medida este esquema se reproduce en algunas colonias populares de la CDMX y da cuenta con cierta especificidad sobre un fenómeno que no se ha analizado a profundidad, por lo que esta investigación representa un punto de partida para abordar el fenómeno de la ocupación de la acera por uso comercial y comenzar a generar posibilidades.

165

El **problema** de la apropiación de la acera resulta apremiante y de gran magnitud, en este intervienen diferentes variantes, precisando en el caso de estudio que se da principalmente desde el interior de los locales formales que se extienden hasta la acera y en el comercio informal, por lo que se realizan algunos planteamientos, resultado de las observaciones que nos permitan entender la lógica de la conformación del fenómeno y que respondan a las dudas planteadas en un inicio.

Las observaciones realizadas en la investigación nos permitieron formular la tabla siguiente donde identificamos algunas condicionantes de la ocupación.

Tabla 5. Resultados del análisis de ocupación de la acera por locales comerciales y puestos ambulantes.

<p>Lugares que prefieren el comercio para colocarse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Calles cortas 2. Vías transitadas con alto flujo de paso local y foráneo preferentemente peatonal. 	<p>Como se da la ocupación de la acera por parte de los locales</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desde el interior de un local (vivienda) y extenderse un poco hacia el exterior. 2. Ubicarse sobre la acera. 3. Sobrepasar la acera ocupando el arroyo vehicular
<p>Lugares donde se colocan los puestos ambulantes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Muro ciegos 2. Cerca de escuelas, mercados, iglesia, mercado, centro deportivo, cultural, medico etc. 3. Vialidades con movimiento peatonal y vehicular. 4. Preferencialmente en esquina 	<p>Lugares donde no se colocan los puestos ambulantes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En los accesos a viviendas o ventanas, a menos que el negocio sea del propietario de la vivienda. 2. Donde existe un local comercial que usa la acera para extender su local. Existen acuerdos donde un local renta el espacio de la acera, en este caso generalmente se establecen horarios para que el puesto ambulante no interfiera con el local comercial
<p>Lugares donde se colocan los locales fijos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Junto al metro y vialidades importantemente transitadas con aceras amplias preferentemente. 2. También buscan muros ciegos y si la calle es muy amplia se colocan a la orilla del arroyo vehicular, dejando al peatón entre el puesto y el paramento. 	

Las configuraciones del espacio determinan en gran medida la forma en que se dará el fenómeno de comercialización. La configuración espacial de calles locales o domesticas del caso de estudio nos arroja que el **mayor problema de ocupación en la acera se presenta por locales formales que se extienden sobre la acera o la sobrepasan en mayor porcentaje a los puestos informales**, al momento de conjuntarse estos tipos de ocupaciones aumentan o transforman en su totalidad las condiciones previstas para la zona como uso de suelo, densidades, condiciones materiales, servicios, entre otros.

Si nos desplazamos de estas calles de carácter doméstico, con conformación de manzana y lotes, que dan a la calle a una configuración de conjuntos habitacionales, departamentos, entre otros. Los ejercicios por parte de los comercios locales o ambulantes presentaran diferentes características, sin embargo, lo que se puede destacar en todos los casos es la **capacidad de adaptabilidad por parte de los comercios y comerciantes que encuentran la forma de implantarse en cualquier configuración** de la ciudad, además de **trasformar la configuración de cada uno de estos espacios, y por tanto ser partícipes activos de la producción de la imagen urbana.**

Por esta razón es necesario comenzar a pensar y a trabajar el tema de las aceras desde una visión más completa y que resulte en configuraciones espaciales que permitan el uso adecuado de las aceras para todos los usuarios, por lo que destacaremos algunos puntos que son necesarios abordar para lograr una mejor configuración del espacio y así optimizar las condiciones espaciales de los usuarios en este caso de estudio y, posteriormente, se podría considerar si son adecuados para otras zonas de la ciudad.

En este último capítulo se propusieron algunas fórmulas básicas para dimensionar la acera, a través de tablas de dimensionamiento (Véase anexos. Tabla 4) de los distintos tipos de puestos ambulantes que se observaron a lo largo del caso de estudio que dan una idea de las dimensiones que requieren para el puesto y sus actividades de uso espacial, así como cuestiones específicas en la configuración de las aceras (véase capítulo 2) que también se deben de tomar en cuenta en estas configuraciones.

Para **dimensionar una acera con comercio** debe cumplir con una **formula** simple:

Superficie del puesto + área de actividades de uso (Vendedor y cliente) + espacio peatonal (min. 2 carriles peatonales de 60 cm cada 1+ guarnición) = una acera con posibilidad de uso comercial.

Tomando en cuenta las dimensiones de los puestos, entre las más pequeñas que se encontraron fueron de 60cm a lo ancho de la acera, más el área de actividad (área utiliza el cliente y el vendedor que en este caso aprovecha los costados del puesto para ubicarse y maniobrar) de 50cm, además dos carriles para desplazamiento peatonal que equivalen a 1.20m, **la dimensión mínima resultante que debería existir en una acera para poder colocar comercio sería equivalente a 2.45m**, sin embargo, es preferente siempre considerar dimensiones mayores al mínimo por márgenes de error y variables.

Lo anterior evidencia que las aceras de nuestra zona de estudio no son adecuadas para el uso comercial, pues las dimensiones de éstas son de 1.90m en promedio, por lo que sería necesario **considerar una ampliación en las aceras con una respectiva regulación de los comercios que cumplen con las dimensiones de puestos y actividad comercial adecuadas.**

Para los locales comerciales que extienden su uso hasta la acera también deben respetar las dimensiones estrictamente necesarias donde **la condición primordial de uso es que debe permitir que la circulación peatonal se dé de manera fluida en ambos sentidos.**

La **proporción del espacio**⁸⁰ es otro elemento importante, pues influye en la percepción, considerando que las calles nos generan distintas sensaciones y esto depende la sección y la altura de los paramentos. En calles muy angostas no es recomendable colocar elementos comerciales, pues esto constriñe el espacio. En este caso de estudio se tiene una sensación de holgura, ya que la altura de las viviendas se mantiene mayoritariamente en dos pisos y las secciones son aproximadamente de 13m, y se tratan de espacios amplios sin elementos que lo doten de cualidades, lo cual propicia calles que generan la sensación de desolación. Referente a la proporción del espacio y el dimensionamiento, este se puede distribuir porcentualmente (Neufert propone para distribuir los espacios 60% para aceras y 40% para carril vehicular o 50% y 50% respectivamente. Véase pág. 50), sin embargo, para este caso de estudio esto podría resultar un poco arbitrario, pues se deben de considerar también la frecuencias de uso de los espacios para redimensionar elementos como acera y arroyo vehicular. También se deben de considerar los elementos verticales que componen el conjunto como la vegetación, paramentos, instalaciones de mobiliario, servicios como la luz, y además los mismos locales o puestos comerciales (que en este caso toman relevancia primordial por el estudio).

Para mejorar la circulación en el caso de estudio es necesario el **redireccionar el sentido de las vialidades**, así como, **una regulación constante para que se respeten estas circulaciones**. También es indispensable generar en la sociedad una cultura vial de respeto y conocimiento de las normas y sanciones para el incumplimiento. Esto es necesario de manera urgente en la colonia José López Portillo, pues se pudo

⁸⁰ Para abordar más sobre el tema podemos consultar el capítulo 2, en Imagen urbana. Orden y diseño espacial.

observar una falta de regulación en las circulaciones, presentándose en muchas calles la circulación en ambos sentidos —aun en las que indicaban ser de un solo sentido— y estacionamiento de autos a cada costado de la acera, lo que generaba un problema, pues las dimensiones de las calles no cumplen con los requerimientos necesarios para la circulación en ambos sentidos, provocando problemas respecto de permitir el paso.

Las calles en las que es más evidente el problema de aglomeraciones y de incumplimiento de los sentido de circulación son las calles que sirven como vías de comunicación entre vías secundarias a primarias (ejemplo la calle 20 que comunica Av. Las Torres con Av. Periférico) las cuales se vuelven calles de alto tránsito en horas pico, ya que el paso vehicular circula en ambos sentidos, generando embotellamientos, accidentes, contaminación auditiva y ambiental, entre otras. Este nivel alto de circulación vehicular también es razón por la que se genera un alto índice de locales comerciales y puestos ambulantes, que se colocan sobre la acera, ya que no tiene las mejores condiciones para esta actividad, lo que provoca un conflicto de circulación peatonal.

Por estas razones es indispensable que en la zona del caso de estudio **las calles sean de un solo sentido de circulación vial**, además de que esto permitiría la **ampliación de las aceras** y por ende las posibilidades para realizar actividades, no solo de comercio, sino diversas. Se debe limitar los carriles vehiculares a solo tres —uno de ellos destinado para la circulación vehicular y los otros para estacionamiento— pero además debe existir una constante regulación que asegure su uso adecuado, pues razón por la que no se respeta en la actualidad, además de por la falta de cultura vial⁸¹,

⁸¹ Esta situación predomina en gran parte de la ciudad por el desconocimiento del Reglamento Vehicular y señalética el cual no es un requisito conocer para obtener una licencia de conducir.



Imagen 85. Este tipo de conflictos aparecen generalmente cuando las aceras se crecen y al momento de hacerlo no se realizó un reordenamiento de mobiliario urbano e infraestructura de servicios. Fuente: ©Isalia A. Paniagua, 2019.

171

es porque no existe ninguna autoridad regulatoria —por lo menos en la zona— que verdaderamente se encargue de supervisarlos. Otro beneficio que esta regulación de sentidos traería sería la disminución de accidentes, pues aunque no son vías rápidas por la forma en la que comúnmente se circula, suelen haber altercados como choques y altas aglomeraciones vehiculares.

La **mala distribución de las instalaciones y mobiliario** genera conflicto de circulación, esto provoca afecciones a la ciudadanía. Esta condición es posible observarla en este caso de estudio, donde se encuentran algunos postes de luz que aparecen a media acera, probablemente resultado de alguna ampliación anterior, pero sin reubicarlos. Es indispensable para permitir que se coloque comercio, primero que por parte de las instancias de correspondientes se revisen las condiciones de las aceras y, **de ser necesario, modifique la ubicación de mobiliario urbano o las instalaciones de servicios desde** alcantarillado, postes de luz, teléfonos públicos, instalaciones subterráneas de servicios, señalética, botes de basura, paradas de autobuses, por mencionar algunos.

En cuestión de **imagen urbana** es importante considerar el **deterioro material** que presentan las calles y aceras en una zona de uso comercial, el cual es mayor al que podrían presentar las calles donde predomine el uso meramente habitacional o doméstico de forma adecuada⁸². Los lugares de la ciudad que han sufrido transformaciones de los usos de suelo de habitacional a comercial, o mixto se deben

⁸² La situación del deterioro material es un poco relativa pues en nuestra zona de estudio se presentan otros casos de uso inadecuados en las calles de uso habitacional o doméstico, los cuales se presentaron en el capítulo 3 y de los que se destaca la colocación de materiales de construcción y desperdicio, basura, colocación de coches sobre la acera, entre muchos otros que se pueden presentar y que dañan la materialidad de la acera y la imagen urbana.

plantear y trabajar sobre las nuevas condiciones materiales adecuadas para estos usos y las actividades que se podrán realizar, por lo que en zonas de uso comercial debemos tomar en cuenta actividades como carga, descarga y traslado de mercancías que pueden deteriorar las condiciones de la acera y guarniciones. Por esta razón lo adecuado es que el encarpetao de la acera tenga una mayor resistencia a la carga para evitar deformaciones, así como uso de guarniciones de alta resistencia o esquineros metálicos. Si estas situaciones no se comienzan a contemplar en los planes de desarrollo urbano, trabajos como mantenimiento de acera o reencarpetao se tendrían que dar de forma más constante, implicando a largo plazo una mayor inversión presupuestal. Este caso de estudio representa un ejemplo de estos cambios de usos y de la necesidad de replantearse condiciones que van desde lo material hasta cuestiones de convivencia. Aun cuando el cambio de uso de suelo no es oficial, pues los planos de desarrollo urbano marcan esta zona como uso habitacional, la realidad es que hace tiempo que esta colonia ha venido sufriendo una transformación que la ha ido orientando hacia un uso de suelo mixto con comercio en planta baja y vivienda en planta alta.

