

ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD CIUDADANA

EL CASO DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DE CUERNAVACA EN LA CIUDAD DE MÉXICO





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA



ESPACIO PÚBLICO Y SEGURIDAD CIUDADANA: EL CASO DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL
DE CUERNAVACA EN LA CIUDAD DE MEXICO

TESIS QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTAS PRESENTAN:

ROSA ANGÉLICA MOTA MONTIEL

MARIANA MONTSERRAT PAZ ESPINOSA

TUTORES:

ARG. CARMEN HUESCA RODRÍGUEZ

M. EN ARG. JULIO GABRIEL KONZEVIK CABIB

M. EN ARG. FRANCISCO NICHOLAS DE LA ISLA O'NEILL

CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, FEBRERO 2021

Agradecimientos

*A nuestra familia, por siempre
estar y apoyar.*

*A nuestros profesores y sinodales
Carmen, Gabriel y Francisco por
guiarnos y hacer aportaciones
valiosas a nuestra vida
académica y profesional.*

- Mariana y Angélica

TABLA DE CONTENIDOS

1	INTRODUCCIÓN GENERAL	79	CAPÍTULO 3. Diseñar ciudades más seguras según diversos autores
6	CAPÍTULO 1. Espacio público e imagen urbana: Bases teóricas y la situación en América Latina.	81	Lectura de la ciudad - José Ángel Campos
13	Espacio público: Qué es (o debería ser) el espacio público?	83	Análisis espacial del delito - Juan Carlos Hernández Esquivel
19	Las dimensiones y características del espacio público	89	Prevención situacional y mediante diseño CPTED - Ronald F. Clarke, ICA
35	La imagen urbana	93	Producción del espacio público - Jordi Borja y Zaida Muxí
44	Conclusiones	97	Desarrollo urbano sostenible - ONU
48	CAPÍTULO 2. La seguridad ciudadana. Aspectos teóricos y contexto en América Latina	103	Percepción y apropiación
51	Las dimensiones de la (in)-seguridad	110	Conclusiones
52	La desigualdad en América Latina	112	CAPÍTULO 4. Las vías del ferrocarril de cuernavaca análisis y estrategias proyectuales
65	Estado, políticas de seguridad y sistema judicial en América Latina	118	Análisis histórico
69	El crimen organizado y cómo ha influido en la inseguridad de las ciudades latinoamericanas	130	Elección de zonas específicas a intervenir: alcaldías Álvaro Obregón y Tlalpan
71	Factores de riesgo y de prevención como medidas de seguridad en las ciudades	134	Análisis demográfico
75	Conclusiones	138	Análisis de seguridad
		146	Análisis urbano
		160	Mapas geografía de la inseguridad
		165	Guía de estrategias proyectuales

168	Apartado 1: análogos de estrategias proyectuales
180	Apartado 2: tipos de intervención
184	Estrategias proyectuales aplicadas a caso de estudio: zona Álvaro Obregón
200	Estrategias proyectuales aplicadas a caso de estudio: zona Tlalpan
216	CONCLUSIONES
224	BIBLIOGRAFÍA

INTRODUCCIÓN GENERAL

“La ciudad es el mejor invento de la humanidad” es una frase que hemos escuchado mucho a lo largo de este proceso de investigación y, si nos lo preguntaran, y si contestáramos desde un punto de vista más romántico y subjetivo diríamos que sí, la ciudad es el mejor invento que haya creado el ser humano. ¿Por qué? Bueno, porque es un complejo conjunto de sistemas funcionando simultáneamente que integran un todo, es la máxima representación de la evolución del ser humano y cómo ha logrado modificar su entorno a su conveniencia, es la materialización de las necesidades, intereses y objetivos de una sociedad humana en un solo lugar. Es donde los seres humanos encontramos las oportunidades para tener una vida próspera y feliz.

Sin embargo, siendo objetivas, la ciudad no es el mejor invento de la humanidad. Al menos no lo es hoy.

Estadísticamente entre más grande sea una ciudad, menor es el grado de satisfacción con la calidad de vida que tienen sus habitantes. A pesar de ello las ciudades siguen creciendo a ritmos acelerados, especialmente en los países en desarrollo. Según la Organización de las Naciones Unidas, actualmente el 50% de la población mundial habita en ciudades; y se estima que para el año 2050 ese porcentaje suba al 70%. ¿Qué nos quiere decir esto? Por un lado, que las ciudades tomarán más relevancia de la que ya tienen, y por el otro, que la gente no vive en las ciudades porque quiere sino porque lo necesita.

Precisamente de eso trata el presente trabajo de investigación: de la ciudad. Como concepto y como lugar. Sobre cómo “el mejor invento de la humanidad” ha ido perdiendo su esencia y ha ido ganando problemas. Y más específicamente los problemas que tienen que ver con la arquitectura y el urbanismo.

Sería muy ambicioso y poco realista querer abarcar la gran cantidad de retos que presentan las ciudades de hoy en día, por lo que en el presente trabajo de investigación nos dedicaremos a desarrollar aquél que tiene que ver con la seguridad ciudadana ya que creemos es un tema poco explorado y subestimado para la gran relevancia que tiene y que ha ido tomando en las últimas décadas. Tuvimos la fortuna -o desgracia- de crecer en una de las más grandes ciudades del mundo: la Ciudad de México, y es el principal motivo por el que nos interesamos en este tema en primer lugar. La Ciudad de México es en muchos casos el claro ejemplo de lo que no se debe hacer y, al menos por ese lado, tenemos la ventaja de vivir en ella ya que es un buen caso de estudio.

La seguridad ciudadana es un tema que abarca un amplio espectro de disciplinas de todas las áreas de estudio, en el caso del urbanismo resaltan dos tipos de problemas de seguridad: la inseguridad por violencia y la inseguridad por accidentes. En ambos casos se pueden estudiar sus causas y consecuencias como la desigualdad, el sistema político y judicial, el crimen organizado, la imagen urbana, la forma, la traza, su estructura,

los *terrain vague*, así como el factor social y el tema de percepción y apropiación y cómo se manifiestan en el espacio público, que es donde se desarrolla gran parte de la vida de los habitantes de las ciudades. Por ello el espacio público es otro de los temas fundamentales a tratar en la presente tesis.

Los objetivos principales buscan entender cuáles son las características que deberían tener los espacios públicos de las ciudades para que éstos sean seguros, basándonos en textos teóricos de diversos autores y por supuesto, según nuestros propios criterios. A lo largo de nuestra investigación buscamos dar respuesta a algunas interrogantes como: **¿cuánto interviene la forma urbana en la seguridad?, ¿cómo se relaciona el diseño urbano de los espacios públicos con la calidad de vida de las personas?, ¿es posible que desde el urbanismo y la arquitectura se logre enfrentar el problema de la inseguridad en las ciudades? ¿cómo?**

Para ello, la tesis está estructurada en dos partes: una teórica y una práctica-analítica. La parte teórica abarca los capítulos uno a tres y en ella vaciamos la investigación bibliográfica realizada a lo largo de este

proceso.

Los capítulos uno y dos sobre espacio público y seguridad ciudadana respectivamente contienen las bases teóricas sobre dichos temas tales como conceptos, dimensiones, características y contextualización de la situación en América Latina. Por otro lado, el tercer capítulo es una recopilación de modelos y metodologías para el diseño de ciudades más seguras según diversos autores que consideramos relevantes para nuestro tema.

La segunda parte o parte práctico-analítica consiste en la aplicación de la investigación realizada en la primera parte a un caso de estudio dentro de la Ciudad de México, dicho caso de estudio son las vías del ferrocarril de Cuernavaca las cuales se sitúan en la zona poniente de la ciudad.

El ferrocarril de Cuernavaca o ferrocarril Interoceánico fue un proyecto de infraestructura ferrocarrilera realizado a finales del siglo XIX el cual buscaba conectar el puerto de Veracruz con los puertos de Guerrero, pasando por la capital del país y transportaba principalmente mercancía comercial.

Todavía hasta finales del siglo pasado dicha ruta seguía en funcionamiento, sin embargo, por deficiencias en el servicio y falta de presupuesto dejó de operar en 1997 dejando ahí una infraestructura abandonada, un espacio en desuso o *terrain vague* que cruza cuatro alcaldías de la ciudad y se extiende por aproximadamente 46km.

La principal razón por la cual elegimos este caso de estudio es que precisamente representa un espacio público dentro de la ciudad que, sin embargo, no es utilizado o al menos no se ha sabido aprovechar el potencial que tiene tanto como espacio público como vía de conexión en una gran parte de la zona poniente de la Ciudad. Además, debido a que cruza diferentes demarcaciones con diferentes características -ya sea políticas, sociales, económicas o culturales- nos da la oportunidad de ampliar nuestro análisis y abarcar un espectro más completo.