Para posibilitar el uso comercial de la acera los locatarios tienen la obligación de **evitar actividades que generen deterioro material de las aceras y procurar el mantenimiento de una buena imagen urbana**, evitando actividades que generen puntos de fricción, por ejemplo: **no colocar elementos que impidan el paso y puedan dañar la integridad de otros usuarios; tener el cuidado requerido de los espacios como limpieza constante de las aceras; tratamiento adecuado de los desechos como darles salida a las aguas servidas directamente en las alcantarillas de drenaje; retirar los desechos generados por el comercio, entre otros.**

Generar espacios más amenos y funcionales dentro de este caso de estudio es indispensable generar en las aceras **un orden de los elementos que la componen y**

rodean, variando un poco según los diferentes usos cotidianos. En este caso ponemos especial énfasis en la convivencia del uso más cotidiano, el cual tiene un uso de circulación peatonal con el de comercio de locales y puestos informales, los cuales, como ya mencionamos al inicio, deben permitirse siempre y cuando las dimensiones de la acera con sus otras funciones lo permitan, además también deberá existir por parte de las instancias pertinentes una regulación de la ocupación más adecuada de los espacios de las aceras, donde se incluya un orden en la ubicación de puestos en la manzana (esquina o centro) y la ubicación sobre la acera (pegada al muro, pegada a la guarnición o sobre el arroyo vehicular), esto con la intención de generar un orden y homogeneizar por lo menos la ubicación, rompiendo con la lógica que actualmente predomina donde se busca un beneficio individual sin contemplar afecciones como el deterioro visual de los espacios. En una segunda etapa se podría dar continuación de la investigación y como resultado de los datos obtenidos sería importante generar, por lo menos a manera de ejercicio, un ordenamiento de las calles y aceras, poniendo especial énfasis en el uso comercial para esta colonia, poniendo en práctica los puntos que estamos mencionando.

La **vegetación** es un elemento tan importante como las instalaciones y mobiliario urbano sobre las aceras. **Este elemento debería de agregarse como condicionante a todos los proyectos de ciudad y sobretodo en las aceras.** En lugares como en este caso de estudio se debe realizar la incorporación de estos elementos, pues actualmente se tiene una imagen pobre, carente de los ritmos que proporcionan las calles con vegetación, presentando un deterioro del espacio, generando una sensación de desolación ante las inclemencias del clima, del viento, del sol y la lluvia, sin poder acogerse dentro de la acera, dando una sensación de poca protección ante el circular de los autos y la contaminación de estos, sin ser capaz de amenizar con el espacio mientras recorres las calles, ya sea para desplazarte de un lugar a otro o para ir a

comprar (véase capítulo 2 pag. 62). La incorporación de elementos vegetales a los espacios urbanos siempre va resultar benéfico para los habitantes, los locatarios y los puestos ambulantes. Algunas de las influencias positivas que tendría en los comercios, sería como cortina protectora ante los gases del automóvil y el polvo, ayudan a regular la temperatura de los espacios y por tanto se mantienen los productos frescos y sobre todo, a los comercios informales y a sus clientes a los que pueden proporcionar sombra.

En efecto la vegetación también requiere cierto mantenimiento, como la limpieza de las hojas que caen. Sin embargo, el mantenimiento de estas en la zona comercial se puede incorporar como parte de los acuerdos a los que se podrían llegar entre los comercios ambulantes, los locatarios y las autoridades, en donde las últimas mencionadas delegan la limpieza de los desechos como parte de su uso comercial, y también de la producida por la naturaleza, en donde ellos como autoridades asuman el trabajo de colecta eficaz de desechos.

Como parte de lo anterior, pero visto desde **condiciones sanitarias**, es indispensable que los **trabajos de limpieza y tratamiento de los desechos** (img. 77) **sean eficientes**, ya que al no serlo esto desencadena en otra serie de problemas, por ejemplo, en algunos lugares con desechos de grasa esta se vacía en la calle con una supuesta limpieza con agua y jabón, la cual no parece ser suficiente para retirar las grasas y lo único que se logra es que se extiendan estos residuos a lo largo del arroyo vehicular o acera, volviéndose un factor de riesgo, pues puede provocar accidentes, para los motociclistas, bicicletas, patinetas, entre otros. Entonces la **ubicación de alcantarillas** también es un factor importante para la colocación de comercios que requieran aseo de sustancias líquidas. A esta condición se podrían dejar fuera otros puestos que solo se dedican a la venta de accesorios o productos secos, pero esto no los exhorta de mantener un régimen de limpieza en los desechos que generen, por lo



Imagen 86. Tratamiento de desechos por parte de un comercio informal. Fuente: © Dr. Jorge Gozales Aragón.

que es necesario también que exista un planeamiento por parte de las autoridades de un **sistema eficiente de colecta de basura pública**, en horarios establecidos y que no afecten las actividades diarias de los usuarios, por ejemplo, para los habitantes la colecta se debería realizar de noche para agiliza la recolección y en los locatarios en las mañanas o tardes.

Con la actual pandemia no solo los locales se debieron adaptar a las nuevas normas⁸³ de protección contra el COVID 19, también se vieron adaptadas en cierta medida a comercio informal, sin embargo, debería de ponerse en marcha una norma de salubridad específica para el comercio informal, pues existen variables que no son consideradas y que para cuestiones de salubridad estos lugares pueden representar lugares de contagio, aunque también la condición de mantenerse en un espacio abierto podría ser un elemento que sea beneficioso ante la actual situación.

En los lugares de comercio ambulante es indispensable **generar reglamentos** que nos ayuden a tener un orden y que integren algunas cuestiones técnicas del uso adecuado del espacio. Sin embargo, el comercio informal no es el único que necesita regulación, pues los dato que arroja el análisis del caso de estudio es que **la ocupación de la acera se da en mayor cantidad por parte de los locales comerciales**, por lo que también se deben estudiar los efectos que esta ocupación tiene en la ciudad y **generar una regulación eficaz que incluya los locales y comercios ambulantes.**

⁸³ Gobierno de la Ciudad de México, *Lineamientos de medidas de protección a la salud que deberán cumplir los centros comerciales para reanudar actividades hacia un regreso seguro a la nueva normalidad en la Ciudad de México*. Junio 2020
<https://covid19.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Documentos%20reanudacion%20de%20actividades/Lineamientos%20por%20industrias/Naranjas/LineamientosDepartamentales.pdf>

Vislumbrando opciones para generar mejoras en las condiciones espaciales y de ocupación por los usuarios, en este caso de estudio se podría poner en marcha para comenzar a regular el comercio informal, sobretodo de **las actividades comerciales ambulantes que tienen mayor fricción con las funciones indispensables de desplazamiento y otros usos no comerciales**, por lo que se podría partir por **identificar los comercios que no se puedan adaptar de forma óptima a las condiciones de uso comercial de la acera** por cuestiones como dimensiones, por las actividades comerciales, por cuestiones sanitarias, entre otros. En otras palabras se debe priorizar las que generan más conflictos y, en lugar de retirar estos comercios, sería interesante que, por parte las autoridades, se realizara un **programa de reubicación del comercios informales a los locales** que se tienen en desuso (equivalente al 15% del total de locales), donde exista la manera de convenir con los propietarios de los locales rentas accesibles⁸⁴ para las reubicaciones.

El estudio del sitio arrojó los datos de que, aun teniendo un comercio dentro de un local o trabajando en la formalidad, esta situación no garantiza el respeto a la reglamentación establecida por el gobierno de la CDMX, lo que resulta en el uso por parte de los locales ocupando espacios como la acera o incluso parte del arroyo vehicular. No basta suponer entonces que la reubicación de los comercios informales a la formalidad solucionará este problema, ya que requieren de una mayor regulación y supervisión por parte las autoridades, además requieren de un conocimiento más completo de las condiciones de ocupación para plantear soluciones.

⁸⁴ Sobre este tema es necesario que el mercado inmobiliario también se regule, pues las cuotas que se manejan no se encuentran reguladas o fundamentadas en algo estipulado por lo que se y se tiende a especular los costos.

Dado que este tipo de comercio se seguirá presentando, antes de buscar la reubicación de los comerciantes, se debe generar una intervención urbana de reordenamiento en el espacio. Otra opción sería **regular a través de cuotas** para el uso del espacio **destinado al estacionamiento vehicular, o el uso para actividades de comercios**. El gobierno podría regular los espacios de la vía pública que pueden usar los locales y el comercio informal, por un tipo de renta de suelo y con las ganancias se podría incluir algunos tipo de servicios como recolección de basura, mantenimiento, seguridad, entre otros.⁸⁵

En los locales, al igual que en los comercios ambulantes, existen permisos que son otorgados por las delegaciones para el uso de la vía pública, donde los intereses se basan en cobros y libertades de uso, pero no existe ninguna regulación referente a las formas que se realiza este uso, salvo algunas generalidades⁸⁶, que no llevan un seguimiento por parte de la delegación.

Mientras se toman acciones de ¿qué hacer? con el comercio informal en vía pública y ¿Cómo hacerlo?, este sigue evolucionando, y surgen nuevas formas de

⁸⁵ Esta idea no es nueva, en realidad ya existe el “Permiso para ejercer el comercio en la vía pública” registrándose ante las alcaldías con la intención de regularizar la actividad comercial en la vía pública a través de cuotas de uso de suelo, pero el número de comercio informal parece ser superior a la capacidad de registro y supervisión del uso de los espacios por parte de las autoridades, no existe reglamentación oficial para el comercio en vía pública que generalmente es informal ante las instancias.

⁸⁶ Para locales: salidas de emergencia que obstruyan la vialidad, el paso peatonal o que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios o peatones. La utilización de la vía pública como estacionamiento. En relación a la vía pública: Que para el paso de peatones se deje una anchura libre de por lo menos dos metros, entre la instalación de los enseres y el arroyo vehicular. Sin embargo en ella no se establece ninguna sección que regule el comercio ambulante e informal. Ley de establecimientos mercantiles del Distrito Federal, 2018, Título II y IV.

http://www.paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2018/LEY_ESTABLECIMIENTOS_MERCANTILES_04_05_2018.pdf

ocupación y apropiación del espacio, con el cual también se puede comerciar cual si fuera una propiedad privada. Estos espacios de comercio se han vuelto parte de un **nuevo mercado inmobiliario del espacio público** en renta, donde los puestos de lámina sobre la acera se pueden rentar o los dueños de locales también rentan la banqueta. Otro resultado de la falta de regulación que podemos ver en torno a este comercio es **el crecimiento de tipo franquicias de comida en el ambulante**, en donde la informalidad ha permitido generar para algunos comerciantes grandes negocios, los cuales han encontrado una forma muy rentable de establecer varios puestos distribuidos en distintas partes de la zona, creando una especie de cadena de comida, o el famoso “viene viene”, que aparece en toda la ciudad, incluso en este caso de estudio. Trabajos como este resultan de un tipo de apropiación de la calle, en donde estas personas colocan botes a lo largo de las calles, para apartar los espacios destinados a estacionamiento y cobran cuotas establecidas o voluntarias a cambio de estacionar un auto y su cuidado, sin embargo, al no estar regulado no existe una responsabilidad real de cuidado. Con estos ejemplos debemos de plantearnos si es que, en algunos casos, ¿se debe de tomar otro tipo de medidas restrictivas ante ciertas formas de comerciar?

Existen zonas en la ciudad de México que se encuentran más reguladas por las instancias correspondientes, pero también existen otros lugares donde el comercio, a través de cuotas de cobro de piso, caen en lo delictivo, incluso en ocasiones por las mismas autoridades a través del cuerpo de policía. En esta zona de estudio y en muchas colonias populares está presente la indiferencia por parte de las autoridades para regular la ocupación de la vía pública por locales y comercios informales.