En este cuarto y último capítulo nos dedicamos a realizar un análisis de sitio completo (urbano, de seguridad y socioeconómico) en dos tramos de las vías del ferrocarril ubicados en la alcaldía Álvaro Obregón y Tlalpan, para posteriormente realizar una serie

de propuestas proyectuales con base en nuestra investigación teórica y análisis de sitio que, a nuestro criterio, podrían fomentar que ese espacio sea más seguro.

Dichas propuestas proyectuales estarán desarrolladas en una guía, la cual contendrá información sobre los tipos de intervención a realizar en las zonas de estudio, ejemplos de proyectos ya construidos en los cuales se utilizaron criterios de diseño similares a los nuestros y finalmente una aplicación directa de las estrategias a nuestro caso de estudio.

4 Es importante mencionar que debido a la situación actual de contingencia, el análisis de sitio se realizó únicamente con los datos e información disponible en los recursos digitales a nuestro alcance, por lo que tanto el análisis como las propuestas proyectuales están hechos desde la teoría.

Lo que buscamos en el presente trabajo de investigación es poner en evidencia que la cuestión de seguridad ciudadana no es un tema que le corresponda únicamente al Estado o a la sociedad, sino también a los planeadores y diseñadores urbanos, que tanto la arquitectura como el urbanismo representan herramientas fundamentales para planear y diseñar ciudades seguras

y mejorar la calidad de vida de sus habitantes; además de la gran versatilidad con que se pueden emplear, ya sea desde pequeñas intervenciones hasta proyectos de gran escala, y que ambas pueden lograr un impacto importante en el sitio donde se ejecuten.

Todo lo anterior siempre teniendo entendido que, para que las intervenciones tengan mayor probabilidad de éxito, es necesario entender el sitio así como sus necesidades específicas.

Las conclusiones a las que llegamos en cuanto a nuestras estrategias proyectuales son precisamente el resultado de un extensivo proceso de investigación y análisis, por ello es que no pretendemos que se tomen como una especie de recetario con pasos a seguir, sino como una base y un ejemplo de lo que se podría hacer para empezar a diseñar espacios públicos seguros y exitosos.

Nuestro trabajo como arquitectos y planeadores dentro de las ciudades contemporáneas está tomando cada vez más importancia y como tal debemos actuar para resolver las necesidades espaciales que sus habitantes puedan tener.