Descubre otros alquileres que te pueden gustar
Filtrar por precio, ubicación y más. [Ver todo](#)

Puesto de lamina para comida
\$3,500

Anillo Periférico & Avenida Observatorio, Miguel Hidalgo CDMX

Imagen 87. Anuncio publicitario de renta. En el anuncio incluye datos como que cuenta con permiso y que la renta es mensual. Fuente: Marketplace Facebook.

Otro punto que se debe tratar es la **civilidad en el uso de las aceras**, que se debe de tener para una sana convivencia y para reducir los puntos de fricción entre los usuarios. Esta civilidad se debe de propiciar desde el uso del espacio por parte de los puestos ambulantes hasta el usuario, por lo que se debe incentivar el **desarrollo de los lazos sociales donde se procure la organización e interés colectivo**. Este es el camino que las comunidades deben de integrar en favor del colectivo en la toma de decisiones, para así solicitar a los gobiernos soluciones eficaces.

Esta condición de civilidad también debe ser integrada y requerida en las normas destinadas al uso de la vía pública con uso comercial, donde el **respeto a las otras actividades de uso normal o cotidiano a las que están destinadas** sea del interés del comerciante.

En la actualidad no se tienen conocimiento real del número al que asciende el comercio informal y ambulante, pues no existe un registro en la ciudad. Los datos que proporciona el INEGI⁸⁷ son estadísticas muy generales en torno a la población que labora en el mercado informal, generalizando los datos. Esta información no sirve para tener una idea clara de las ocupaciones informales de la vía pública, por lo que es **necesario realizar algún tipo de censo**. En febrero del 2020 el Sistema de Comercio en Vía Pública (Siscovip) anunció la puesta en marcha de una plataforma de registro, que hasta el momento no ha realizado un censo ni registro de comercio ambulante e informal. También es necesario incluir en ese censo el registro de las ocupaciones por parte de los locales, que aunque trabajan en un campo más regulado, existen **condiciones como el uso de la acera, las cuales se dejan de lado en las regulaciones y reglamentos**. La realidad supera cualquier dato estadístico que se

⁸⁷ INEGI. *Estadísticas a propósito del día del trabajo datos Nacionales*. Comunicado de prensa núm.166/20 2020

<https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2020/trabajoNal.pdf>

pueda suponer, esto se revela en cada esquina de la ciudad donde la ocupación de la vía pública representa una constante de aumento.

Sobre la falta de regulación por parte de las autoridades en el comercio informal da como resultado en otro tema delicado, **el cobro de piso** que sufren los comerciantes que trabajan en la irregularidad por parte de algunos policías corruptos o grupos delictivos. Donde realizan acciones como decomiso de mercancías o cobros por no ser remitidos a las autoridades correspondientes, además, en ocasiones agreden a los comerciantes.

*“Esta falta de atención y regulación, por parte de la administración local y las alcaldías, ha provocado que los policías u organizaciones delictivas aprovechen para cobrar cuotas, bajo el fundamento de ‘derecho de piso’ o ‘derecho a vender’, que varía dependiendo el giro de cada vendedor y sus ganancias”.*⁸⁸

En las colonias populares, sobretodo donde las autoridades o el sistema de la policía no suele entrar, es donde generalmente las actividades delictivas ejercen cobro de piso a los ambulantes, pero también a comercios formales como locales. En algunos lugares los comerciantes se organizan para evitar ser víctimas de agresiones por parte de estos grupos, pero en otras terminan cediendo ante los cobros, retirando sus puestos o negocios.

Ante estas situaciones de abuso la organización de vendedores Chambeando Ando propuso en 2017 la Ley de Trabajo No Asalariado. Después de tres años, en abril

⁸⁸ Chilango ¿Qué sanción marca la ley si vendes en la calle sin permiso?, por Andrés Rangel Garrido (27 agosto 2020) <https://www.chilango.com/noticias/vender-en-la-calle-sin-permiso/>. En este artículo entrevistan a la abogada especialista en derecho cívico Fernando Casillas Mora.

del 2020, la Comisión del congreso de la CDMX aprueban el dictamen que regula el comercio y trabajo no asalariado en vía pública⁸⁹, sin embargo, este ha sido muy cuestionado, pues desde la perspectiva de los comerciantes y líderes (Diana Sánchez Barrios), esta ley está plagada de disposiciones que criminalizan a los comerciantes y los coloca en un estado de incertidumbre, con vacíos legales importantes que podrían generar abusos de autoridad.⁹⁰

Para bien o mal, este tipo de regulaciones tiene su punto de partida en zonas centro o puntos comerciales importantes de la ciudad, dejando de lado la situación de colonias populares. Estas regulaciones generalmente se concentran solo en condiciones de seguridad social, integridad y dejan de lado condiciones físicas del espacio, solicitando solo algunas obligaciones y claro generando un sistemas de registro cobro. Es importante **integrar una regulación que tome en cuenta la condición física y material de la acera, como condición que posibilita o impide la colocación de comercio, o que tiene sus variantes y permite cierto tipo de usos comerciales y que además prohíbe otras para los que las condiciones espaciales no son las más aptas.**

A principios del 2020, con en el inicio de la pandemia COVID 19 en México, el panorama de la ciudad no se veía claro, con las medidas de seguridad de la sana distancia y el cierre de actividades comerciales, muchos comercios prefirieron cerrar definitivamente, algunos incluso escapando de sus arrendatarios, muchos otros continuaron pagando sus rentas de forma normal esperando que pronto se normalizaran

⁹⁰Congreso de la CDMX, *En Comisión aprueban dictamen que regula el comercio y trabajo no asalariado en vía pública*. <https://www.congresocdmx.gob.mx/comsoc-comision-aprueban-dictamen-que-regula-comercio-y-trabajo-no-asalariado-via-publica-1970-1.html>

las cosas. El mercado inmobiliario de rentas de locales se ha visto muy afectado en sus ganancias, algunos tuvieron que conceder reducir sus precios a sus rentas para no perder a sus arrendadores y otros que los perdieron para conseguir a uno nuevo.

El **comercio ambulante también se vio afectado**, sobretodo donde las medidas de aislamiento se encontraban en rojo⁹¹, teniendo que respetar las medidas y no colocarse en las aceras si no eran estrictamente necesarios los servicios que ofrecían. Muchos cambiando de giro a productos de primera necesidad para poder seguir obteniendo ingresos.

El desempleo aumentó considerablemente, en las empresas poco a poco fueron despidiendo personal, algunos afortunados conservaron su trabajo y lo pudieron realizar desde casa, algunos con reducciones de tiempo y de ingresos.

Las situación detonó en que, ya entrada la cuarentena, poco a poco comenzaron a surgir en la ciudad nuevas modalidades de comercio, con envíos a domicilio de distintitos tipos de productos, pero sobre todo los de comida. También **fueron apareciendo en cada esquina puestos ambulantes con productos de primera necesidad** como artículos comerciales, productos alimenticios y de consumo inmediato, los cuales también sirvieron para satisfacer las necesidades de la gente que se mantenía en casa, como una solución rápida a los problemas de la ciudad que es **resultado de la falta de planeación urbana, la cual carece en muchos puntos de centros de comercio locales y que en gran medida es lo que detona conformaciones, como la del caso de estudio, donde la misma población, como forma de ingreso económico, comienza un negocio en la informalidad, pero**

⁹¹ Semáforo rojo. No salgas si no es estrictamente necesario. Gobierno de la CDMX.

también como forma de cubrir las demandas de productos de la población convierte las viviendas con muro a la calle en locales.

Al momento en que comenzaron a abrir las actividades comerciales la CDMX se ha visto invadida por nuevos casos de comercio ambulantes. **La zona de estudio en estos últimos 6 meses ha sufrido una gran transformación y aumento exponencial del comercio ambulante.** Los desafíos a los que se enfrenta actualmente la ciudad son grandes ante el aumento de comercios informales.

En las zonas de estudio el comercio es local, pertenece a la población que habita en la misma colonia o alrededores, con giros de negocio que se dedican a satisfacer las necesidades básicas. En otras partes de la ciudad lo que se ve es el crecimiento de restaurantes, que se expanden a la calle con intención de ganar espacio y clientela. Esta situación nos permite ver que la invasión por comercio se mantiene independientemente a lo largo de la CDMX, donde son pocas las calles colonias que se encuentran más vigiladas.

Otro tema que llama mucho la atención en este estudio fue la **configuración de la ocupación de la acera y las escalas, en las que esto se puede manifestar** desde un pequeño local en la esquina hasta una serie de locales consecutivos, por ejemplo, los tianguis en donde también encontramos diferentes escalas. En esta idea **las escalas del comercio influyen directamente en el espacio urbano el cual se ve modificado por estas.**

En la periferia de nuestro polígono se encuentran uno de los **tianguis** más representativos de la ciudad, el tianguis de las Torres, entre Av. Tláhuac y Av. Canal de Chalco. Este tianguis suele colocarse los fines de semana, invadiendo el gran camellón, los carriles de todo un lado del flujo vial y las aceras de ese lado. Esta situación hace

que los carriles que quedaban para el otro sentido se conviertan en uno de doble dirección, disminuyendo también de ese lado donde se colocan autos estacionados, por lo que solo queda un carril de ida y otro de vuelta, donde se tienen que estas esquivando contantemente los auto que circulan y la gente que atraviesa las calles.

Estas configuraciones comerciales sin duda son mucho más complejas, pero también es importante que se realicen estudios en torno a sus configuraciones y transformaciones del espacio. En ella existen temas de gran importancia para abordar, por ejemplo, respecto a las antenas y los efectos de la alta tensión en las torres que puede tener en la salud de los comerciantes, incluso para las poblaciones que viven al lado de estas. La falta de un sistema eficiente de limpieza del lugar genera que para el lunes las calles terminen en un basurero.

Este tema del comercio ambulante y el tianguis también tienen un carácter histórico, pues forma parte del comercio ambulante que se ha modificado con los tiempos, sin embargo, en la CDMX uno de sus primeros antecedentes se ubica en “tianquiztli, mercado de la sociedad azteca”. Sin embargo, incluso en sus orígenes existían regulaciones y orden para el buen funcionamiento:

“Las disposiciones que regían los tianguis eran muy severas, no estaba permitido vender en los caminos, aun cuando se fuera a obtener un gran provecho de la transacción; ya que los sacerdotes y señores del lugar cobraban un impuesto a todos y a cada uno de los comerciantes en pequeño; además, de que se exponían a provocar la ira del dios del tianquiztl”⁹²

⁹² Jorge García Guzmán, *Los orígenes del comercio ambulante en la Ciudad de México*. (México, Tesis UNAM Economía, 2001) 33. <http://www.economia.unam.mx/secss/docs/tesisfe/GarciaGJ/cap1-1.pdf>

Una comercialización a esta escala requiere un estudio muy amplio que sin duda es importante, desde condiciones históricas hasta la configuración espacial, por lo que resulta un tema de gran valor para investigar.

También es importante destacar que en colonias populares de estudio aún se conservan algunos oficios tradicionales que conservan antiguas formas de operar, entre las cuales podemos encontrar actividades como: huesero; droguerías; curanderas y parteras; o bolero que va cargando su banco a lo largo de las calles buscando cliente; entre otros, por lo que se podría decir que nuestra zona estudio contiene un gran valor cultural referente a las formas de comercialización tradicional que se mantienen hasta nuestros días.

Aun cuando podría parecer contradictorio que se busque regular algo que nació de la llamada “informalidad”, lo que se busca principalmente en estas reflexiones es dejar de juzgar este tipo de comercio y buscar un orden dentro del espacio de la vía pública. La intención entonces es proponer la búsqueda de alternativas e ir encontrando el camino más adecuado para transformar poco a poco la ciudad y la única forma de generar un cambio real es desde el interés colectivo, buscar la ecuación que nos permita ganar a todos como comunidad.

CONCLUSIONES GENERALES

En este trabajo intentamos aportar una serie de herramientas que permitan un acercamiento al estudio de la ocupación de las aceras y su relación de los espacios contiguos, por lo que se facilita la lectura y el manejo sistemático del fenómeno de la ocupación de la acera, poniendo en práctica un esquema metodológico que facilite la recopilación de datos en una investigación de campo, del análisis de datos y que también permita la reflexión, así como intentar transmitir al lector una aproximación hacia el fenómeno de la ocupación de la acera. Se procura entonces que el desarrollo de la investigación se diera de lo general a lo particular.