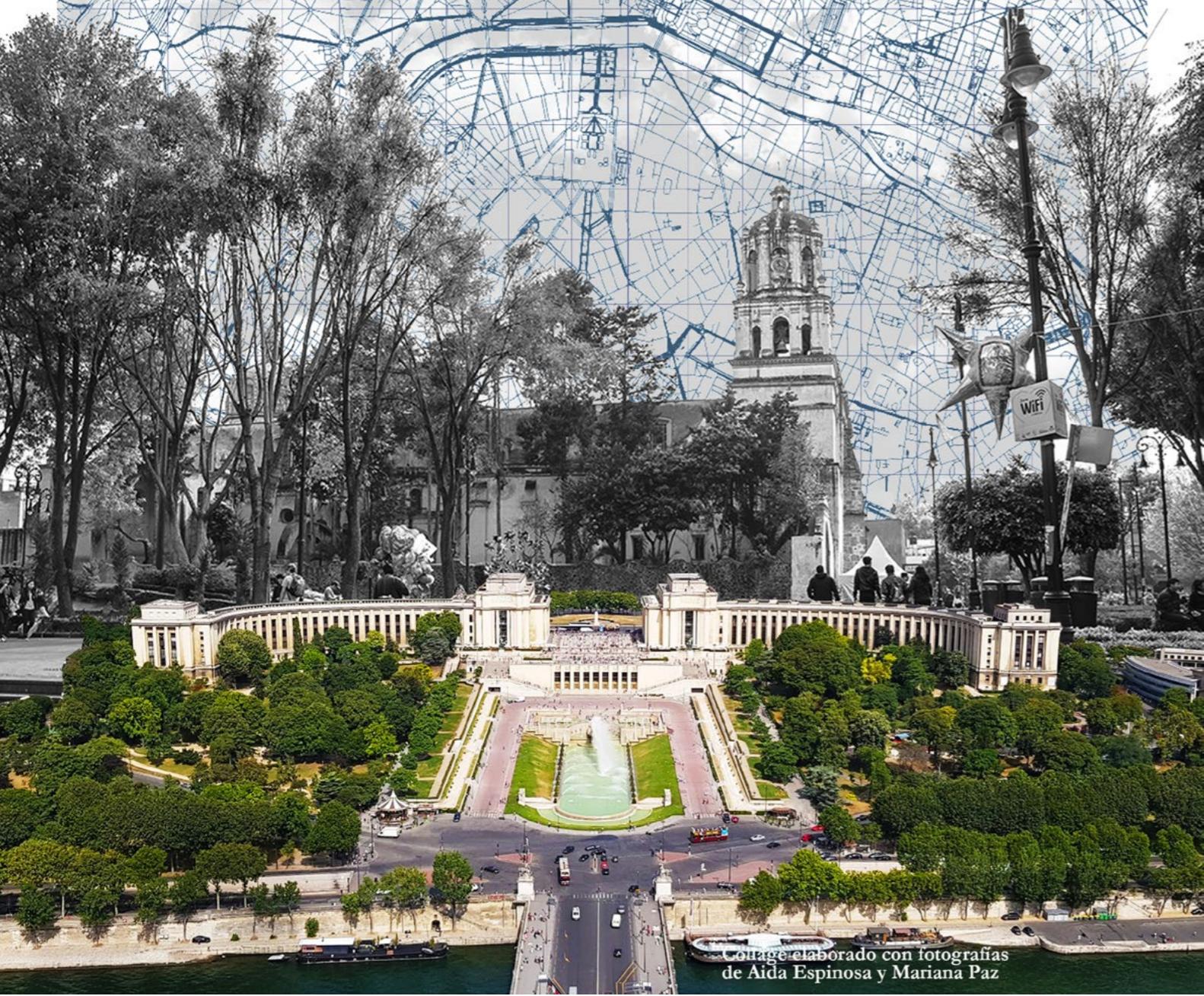
Estudiar y comprender los retos actuales del urbanismo y la arquitectura son dos tareas fundamentales para que nuestra disciplina avance y cambie para bien.

Queremos creer que la Ciudad de México, así como muchas otras ciudades que se encuentran en situaciones de seguridad similares, puede ser una ciudad donde sus habitantes se sientan libres, seguros y encuentren las oportunidades para desarrollar sus capacidades y lograr sus objetivos de vida, una ciudad de y para la gente, donde la calidad de vida sea digna y justa. Donde se de prioridad a los ciudadanos y se trate a todos equitativamente.

Una ciudad completa en la que todos sus elementos funcionen armónicamente con la sociedad en lugar de enfrentarse constantemente. No se trata de ver problemas sino de encontrar oportunidades de cambio y mejora. Y es nuestro deber como diseñadores, pero sobretodo como ciudadanos, buscar dichas oportunidades.

CAPÍTULO 1. ESPACIO PÚBLICO E IMAGEN URBANA

BASES TEÓRICAS Y SITUACIÓN EN AMÉRICA LATINA



Collage elaborado con fotografías de Aida Espinosa y Mariana Paz

INTRODUCCIÓN

*“El espacio público es en definitiva, la ciudad”
-Bobigas 2004*

¿La ciudad es un concepto?, Que, pese a haber nacido hace ya mucho tiempo, sigue sin tener una definición específica y global. Sabemos que **la ciudad** es un tipo de asentamiento humano pero, ¿qué características la diferencian del resto de los asentamientos humanos?, ¿cómo podemos saber si un asentamiento es una ciudad o no?; se podría decir que la respuesta más inmediata es la densidad. Según Arthur O’Sullivan¹ una ciudad es un

“área geográfica que contiene un gran número de personas en un área relativamente pequeña”

de igual forma Ed Glaeser² sigue esta línea al decir que las ciudades son la ausencia de distancia física entre personas.

¹ O’Sullivan, Arthur: *Urban Economics*. Londres, Reino Unido: McGraw-Hill Publishing Co. 2015

² Edward Glaeser es un pionero de la economía urbana en el Reino Unido, actualmente se encuentra dando clases de Economía en la Universidad de Harvard.

Ambos se refieren a la densidad como una característica imprescindible de las ciudades, hablan del valor cuantitativo de una población y del territorio que habita, no obstante, nos parece que para definir una ciudad el valor cualitativo es igual de importante.

No existe un criterio universal sobre el tamaño o densidad mínima de una ciudad, éste depende del tamaño de la población de una unidad administrativa dada así como la extensión física del territorio en el que dicha población habita, por lo tanto, el criterio es diferente para cada ciudad. Bajo este contexto, a lo largo del tiempo varias metodologías han ido surgiendo con el objetivo de dar una definición uniforme al concepto de ciudad. Por ejemplo, el Banco Mundial propone que un área urbana es toda aquella que tenga una densidad de 150 habitantes por km² y que esté localizada a 60 minutos o menos de un asentamiento

de al menos 50,000 habitantes³. Pese a que la metodología tiene la ventaja de utilizar criterios comunes, las variables incluidas y sus umbrales no dejan de ser arbitrarios. Lo mismo sucede con las demás metodologías ya que mientras en unas se toman en cuenta factores como la población y el territorio, en otras se toman en cuenta también la movilidad y ya en casos más complicados se habla de sectores sociales.

Por esa misma arbitrariedad y falta de precisión es que podemos afirmar que el concepto de ciudad, al abarcar muchos otros aspectos de diferente índole, se vuelve difícil de definir. Christopher Alexander⁴ en su texto “A City is not a Tree” define a una ciudad como un gran sistema complejo conformado por muchos conjuntos pequeños de elementos sociales y físicos y afirma que la interrelación entre ambos es fundamental ya que va formando un tipo de estructura urbana sólida sobre la cual la ciudad puede funcionar correctamente.

3 Andrés G. Blanco B., *¿Qué es una ciudad? Un concepto con muchas definiciones.*; octubre 2018 en el blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HÚD) del Banco Interamericano de Desarrollo.

4 Christopher, Alexander: *A City is Not a Tree*. Architectural Forum, Vol 122, No 1, Abril 1965, EUA

Al respecto de los elementos sociales, ONU-Hábitat señala

*“Las ciudades son los lugares donde las personas pueden satisfacer sus necesidades básicas y, a la vez, encontrar bienes públicos esenciales. Las ambiciones, las aspiraciones y otros aspectos intangibles de la existencia humana también se materializan en las urbes, las cuales ofrecen aportes tanto para la contención como para la felicidad de sus habitantes y el bienestar colectivo, y busca que cada ciudadano pueda aumentar sus chances de prosperar.”*⁵

Bajo la misma línea, Jordi Borja⁶ manifiesta que

“La ciudad es el continente de la historia, el tiempo concentrado en el espacio, la condensación del pasado y la memoria, es decir, el lugar desde donde se producen los pro-

5 Gehl, Jan. *Ciudades para la gente.* - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014. 280 p. En la introducción de ONU-Hábitat.

6 Borja, Jordi y Muxí, Zaida, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, 2000.

yectos de futuro que dan sentido al presente. La ciudad es un patrimonio colectivo en el que tramas, edificios y monumentos se combinan con recuerdos, sentimientos y momentos comunitarios. La ciudad es sobre todo, espacio público y no pareciera que los que allí vivimos, la gran mayoría de la población, pudiéramos renunciar a ella sin perder vínculos sociales y valores culturales, sin empobrecernos.”

Bajo este contexto, una ciudad además de ser determinada por la cantidad de población en un área territorial específica, es también determinada por factores políticos, sociales, económicos, culturales e identitarios así como de infraestructura y servicios; todos y cada uno de ellos interactuando entre sí a través de la población, dando como resultado un sistema complejo de procesos tanto físicos como intangibles que se llevan a cabo al mismo tiempo y en el mismo lugar. Lewis Mumford⁷ en su definición de ciudad dice:

7 Mumford, Lewis: *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas.* Buenos Aires: Infinito, 1979.

“quizás la mejor definición de la ciudad en sus aspectos más elevados es decir que es un lugar diseñado para ofrecer los espacios más amplios para promover conversaciones significativas”.

Justamente por ser tan genérica es que tiene la cualidad de abarcar todo el espectro social y lo que éste implica en unas cuantas palabras; lo social es lo que define a en mayor parte a una ciudad y como tal debería representar un factor principal al momento de planear y diseñar ciudades.