El esquema metodológico propuesto -el cual no es propio, sino que resulta de una serie de recopilación de métodos de otros autores con una aplicación personal- del uso en conjunto de estas herramientas, nos pueden brindar una lectura más completa del espacio y, por tanto, dar una comprensión mayor para el análisis, entendimiento y búsqueda de soluciones y propuestas. Para esta investigación en específico, el esquema metodológico produjo resultados positivos para el entendimiento de la configuración del estudio de la acera, por lo que podría ser aplicado de igual forma para otros estudios urbanos o en otras colonias de la ciudad, para poder realizar la lectura del espacio con estas herramientas de análisis. También cabría mencionar que las herramientas utilizadas en esta investigación se usaron pues estaban dentro de las posibilidades y la preferencia que se les tiene, sin embargo, actualmente con el desarrollo de la tecnología existen nuevas formas de generar recopilación de datos aún más precisas en algunos aspectos, como son los escaneos 3D, los drones, las nubes de puntos, entre otros, herramientas que son muy buenas y que, si se tiene posibilidad, se pueden aplicar a las investigaciones, sin embargo, se sostiene para esta

investigación que la mejor forma de tener un análisis global de los espacios es a través del uso adecuado de el conjunto de herramientas de recopilación de datos, que se complementen entre ellas y que no dejen vacíos al momento de recabar información.

Los alcances de la investigación llegaron hasta lo que se ha podido observar: un poco de documentación histórica; teórica; trabajo de campo y recopilación de datos con diversos levantamientos; catalogación de usos y ocupaciones de la acera; análisis de la información; identificación de puntos de fricción y conflicto; el caso de estudio; los resultados obtenidos y algunas recomendaciones para el caso de estudio. Sin embargo, este trabajo aún se podría continuar, pues existe material para generar un trabajo más amplio, no obstante por los tiempos y posibilidades este se concluye satisfactoriamente en este punto, a pesar de ello no se niega la posibilidad de que la información recabada sirva para generar una propuesta de diseño o reordenamiento urbano. Pero en este momento las intenciones no son modificar ni intervenir las aceras de estas colonias, sino **entender las cualidades de estas, sin que se eviten las apropiaciones del espacio** -entender para después proponer- pues, como anteriormente se menciona, muchas de las ocupaciones generan más beneficios que conflictos y esos es algo que se debe rescatar, pero también aparecen actividades que deben desaparecer –por los conflictos que estas generan- lo que compete a las autoridades y a la sociedad exigirlo preferentemente desde la participación colectiva, además, otras ocupaciones se pueden reordenar y ahí es donde se podrían generar propuestas desde la arquitectura. Como intereses de una posterior investigación, se sugiere indagar sobre **la complejidad de la ocupación de las aceras y las calles, las relaciones de los usuarios con los espacios y los ejercicios de colectividad social que se realizan en ellas, los cuales conforman y transforman a la ciudad y viceversa**. Esta búsqueda que se pretende seguir sobre los estudios urbanos sigue

siendo con la intención de generar propuestas técnicas y generales para mejorar las condiciones urbanas, replantear la distribución de los espacios en las calles y los elementos que las componen, la configuración de los elementos que configuran la acera, tomando en cuenta no solo enfocado en cuestiones de imagen, sino su relación directa con los usuarios y habitantes.

Uno de los aprendizajes que se lleva esta investigación es que el proceso y desarrollo no se da de forma lineal, sino cíclica y que sus partes se construyen de manera simultánea según se presenta la información, por lo que se le da cierto orden. La experiencia de investigación, con este esquema metodológico fue gratificante, pues la forma en que se van dando los conocimientos y el entendimiento del espacio urbano, en específico la acera, está ligado con todos los elementos que lo rodean y también con los habitantes que participan en ella y que se presentan de forma orgánica, apareciendo en cada nuevo recorrido nuevos elementos, como ir completando un rompecabezas, que no tiene una única forma, pues la configuración espacial y de usos que se va presentando no es estática, y se encuentra en constante configuración, por lo que en realidad se estaría dedicando a estudiar las transformaciones de los usos y ocupaciones de la acera doméstica en la CDMX.

La configuración actual de la acera respecto a sus usos se cuestionó a lo largo de esta investigación, para saber si responden a su función y necesidades de los usuarios, por lo que a continuación se plantea los puntos más importantes que se rescataron en esta investigación, los cuales se deben de trabajar para generar cambios que beneficien a la ciudad y, en específico las calles domésticas y sus habitantes. Para concluir se recalcan algunos puntos que se creen importantes de tener en la mira, para continuar reflexionando sobre ellos, esperando que esta investigación contribuya con

aportaciones para generar cambios benéficos para nuestros espacios urbanos y para la vida colectiva en ellos para construir mejores ciudades.

Responsabilizar al gobierno para la implementación de normas efectivas y reguladas.

Existe un **desinterés por parte de los gobiernos sobre la problemática de la acera**, los datos de las condiciones adversas que se presentan en la acera parecen no ser desconocidos para las autoridades, sin embargo, existe un desinterés en las condiciones reales de uso y ocupación. La función de la acera en los ordenamientos legales, como el de Tránsito de la Ciudad de México, establece la **acera como vía peatonal, destinada al libre tránsito, accesible y prioritaria de peatones**, destinando el espacio a un uso de movilidad peatonal desde una **visión meramente funcional, subordinado ante el acaparamiento del automóvil**, o visto solo como un espacio destinado a colocación de infraestructura donde se alojar instalaciones de servicio y mobiliario urbano.

La realidad que se presenta en nuestra ciudad se contrapone a esta visión puramente funcionalista, estos espacios **son lugares de dinamismo**, donde suceden actividades de ocupación física, sociales, económicas, de ocio o recreativas, entre otras. Esta diversidad de actividades deberían ser estudiada y contemplada en las normativas, para poder brindar soluciones a las problemáticas, que por su diversidad de usos terminan generando conflictos. Desde esta perspectiva, son las autoridades las que deben asegurarse de la implementación de espacios seguros para los transeúntes, por lo que es necesario **responsabilizar y tomar acción por parte del gobierno** sobre la complejidad de estos espacios.

Sobre este tema, han aparecido reglamentos y normas con la intención de regular la calle y administrarlo, enfocándose generalmente solo en sus funciones físico-materiales y administrativas, dejando de lado la necesidad de este espacio como elemento de convivencia y apropiación sociocultural. El principal problema de estas propuestas de reglamentación es la **desvinculación de los elementos materiales con la realidad socio-cultural**, generalizando la diversidad de la ciudad y homogenizando la configuración espacial, sin considerar los factores o personajes principales que interactuaran con la zona.

Para realizar estas normas se les debe de integrar variables como los habitantes de las viviendas, quiénes en muchas ocasiones son los que se encargan de darles el mantenimiento, limpieza, calidad de imagen urbana, entre otros. Además son los que generan actividades que provoca otro tipo de conflictos, como obstaculizar el uso adecuado de la acera, afectando principalmente a los peatones.

Se deben de poner en consideración **todos los actores que participan en el uso del espacio (peatones, habitantes, autos y locatarios), así como las interacciones que se producen entre ellos en el espacio, para comprender los posibles conflictos y los puntos conciliables y favorables que existen entre ellos para potenciarlos.**

El papel de la arquitectura y el urbanismo

Desde la profesión de la **arquitectura** y el **urbanismo** deben asumir su responsabilidad en cuanto la configuración de la imagen urbana de la ciudad. Es necesario pensar en diseño de espacios que provean de la mayor eficacia y flexibilidad posible a las aceras.

Priorizar al peatón es indispensable ante la preferencia que se le ha dado al automóvil, resultando en configuraciones urbanas con múltiples problemas de circulación, por lo que se debe generar desde el urbanismo una reestructuración y redistribución de los espacios públicos, en específico la acera. Se deben buscar alternativas para generar espacios más adecuados que permitan al peatón desplazarse por la ciudad de una manera constante, también incentivando otros **medios alternativos de movilidad no motora** como son la bicicleta, patines, patineta, entre otros, los cuales traerían beneficios a la salud y al ambiente de la ciudad.

Al momento de configurar los espacios urbanos resulta indispensable abordar el tema de las **relaciones entre el interior de las viviendas o locales contiguos con los espacios exteriores públicos, en específico la acera**. El papel del arquitecto aquí es determinante, pues es necesario que la ciudad se comience ordenar desde el interior de las casas y, que al momento de ser proyectadas, se tome en cuenta su vínculo primero con el exterior que es la acera, tomando medidas preventivas para que las producciones arquitectónicas no sean el resultado de nuevos problemas y por el contrario, sean generadores de soluciones.

Es bien sabido que la mayoría de las casas en México son construidas por autoconstrucción, y existen muchos casos que terminan resultando en espacios inhabitables, o que comprometen la seguridad de los habitantes, sin embargo, esto es algo que desde las instancias pertinentes se tendría que buscar la forma de regular la autoconstrucción y fomentar la intervención o participación de arquitectos.

Transporte público eficiente

Es indispensable para mejorar la calidad de nuestras calles y ciudades que las autoridades prioricen la necesidad de un **transporte público eficiente** con mejores

estrategias de movilidad, esto liberaría el arroyo vehicular, ya que la población encuentra en el servicio público una razón para dejar el automóvil, obteniendo un desplazamiento eficiente y reduciendo gastos. Esta situación también tendría repercusiones en las aceras, beneficiándolas con las reducciones autos que obstaculice la circulación de ellas.

Redimensionamiento de las aceras respecto al automóvil

Se deben considerar alternativas de redimensionamiento vial, donde el automóvil seda espacio de la calle, para mejorar las condiciones de transporte público, movilidades alternativas y espacio de cálida para el peatón. Esto se podría iniciar como una transición desde escalas locales y, posteriormente, pasando a vías importantes de comunicación en la ciudad, hasta tejer una red de posibilidades para transitar en la ciudad de forma constante.

Regulación de circulación de vialidades.

En lugares como el del caso de estudio no existió una regulación en la vialidad o no se respeta las direcciones de las calles, siendo usadas en ambos sentidos, lo que genera en ocasiones embotellamientos y dificulta en tracito de la ciudad. Es necesario que desde las autoridades correspondientes se realice una revisión a gran escala y se dote a este espacio de una regulación de sus circulaciones viales.

Reordenamiento de los espacios y usos por parte de los locales

En este caso de estudio se trató el tema de la ocupación de la acera, donde se concluyó que el uso de la acera para fines comerciales es posible, sin embargo, debe

existir una regulación en el ordenamiento de este espacio y considerar las condiciones espaciales de la zona que posibilitan o no la colocación de comercios.

Para regular los espacios el gobierno, a través del registro y de cuotas bien aplicadas, puede usar ese dinero para el ordenamiento y tratamiento que requieran los espacios, pero que a la vez también les brinde a los comerciantes algún tipo de seguridad.

En algunos lugares se puede considerar crecer la acera hacia el arroyo vehicular, ganando lugar para los usos regulares como transitar o caminar pero también para el uso local del comercio.

Es indispensable revalorizar la importancia que constituyen los espacios exteriores en la vida urbana.

El aislamiento con la pandemia y las medidas de aislamiento y resguardo en casa, nos ha permitido visualizar y entender la importancia de los espacios exteriores, sobre todo los más cercanos a la vivienda, por lo que se deben priorizar y poner atención en generar mejores condiciones en nuestras calles y aceras. La actual emergencia sanitaria que se presenta y la dificultad de poder acceder libremente a los espacios públicos o exteriores, nos ha demostrado la importancia que tienen estos lugares, no solo como medio de movilidad, sino también en niveles sociales y recreativos.

La acera es un espacio de gran relevancia para la vida social de las personas y para cuestiones recreativas. Con la pandemia y el cierre de los espacios públicos como parques, jardines, centros deportivos y otros, hemos podido observar en la ciudad la apropiación por parte de algunos ciudadanos del uso de las calles y aceras para

desempeñar algunas actividades que ya se desarrollaban en estos sectores de la población, los cuales aumentaron. Como el uso de las calles y aceras para actividades de ejercicio como correr, actividades como jugar por parte de algunos niños, el aumento de comercios informales, entre otros.

BIBLIOGRAFÍA

- Belil, M.; Borja, J., y Corti, M. *Ciudades, una ecuación imposible*. Madrid: Icaria, 2012.
- Borrero, José M. *Imaginación abolicionista*. Cali, Colombia: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y el Caribe: Centro de Asistencia Legal Ambiental, 2002. <https://es.calameo.com/books/001058577a607cbebf0cb>
- Cacciari Massimo. *La ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.
- Carpentier, Alejo. *La ciudad de las columnas*. Madrid: Espasa, 2004.
- Carreri, Francesco. *Walkscape. Andar como practica estética*. España: Gustavo Gili, 2009.
- Coppola Pignatelli, Paola. *Los espacios que habitamos*. México: Pax, 2004.
- Corominas, Joan. *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*, 3ª ed. Madrid, España: Gredos, 1991.
- Corradi, Federico. "Daniel Vaillancourt. Les urbanités parisiennes au xvii e siècle. Le livre du Estudios franceses", Rev. *Studi Francesi*, 175 (LIX | I), (2015):145-146. <https://journals.openedition.org/studifrancesi/445>
- Cullen, Gordon. *El paisaje urbano, tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume, 1974.
- Delgado, Manuel. *Espacio público como ideología*. Madrid: Catarata, 2011.
- Dieter, Prinzt. *Planificación y configuración urbana*. Barcelona, España: Gustavo Gili, 1986.
- Duhau, E. y Gilia A. *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI: Universidad autónoma Metropolitana Azcapotzalco, 2008.
- Fainkuchen, Lorena P. "El espacio peatonal de las aceras en la Ciudad de México". Rev. *UNAM*, No24, (2012): 30-35. <http://www.revistas.unam.mx/index.php/bitacora/article/view/62181/54745>
- François, Ascher. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza, 2011.

García R. Domingo. *Iniciación al urbanismo*. México: Universidad nacional Autónoma de México, 1974.

Gehl, Jan. *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: ONU hábitat ediciones infinito, 2014.

—*La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006.

Guénola, C.; Monnet, J. y Pérez, R. “Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)”. *Rev. Ciudades*. No. 119, (2018): 33–40.
https://www.academia.edu/37764554/Infraestructura_peatonal_el_papel_de_la_banqueta_acera_Ciudades_119_33_467

Heidegger, Martin. *Construir, pensar y habitar*. Argentina: Alción, 1997.

Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Entre Líneas, 2011.

Jean Bertrand, Michel. *La ciudad Cotidiana*. Madrid: Instituto de estudios de Administración Local, 1981

Lefebvre, Henri. *De lo rural a lo urbano: antología por Mario Gaviria*. 4ª ed. Barcelona: Península, 1978.

Lynch, Kevin. *La Imagen De La Ciudad*. 3ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2015.

Medina, S. y Gloria P. *El vínculo socio espacial entre la casa y la calle en la Colonia Portales de la Ciudad de México*. México: Tesis doctoral UNAM, 2018.

Morales, M. Dolores. *Estructura urbana y distribución de la propiedad en la cd. de México en 1813*. Vol. 25, Núm. 3. *Historia mexicana*. El colegio de México, (1976): 363-402. <https://historiamexicana.colmex.mx/index.php/RHM/article/view/2813>

Neufert, Ernest. *El arte de proyectar arquitectura*. 16ª Ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2013.

Olga Segovia. *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía*. Santiago de Chile: Ediciones Sur, 2007.

Perec, G. *Tentativa de agotar un lugar parisino*. Argentina: Beatriz Viterb, 1992.

- Pérez, M. y Alvarado, R. *Aceras, Peatones y Espacios Públicos*. Dirección De Gestión Municipal Sección De Investigación y Desarrollo. Serie Ordenamiento Territorial: N° 5, 2004. <http://aconvivir.org/documentos/aceras,%20peatones%20y%20espacios%20publicos.pdf>
- Plazola Cisneros, A. *Enciclopedia de arquitectura Plazola*. Plazola, 1998.
- Ramírez Curí, Patricia, *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*. Ciudad de México: UNAM Instituto de Investigaciones sociales, 2014.
- *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. Ciudad de México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales: Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, 2016.
- Romero-Barrios, Amador. *La calle como elemento estructurante del espacio público urbano: el Callejón del Aguacate en Coyoacán*. México: Tesis de Maestría UNAM, 2008.
- Saga, Manuel. “La primera acera moderna”. *Rev. Historia National Geographic*. <https://www.pressreader.com/spain/historia-national-geographic1/20190723/281526522651701>
- Samper Gnecco, German. *Recinto urbano: la humanización de la ciudad*. Bogotá, Colombia: Escala, 1997.
- Sánchez Pérez, Francisco. *La liturgia del espacio*. Madrid: Nerea 1990.
- Torres, M.; López, A. y Fernández, Y. “La calle y la vivienda: relaciones de espacio público y vida comunitaria”. *Quivera Revista De Estudios Territoriales*, 18(2), UAEM Toluca, México (2016): 31-53.
- Vaillancourt, Daniel. “Les urbanités parisiennes. Une ville et ses clôtures”, *Revista Figura*, vol. 14, 2005. http://oic.uqam.ca/en/system/files/garde/213/documents/cf-14-14-vaillancourt-les_urbanites_parisiennes.pdf
- Vegas, Víctor, “Nobleza de las aceras”, *Revista Almiar*, 2004. <https://www.margencero.es/hiperbrevs/vegas/aceras.htm>
- Walter Benjamín, *El París de Baudelaire*, Buenos aires: Eterna cadencia, 2012.

GLOSARIO

Acera

Orilla de la calle o de otra vía pública, por lo general ligeramente elevada y enlosada, situada junto a las fachadas de las casas y particularmente reservada al tránsito de peatones. // En México se denomina banqueteta a la orilla de la calle.⁹³

Apropiación

Apropiarse no se refiere en este caso a propiedad, sino en “hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio. Esto es cierto tanto para pequeños grupos, por ejemplo la familia, como para grandes grupos sociales...quienes habitan una ciudad o una región”⁹⁴. “Mediante el uso colectivo del espacio público, la población se apropia de la ciudad, la hace suya y viva en sociedad”. Donde la representación colectiva trasciende por un lado por la “*apropiación simbólica* del espacio público, que permite, a partir de la carga simbólica del espacio, trascender las condiciones locales... y por las construcciones simbólicas”⁹⁵

En este sentido encontramos dos significados válidos para la investigación, uno que se refiere a un sentido de pertenencia, (la cual puede ser simbólica o física, que no es privatizadora) por parte de sus usuarios y habitantes; y otro que nos habla de una *apropiación privatizadora*, resultado del “embate privatizador que hace que la ciudad se rija más por el peso del mercado que por efecto de las políticas públicas, esta acción”⁹⁶, situación que influye en gran escala social y conlleva a casi hacerse de

⁹³ Diccionario de la RAE: Acera. 1 y 7 fecha: 13/11/19

⁹⁴ Lefebvre, H. (1978). De lo rural a lo urbano: antología preparada por Mario Gaviria. *Ediciones Península. Barcelona.*

⁹⁵ Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* Santiago de Chile: Ediciones SUR (pp.79-97). En el capítulo "Espacio público: punto de partida para la alteridad", Fernando Carrión. Describe el concepto de apropiación.

⁹⁶ Ibid

propiedad de ciertos espacios no destinados al uso privado y niega la condición de grupo.

Barreras físicas o urbanísticas

Obstáculos físicos que limitan o impiden la libertad de movimiento para las personas con discapacidad en el entorno urbano.⁹⁷ Estas barreras no solo afectan a las personas con discapacidad, sin embargo, forman parte de los más vulnerables en esta situación.

Calle

Pasaje a cielo abierto donde circulan los vehículos y los peatones. Sin embargo, la calle es más que un pasaje de circulaciones. Algunos metros por debajo de las aceras se encuentran las canalizaciones de agua potable, de agua de lluvia, de aguas servidas (cloacas), aguas de riego, de gas, los tubos por donde corren los cables telegráficos, telefónicos, de luz y de fuerza motriz.⁹⁸

Del lat. calles 'senda, camino'. f. Vía pública, habitualmente asfaltada o empedrada, entre edificios o solares.// Exterior urbano de los edificios.// Camino entre dos hileras de árboles o de otras plantas.// Méx. Tramo de una vía urbana comprendido entre dos esquinas.⁹⁹

Las *calles domesticas* son aquella que se encuentra acotada por sus dos lados con las fachadas de la vivienda, al estar en contacto directo con las viviendas presentan unas características singulares de uso, con respecto a otros espacios que también cuentan con aceras. Tienen una estructura básica: acera, guarnición, arrollo vial, guarnición y acera.

⁹⁷ Arq. Jaime Huerta Peralta. *Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad*. Lima, Perú. 2007

⁹⁸ Plazola Cisneros, A. *Enciclopedia de arquitectura*

Plazola. Ed. Plazola, (1998).

⁹⁹ Real Academia Española

Estas pueden encontrarse dentro de vía secundaria, la cual se refiere a “espacio físico cuya función es permitir el acceso a los predios y facultar el flujo del tránsito vehicular no continuo; en su mayoría conectan con vías primarias y sus intersecciones pueden estar controladas por semáforos”¹⁰⁰ o en zona de tránsito calmado, las cuales son “área delimitada al interior de colonias, barrios, o pueblos, cuyas vías se diseñan para reducir el volumen y velocidad del tránsito, de forma tal que peatones, ciclistas y conductores de vehículos motorizados circulen de manera segura”¹⁰¹

Espacio público

“Espacio público es ante todo un concepto urbano...relacionado con la ciudad, pues es allí donde surgió. La ciudad, lugar de la civilización y la cultura, espacio que posibilita el encuentro y el intercambio, actividades...de una colectividad, de una sociedad”.¹⁰²

Para Fernando Carrión¹⁰³ “Son espacios de encuentro y de contacto, tangibles (plazas) o intangibles (imaginarios), que permitan a los diversos reconstruir la unidad en la diversidad (la ciudad) y definir la ciudadanía (democracia)...El espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva (integración, estructura) y la representación (cultura, política) de la sociedad, que construye su razón de ser en la ciudad, y es uno de los derechos fundamentales en la ciudad: el derecho al espacio público como derecho a la inclusión”.

¹⁰⁰ Ciudad de México. *Nuevo reglamento de tránsito Ciudad de México 2019*. Artículo 4.

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Gamboa Samper, Pablo. “El sentido urbano del espacio público”. *Rev. Bitácora Urbano Territorial*, vol. 1, núm. 7, (2003),13-18

<https://www.redalyc.org/pdf/748/74810703.pdf>

¹⁰³ Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* Santiago de Chile: Ediciones SUR (pp.79-97). En el capítulo "Espacio público: punto de partida para la alteridad", Fernando Carrión. Describe el concepto de Espacio público.

“Espacios asignados al uso del público, es decir, no reservados a nadie en particular (esto es individuos específicos o pertenecientes a una determinada categoría, estamento o clase social); de libre acceso, sea irrestricto como en el caso de los parques y las calles públicas sea sujeto a la satisfacción de ciertas condiciones, como el pago de una cuota de entrada (estadios, teatros, cines)...donde impera la condición de iguales en la diferencia, es decir donde todos tienen derecho a estar presentes y a ser respetados en su integridad, intimidad y anonimato independientemente de sus características individuales, incluidas edad, sexo, pertenencia étnica, apariencia, etc.; y que, por todo lo anterior, funcionan como lugares donde el ciudadano-ciudadano hace la experiencia de convivir pacíficamente e igualitariamente con los otros diferentes, e incluso está en la predisposición de disfrutar el eventual encuentro con un extraño o la ocurrencia de lo inesperado”.¹⁰⁴

Esfera pública

“Entendida como el ámbito en el cual la sociedad civil, constituida precisamente en público, se informa, debate, se constituye en opinión pública y arriba eventualmente a consensos en torno a asuntos de interés general. En los Siglos XVII y XVIII en Europa, se constituye una esfera no estatal en la que los ciudadanos participan, vía la opinión y el debate abiertos, en asuntos previamente considerados como de interés exclusivo del Estado y por consiguiente reservados a la autoridad estatal”.¹⁰⁵ Para Carrión esfera pública es “allí donde la comunidad se enfrenta al Estado, constituyéndolo como un espacio de libertad”¹⁰⁶

Carril

¹⁰⁴Duhau, Emilio (2009) Vida y muerte del espacio público. En: Manuel Rodríguez y Jorge Roze (comp.) Ciudades Latinoamericanas IV: Políticas, acciones, memoria y reconfiguración del espacio urbano. México: Universidad Autónoma de Guerrero – ALAS. Pp. 213-238.

¹⁰⁵ Jürgen Habermas (1961), recuperado por Duhau, Emilio (2009) en Vida y muerte del espacio público. En: Manuel Rodríguez y Jorge Roze (comp.) Ciudades Latinoamericanas IV: Políticas, acciones, memoria y reconfiguración del espacio urbano. México: Universidad Autónoma de Guerrero – ALAS. Pp. 213-238

¹⁰⁶ Olga Segovia, *Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía* Santiago de Chile: Ediciones SUR (pp.79-97). En el capítulo "Espacio público: punto de partida para la alteridad", Fernando Carrión, nos habla de su concepción de esfera pública.

“Camino o franja de circulación con capacidad para una fila de vehículos”.¹⁰⁷

Ciudad

“Espacio geográfico transformado por el hombre mediante la realización de un conjunto de construcciones con carácter de continuidad y contigüidad.// Conjunto de ideas, ciencias, artes o costumbres que forman y caracterizan el estado social. Las ciudades son el medio artificial por excelencia que el hombre construye para vivir. Se constituye como un asentamiento de gran tamaño, una concentración de personas socialmente heterogéneas que se encuentran próximas para satisfacer propósitos residenciales, transformación o intercambio de productos con personas de diferentes lugares. Cuenta con un grado de equipamiento de servicios que mejoran la condición de vida humana”.¹⁰⁸

Entendida la ciudad como: No podemos desligar como algunos autores el espacio destinado a x ocupaciones y el espacio público como el sobrante o tal se debe entender esta relación y dependencia constante entre uno y otro, con esto se busca dejar en claro que el estudio específico que se realiza de la acera se realiza desde una visión no fragmentaria, en cambio, se entiende el elemento “acera” como parte de un conjunto mayor llamado ciudad.

Hábitat

Sobre el término *hábitat*, Plazola hace referencia que “en su tiempo era adoptado por las ciencias sociales...convirtiéndose en la categoría fundamental unificadora de las disciplinas que se ocupan de la modificación y organización del espacio y de su valoración y uso en el tiempo con el fin de hacerlo habitable por el

¹⁰⁷ Plazola Cisneros, A. *Enciclopedia de arquitectura Plazola*. Ed. Plazola, (1998).

¹⁰⁸ *Ibid*

hombre, entendiendo a éste como parte de un modelo social en un momento histórico determinado”¹⁰⁹.

Los términos *hábitat* y *habitar* fueron expuestos por Lefebvre, los cuales después serán introducidos en el urbanismo. Donde nos dice que el “*hábitat* surge de una descripción morfológica, es un cuadro. *Habitar* es una actividad, una situación...para el individuo o para el grupo, es apropiarse de algo...un espacio; es también hacer frente a los constreñimientos, es decir, es el lugar del conflicto, a menudo agudo, entre los constreñimientos y las fuerzas de apropiación; este conflicto existe siempre, sean cuales fueren los elementos y la importancia de los elementos presentes”.¹¹⁰

Habitabilidad

“La cualidad de permitir y potenciar los hechos habitables”.¹¹¹ “Las condiciones óptimas y de calidad que posibilitan el uso adecuado de un espacio por los usuarios. Cualidad de habitable, y en particular la que, con arreglo a determinadas normas legal es, tiene un local o una vivienda”¹¹²

Habitabilidad urbana es la noción de habitabilidad se expandió desde un ámbito como la vivienda, a un entorno más amplio y complejo como la ciudad, ampliando sus componentes. Al inicio sólo eran aspectos físicos (arquitectónicos) y posteriormente también la relación de éstos y los elementos que componen el medio ambiente urbano. Los estudios de la habitabilidad en las ciudades se han realizado desde distintas perspectivas y se han ido relacionando con otros temas de estudio los cuales Isabel García y Yadira Contreras¹¹³ enlistan: bienestar y equidad social, calidad de vida,

¹⁰⁹ Ibid

¹¹⁰ Lefebvre, H. (1978). De lo rural a lo urbano: antología preparada por Mario Gaviria. *Ediciones Península. Barcelona.*

¹¹¹ Definición recuperada de: Dr. Carlos Luis González y Lobo

¹¹² RAE

¹¹³ Ma. Isabel García González, Yadira Contreras Juárez. *Diseño metodológico para la habitabilidad urbana desde*

sustentabilidad, demanda social, urbanismo ecológico, desarrollo humano y con la satisfacción de necesidades

La *habitabilidad del espacio público* vista desde las normativas del reglamento de tránsito es considerada como elemento fundamental para el *derecho* a una vida sana, la convivencia, recreación y seguridad ciudadana que considere las necesidades diferenciada por personas y grupos.¹¹⁴

Paramento

“Elemento arquitectónico que consiste en una superficie de cualquier material en posición vertical, para delimitar un espacio o área, tales como muros o bardas.”¹¹⁵

los espacios públicos de estancia.
<http://ru.iiec.unam.mx/3251/1/249-Garcia-Contreras.pdf> 3 Ley general de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano. Nueva Ley DOF 28-11-2016

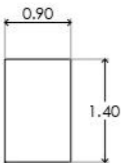
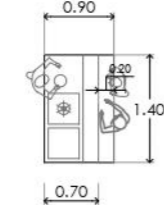
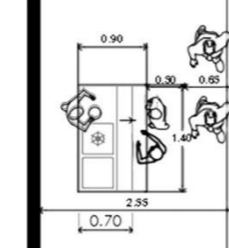
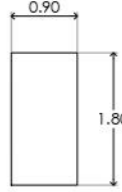
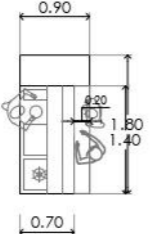
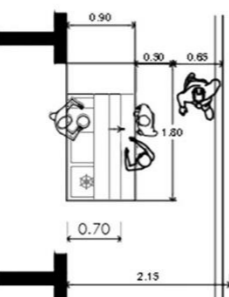
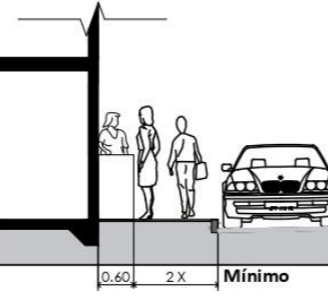
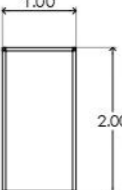
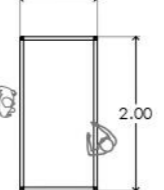
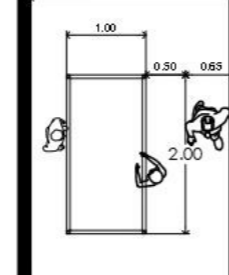
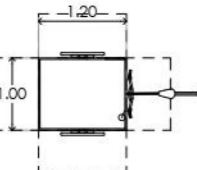
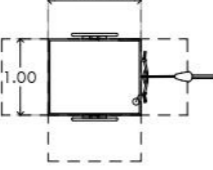
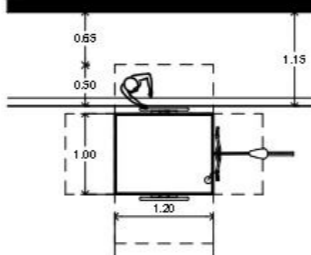
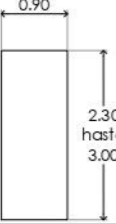
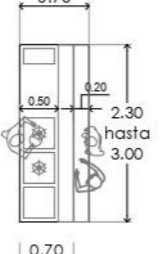
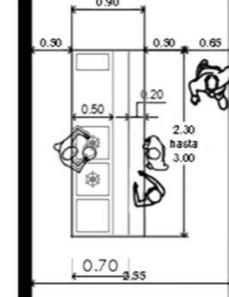
¹¹⁴ Ciudad de México. *Nuevo reglamento de tránsito Ciudad de México 2019*. Artículo 4

¹¹⁵ Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México. *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad* 2016.

Tabla 4. Tipología de la ocupación de la acera por uso comercial

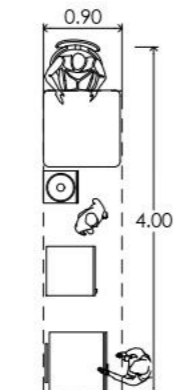
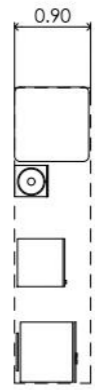
	Superficie de puesto	Superficie de uso y actividad	La ocupación de la banqueta. 1 carril peatonal y espacio de permanencia	Corte	Material	Ubicación En manzana	Ubicación En acera	Foto	Observaciones
Fijos Estructuras no móviles, que se encuentran permanentemente sobre la acera sin necesidad de estar en uso.		<p>Refacción de celulares</p>				Centro	<p>Pegado al muro</p>		
		<p>Puesto dulces</p>					Esquina	<p>Pegado a la guarnición</p>	<p>*Este ejemplo muestra la razón por la que es necesario contemplar dos espacios uno de permanencia y uno de tránsito. Si esto no se contempla el resultado es que el peatón de ve en la necesidad de bajar al arrollo vehicular para desplazarse</p>
		<p>Puesto periódico</p>						<p>Sobre el arroyo vehicular</p>	

	<p>Local de comida. Tacos</p>			<p>Lámina galvanizada Aluminio Acero inoxidable</p>					
	<p>Local de comida. Tacos</p>								
	<p>Local de comida. Tacos</p>								
	<p>Local de comida. Tacos</p>								

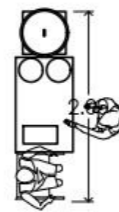
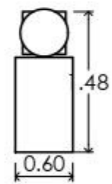
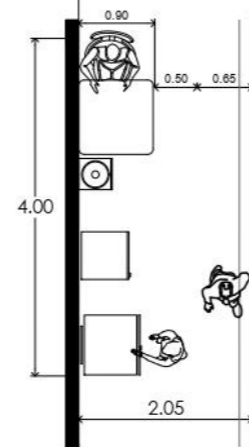
<p>Semifijos</p> <p>Este tipo de locales suele estar constantemente en ese sitio, con sus horarios y días que pueden variar ligeramente.</p>		 <p>Carrito de comida. tacos</p>			<p>Lámina galvanizada Aluminio PTR galvanizado Acero inoxidable</p>				
		 <p>Carrito de comida. Tacos</p>							
		 <p>Puesto de fruta. Modulado</p>							
		 <p>Desayunos</p>							
		 <p>Carrito de comida</p>							

		Puesto de fruta. Modulado							
		Carro remolcable de comida	Carro remolcable de comida						
		Puesto de DVD o ropa Modulado	Puesto de DVD o ropa						
		Carro remolcable de comida	Carro remolcable de comida						
Temporales Este tipo de locales se caracteriza por colocarse ocasionalmente, con				Que se trasladan: Camionetas Combis Carrretilla Carrito Raspados Helados, fruta picada,					

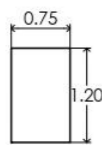
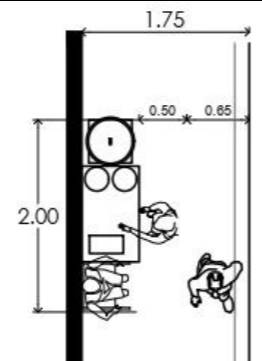
respectivos horarios y días, algunos incluso se mantienen en constante desplazamiento.



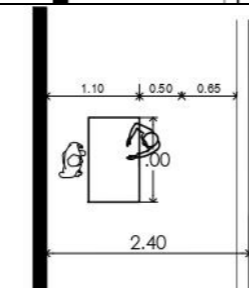
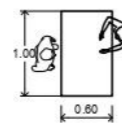
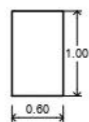
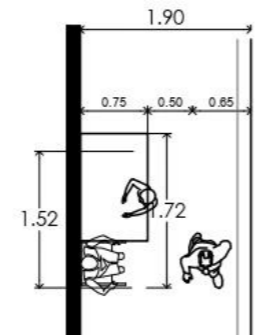
Venta de electrodomésticos



Tamales



Puesto de dulces

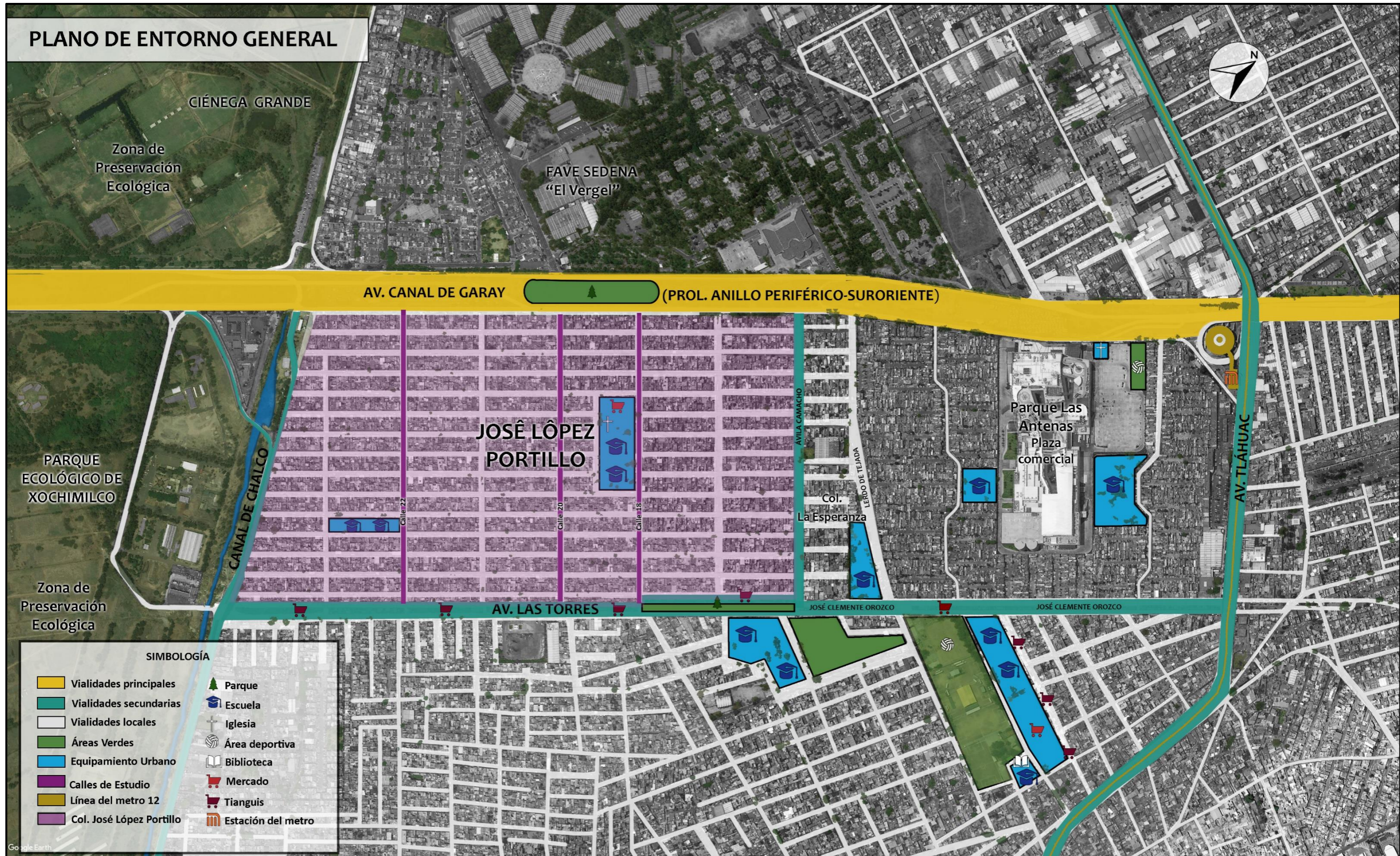


Notas

En esta columna que corresponde a la ocupación de la banqueta, contemplamos en todas las representaciones (excepto el ejemplo *) el espacio mínimo necesario para que en cada caso se permita el

			trancito peatonal de una persona y la permanencia de otra en un local comercial. Desicnamos para cada una de estas actividades una mimension de 0.65m y 0.50m respectivamente.						
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--	--	--	--	--

PLANO DE ENTORNO GENERAL



SIMBOLOGÍA

- | | | | |
|--|--------------------------|--|--------------------|
| | Vialidades principales | | Parque |
| | Vialidades secundarias | | Escuela |
| | Vialidades locales | | Iglesia |
| | Áreas Verdes | | Área deportiva |
| | Equipamiento Urbano | | Biblioteca |
| | Calles de Estudio | | Mercado |
| | Línea del metro 12 | | Tianguis |
| | Col. José López Portillo | | Estación del metro |

Tabla 7

Entre calles	Lote	Por lote				Puesto informal o ambulante					
		Local 1	Local 2	Local 3	Local 4	Puesto informal 1	Tipo	Puesto informal 2	Tipo	Puesto informal 3	Tipo
1 a 2	1	Mofles	Abarrotes								
	2	Imprenta	Sin uso								
	3					Sin uso	F				
	4	Marisquería	Sin uso								
2 a 3	5	Abarrotes	Papelería								
	6	Farmacia	Óptica								
	7	Carpintería	Internet	Abarrotes	Carpintería						
	8					Atole y tamales	S				
3 a 4	9					Pollería	S				
	10	Tortillería	Verdulería								
	11	Cerrajería	Pollería	Sin uso		Discos	S				
	12										
4 a 5	13										
	14										
	15										
	16					Frutería	S				
5 a 6	17	Sin uso	Sin uso								
	18	Ojalatería y pintura									
	19	Abarrotes	Herbalife								
	20										
6 a 7	21	Tortillería	Pollería y verdulería	Ropa usada							
	22	Regalos y artículos de belleza	Reparación de electro								
	23										
	24	Abarrotes									
7 a 8	25	Iglesia									
	26										
	27	Sin uso	Sin uso								
	28										
8 a 9	29	Sin uso				Heladería	S	Artículos usados	T		
	30	Abarrotes	Farmacia								
	31	Farmacia	Abarrotes	Estética							
	32	Renta de inflables	Tienda naturista	Desperdicio Industrial							
9 a 10	33										
	34	Maderería									
	35										
	36										

10 a 11	37													
	38	Materias primas	•	Carnicería y cremería	•				Tamales Fritos	S	Carnitas	S		
	39	Papelería												
	40	Abarrotes		Pollería	•	Consultorio dental								
11 a 12	41	Escuela Primaria						Artículos de bell	S	Plásticos y artícu	T	Base mototaxi	S	
							Frutería	T	Frutería	T				
	42	Peluquería	•					Discos	S	Tamales	S			
12 a 13	43													
	44	Farmacia	•	Consultorio médico				Frutería	S					
	45	Abarrotes	•					Plásticos y artícu	T					
	46	Sin uso												
13 a 14	47	Taquería	•	Expendio de pan			Sin uso							
	48	Tortillería		Abarrotes	•	Sin uso								
	49	Abarrotes	•											
	50	Lencería y corsetería		Maquinitas	•	Tapicería	•	Dulces	T					
14 a 15	51	Abarrotes	•											
	52	Pollería	•	Papelería y copias	•									
	53	Internet	•											
	54	Abarrotes y vinatería												

Tabla 7

Clasificación de uso de suelos. Calle 20

Entre calles	Lote	Locales por lote				Puesto informal o ambulante										
		Local 1	Sobree	Local 2	Sobree	Local 3	Sobree	Local 4	Puesto informal 1	Tipo	Puesto informal 2	Tipo	Puesto informal 3	Tipo	Puesto informal 4	Tipo
1 a 2	56	Heladería	•	Tortas					Dulces	F						
	57	Abarrotes	•	Desayunos y comida	•	Farmacia		Sin uso								
	58	Jugos y licuados	•	Pollería	•											
	59	Papelería		Antojitos		Dulcería										
2 a 3	60	Carnicería	•	Taquería												
	61	Verdulería y frutería	•	Sin uso												
	62								Base de combis	F						
	63	Panadería	•	Estética	•	Cocina economica	•	Sin uso								
3 a 4	64	Tortillería							Antojitos mexicana	S						
	65	omnilife		Abarrotes	•	Tacos de guisado		Estética								
	66	Sin uso/ en construcción		Sin uso/ en construcción		Sin uso/ en construcción		Sin uso/ en construcción								
	67	Cocina economica							Verdulería y frutas	S						
4 a 5	68	Verdulería y frutería	•						Muebles	S						
	69	Abarrotes	•						Dulces	S						
	70	Productos de Limpieza	•						Antojitos mexicana	S						
	71	Estética							Tacos de guisado	S						
5 a 6	72															
	73								Tacos	S						
	74	Desperdicio Industrial	•	Carnitas	•											
	75	Sin Uso		Sin Uso												
6 a 7	76	Rines	•						Discos	T	Disfrases	T				
	77	Abarrotes	•	Farmacia	•	Purificadora de agua										
	78	Estética		Ropa	•	Internet	•									
	79	Anafres y productos lá	•	Lavandería y tintorería	•				Antojitos mexicana	T	Verdulería y frutas	T				
7 a 8	80	Tortillería	•	Dulcería		Sin uso		Mecánico								
	81	Estética	•													
	82	Herrería y aluminio														
	83	Pollería	•	Frituras		Tienda naturista y jugu	•									
8 a 9	84	Abarrotes		Sin uso		Sin uso										
	85	Abarrotes														
	86															
	87	Taquería	•						Taquería	F						

9 a 10	88	Sin uso		Sin uso		Sin uso												
	89	Sin uso																
	90	Abarrotes																
10 a 11	91	Bodega						Muebles	T									
	92	Taquería	•					Atoles y tamales	S									
	93							Pollería	S	Tacos	S							
	94	Herrería																
11 a 12	95	Sin uso						Ropa usada	T									
	96	Ragalos y ropa	•															
	97							Verdulería y frut	T									
	98	Reparación celulares	•															
12 a 13	99	Abarrotes	•	Carbonería				Atoles y tamales	S									
	100	Abarrotes	•	Estética														
	101	Purificadora	•															
	102																	
13 a 14	103																	
	104	Panadería		Tortillería	•			Puesto de dulces	S									
	105	Abarrotes																
	106							Reparación de el	S	Pulques	T							
14 a 15	107	Estética (Uñas, pestañ	•															
	108	Sin uso						Pancita	T									
	109	Paletería y heladería	•	Abarrotes	•			Agua fresca	T									
	110	Vulcanizadora	•	Refaccionaria	•			Chacharas	T	Chacharas	T	Chacharas	T	Chacharas	T	Chacharas	T	
	111	Abarrotes	•					Pan	S	Tacos	S	Tacos de guisado	S	Chacharas	T			

Tabla 7

Tabla 1. Clasificación de uso de suelos. Calle 18

Entre calles	Lote	Locales por lote										Puesto informal o ambulante									
		Local 1	Sobre	Local 2	Sobre	Local 3	Sobre	Local 4	Sobre	Local 5	Puesto informal 1	Tipo	Puesto informal 2	Tipo	Puesto informal 3	Tipo	Puesto informal 4	Tipo	Puesto informal 5	Tipo	
1 a 2	112	Farmacia		Carnicería	•	Estética															
	113	Abarotes		Taquería, tortas y hamburguesas																	
	114	Frutería		Panadería																	
	115																				
2 a 3	116	Ragalos y ropa	•	Sin uso	•																
	117	Zapatero		Abarotes																	
	118	Estética	•	Carnitas	•	Sin uso					Tamales y desayuno	S	Ropa usada	S							
	119	Internet	•	Panadería		Estudio fotográfico	•	Consultorio													
3 a 4	120	Materias primas		Estética (Barbershop)	•	Sin uso		Sin uso													
	121	Mecánico	•																		
	122	Abarotes	•	Sin uso		Sin uso															
	123	Farmacia	•																		
4 a 5	124	Cafetería	•								Discos	S	Frituras	S							
	125	Papelería y regalos	•																		
	126	Pinturas									Jugos	S	Bolero	T							
	127	Abarotes	•								Tacos	S									
5 a 6	128	Mercado		Heladería y palettería	•						Quesadillas y tortas	S	Manzanas de caramelo	T	Periódico	F	Juquetes	T			
	129	Regalos y artículos de	•	Papelería	•	Productos de limpieza	•	Tortillería	•	Pollería											
	130	Abarotes	•	Repostería, Pastelería	•																
6 a 7	131	Jardín de niños									Dulces	S	Fruta picado	T	Abarotes	S	Joyería y bisutería	S	Verdulería	S	
	132	Carnicería		Sin uso		Estética					Tamales	S									
	133	Farmacia	•	Rosticería		Pastes															
7 a 8	134	Secundaria									Pizza	F	Frutería	S	Sin uso	F	Discos	S	Helados	T	
	135	Pollería	•	Ragalos y ropa	•	Jugos y licuados	•	Reparación celulares													
	136	Estética (Uñas, pestañas y ce		Materias primas		Pollería	•														
8 a 9	137	Foro cultural		Unidad medica							Dulces	S	Ropa usada	T	Refacciones de L	S	Discos	S	Frutería y verduler	S	
	138	Carnicería	•	Verdulería	•	Sin uso		Panadería	•		Jugos	S									
	139	Tortillería	•	Farmacia		Abarotes	•														
9 a 10	140	Primaria									Ropa interior	S	Dulces	S	Frutería y verdul	S	Plásticos y artí	S	Tacos de birria	S	
	141	Heladería y palettería		Optica		Club de nutrición	•														
	142	Estética (Barbershop)	•	Farmacia	•	Artículos de belleza		Accesorios para celulares y tablets													
10 a 11	143	Antojitos mexicanos	•	Regalos	•	Estética (Barbershop)	•	Maquinitas													
	144	Carnicería		Purificadora de agua	•	Tortillería	•														
	145	Taquería	•	Pollería		Taquería	•														
	146	Artículos de belleza		Estética (Barbershop)																	

PLANO 7. CLASIFICACIÓN DE USOS DE SUELO COMERCIAL.



COMIDA	PRODUCTOS ALIMENTICIOS	SERVICIOS	ARTÍCULOS COMERCIALES	MANTENIMIENTO	Comercio en P.B.- vivienda
<ul style="list-style-type: none"> Tacos y tortas Fondas y desayunos Restaurantes Rosticería Marisquería Tamales y atole Antojitos mexicanos Cafetería Carnitas Panচিতা de res Pastes Pizza 	<ul style="list-style-type: none"> Panadería o expendio Tortillería Materias primas Productos naturistas suplementos Heladería Dulcería Purificadora de agua Frituras Pastelería Pulque NATURALES Carnicería Pollería Frutería y verdulería Jugos, agua o fruta picada 	<ul style="list-style-type: none"> Zapatero Bolero Cerrajería Estética y peluquería Médico Veterinario Dentista Imprenta Óptica Internet Carpintería Nutriólogo Herrería 	<ul style="list-style-type: none"> Tapicería Estudio fotográfico Carbonería Maderería Lavandería 	<ul style="list-style-type: none"> Abarrotes Plásticos y productos de limpieza Papelaría Discos Regalos Artículos de belleza Farmacia Ropa Muebles Revistas y periódico Pinturas Disfrases Anafres y productos lamina Juguetes Joyería y bisutería 	<ul style="list-style-type: none"> Electrodomésticos Celulares, tablets y computadoras Mecánico Refaccionaría Mofes, Ojalatería, pintura OTRO y vulcanizadora Renta de inflables Ropa usada Desperdicio Industrial Base mototaxi Maquinitas Testigos de jehová Base de combis Bodega Chacharas
					<ul style="list-style-type: none"> Vivienda Servicios o equipamiento urbano Puesto fijo Puesto semifijo Puesto temporal Parque Escuela Iglesia Mercado Tiangulis

Tabla 8. Imágenes de puestos ambulantes y locales de calle 22



Lote 3



Lote 5



Lote 6



Lote 10



Lote 11



Lote 18



Lote 19



Lote 19



Lote 21



Lote 22



Lote 23



Lote 29



Lote 31



Lote 32



Lote 38



Local 41



Local 41



Local 41



Local 42



Lote 45



Lote 47



Lote 50



Lote 51



Lote 55

Tabla 8. Imágenes de puestos ambulantes y locales de calle 20



Lote 56



Lote 57



Lote 58



Lote 59



Lote 60



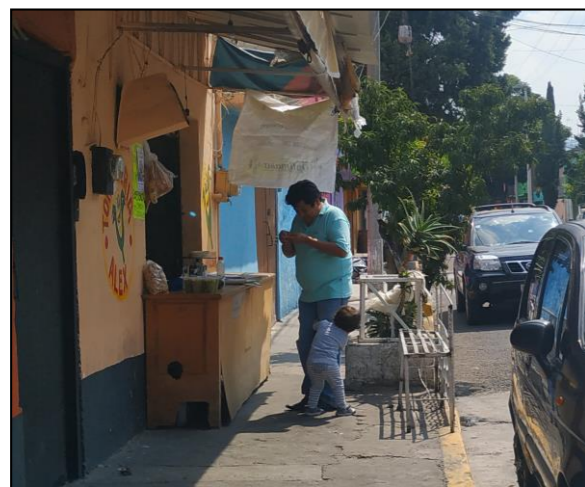
Lote 61



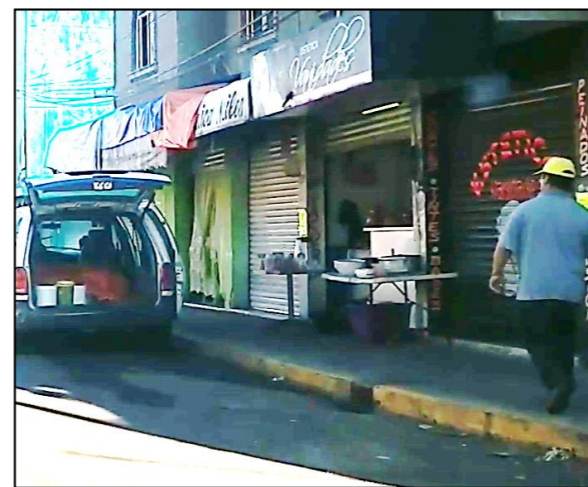
Lote 62



Local 62



Lote 64



Lote 65



Lote 68



Lote 69



Lote 70



Lote 70



Lote 71



Lote 73



Lote 74



Lote 74



Lote 76



Lote 77



Lote 78



Lote 79



Lote 79



Lote 80



Lote 83



Lote 92



Lote 92



Lote 93



Lote 96



Lote 97



Lote 99



Lote 100



Lote 104



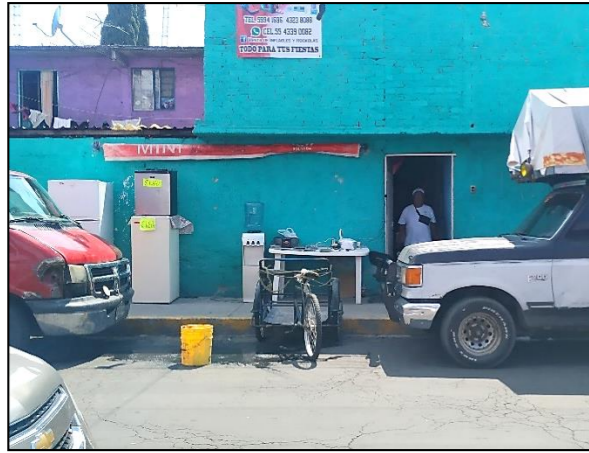
Lote 104



Lote 104



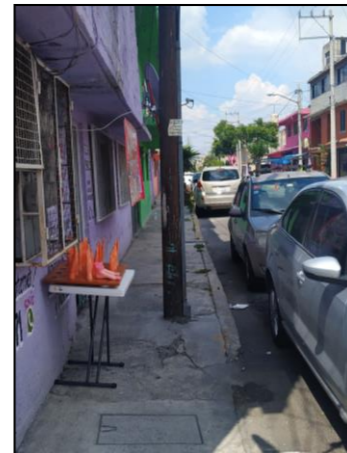
Lote 105



Lote 106



Lote 106



Lote 107



Lote 109



Lote 110



Lote 110



Lote 110



Lote 111



Lote 111

Tabla 8. Imágenes de puestos ambulantes y locales de calle 18



Lote 114



Lote. 118



Lote 121



Lote 123



Lote 124



Lote 126



Lote 127



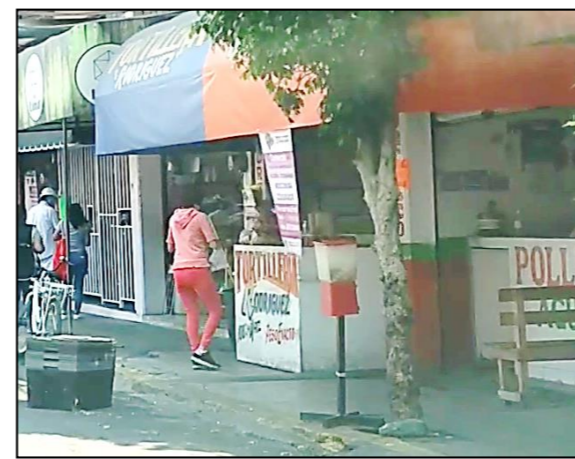
Lote 127



Lote 128



Lote 128



Lote 129



Lote 130



Lote 131



Lote 131



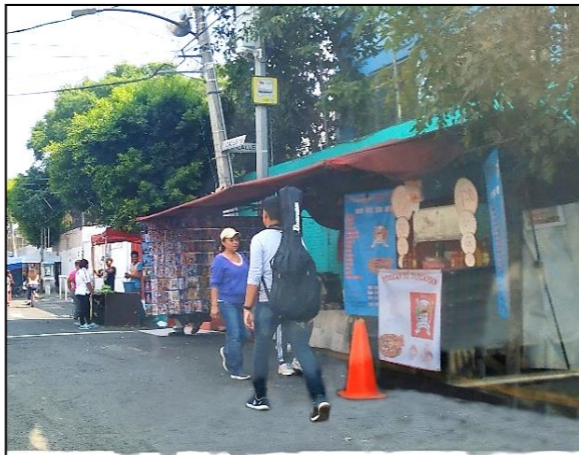
Lote 133



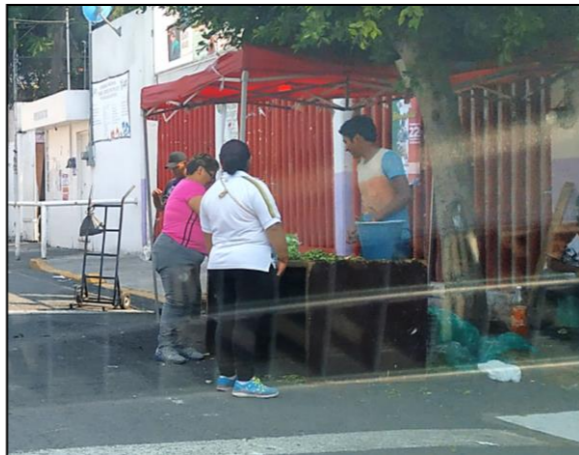
Lote 134



Lote 134



Lote 134



Lote 137



Lote 138



Lote 138



Lote 140



Lote 140



Lote 140



Lote 143



Lote 144



Lote 145



Lote 145



Local 146



Lote 147



Lote 148



Lote 149



Lote 151



Lote 155



Lote 159



Lote 159



Lote 160



Lote 161



Lote 162