Al respecto hay un concepto importante que abordar, el cual nos servirá como introducción al espacio público: **el derecho a la ciudad**. El término aparece por primera vez en 1967 con el libro de Henri Lefebvre titulado “El derecho a la ciudad” en el que lo define como la posibilidad y la capacidad de los habitantes urbanos y principalmente de la clase obrera, de crear y producir la ciudad. Enunció el derecho a la ciudad como el retorno de la clase obrera a la ciudad en calidad de productora del espacio y usufructuaria de su valor de uso. La experiencia urbana de la clase obrera y su cotidianidad no enajenada serían la fuente de las nuevas utopías urbanas. Por

su parte, David Harvey afirma, siguiendo a Lefebvre, que el derecho a la ciudad es

“el derecho de toda persona a crear ciudades que respondan a las necesidades humanas. Todo el mundo debería tener los mismos derechos para construir los diferentes tipos de ciudades que queremos. El derecho a la ciudad no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto”.

A diferencia de los dos autores anteriores, Edward Soja plantea que el derecho a la ciudad no puede restringirse a la lucha contra el capitalismo. Para él la lucha anticapitalista no agota las posibilidades de reivindicación de la justicia espacial y del derecho a la ciudad. Por el contrario, nuevas dimensiones espaciales, que escapan al análisis de clase, como el género, lo étnico, lo cultural, evidencian la diversidad de formas de experimentar la ciudad y buscar justicia espacial.⁸

Como podemos ver, el término ha ido evolucionando a través de las

⁸ Molano Camargo, Frank: *El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea*. UPN, Colombia, 2016.

interpretaciones de diversos autores, hoy en día el concepto más aceptado y el cual a nuestro parecer es el que mejor expresa el significado del derecho a la ciudad es aquel propuesto por la Organización de las Naciones Unidas-Hábitat en su Agenda del Derecho a la Ciudad⁹ en el cual enuncia:

“el derecho a la ciudad es el derecho de todos los habitantes a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna.”

Aunado a esto, la Agenda enlista los componentes del Derecho a la Ciudad entre los cuales el que a nuestro tema interesa es el que dice

“Unaciudad/asentamiento humano con espacios y servicios públicos de calidad que mejoren las interacciones sociales y la participación política, promuevan las

⁹ La Agenda del Derecho a la Ciudad al igual que la Agenda 2030 y Nueva Agenda Urbana se basan en la Declaración Universal de los Derechos Humanos, por lo que el Derecho a la Ciudad es también un Derecho Humano.

expresiones socioculturales, abracen la diversidad y fomenten la cohesión social.”

Es aquí donde podemos comenzar a hablar de **espacio público** que, como ya se ha mencionado con anterioridad, es el tema fundamental sobre el cual se sustenta el desarrollo de la presente tesis por diversos factores. El más importante es el hecho de ser el contenedor principal de los procesos e interacciones sociales que los habitantes de un territorio -ya sea ciudad, campo, o cualquier tipo de asentamiento humano- experimentan en su cotidianidad, lo que lo convierte en el principal lugar donde la población puede ejercer su derecho a la ciudad, mismo que se puede ver limitado si no existen condiciones favorables en los espacios públicos, siendo la seguridad una de ellas; por esto es de vital importancia analizar todo lo referente a los espacios públicos: desde su(s) significado(s), sus dimensiones, sus características tanto tangibles como intangibles; así como las diferentes problemáticas y conflictos que en él se pueden producir y las posibles metodologías de diseño y administración para intentar dar una solución. Es conveniente mencionar que en el concepto de espacio público viene

implícito el de imagen urbana, por lo que a lo largo del texto se irán abordando e interrelacionando ambos temas entre sí y con el tema de seguridad ciudadana.

*No se trata de como remontar el río de la historia,
si no de como luchar contra su contaminación y
canalizar sus aguas para lograr una distribución
más equitativa de los beneficios que comparta.
Zygmunt Bauman, El País, 2008*



Territorios, Santiago Arau 2020.

ESPACIO PÚBLICO: ¿QUÉ ES O DEBERÍA SER?

El objetivo del presente apartado es definir, entender y analizar qué es un espacio público y cuáles son sus características principales: la social, la cultural, la política, la económica y la ambiental haciendo especial énfasis en ésta última y relacionándola con la imagen urbana, ya que la forma física de las ciudades es lo que a nosotros nos corresponde como arquitectos y urbanistas.

Existen varios conceptos y significados de espacio público de diversos autores sobre los cuales nos basamos para construir un concepto propio; todos ellos tienen características en común y diferencias, las cuales en algunos casos se contradicen y en otros se complementan.

Karime Suri¹⁰ dice que

“el espacio público alude a lo accesible

¹⁰ Suri Salvatierra, Karime “La calle, la plaza, el barrio: recuperar espacios para mirarnos y reconocernos”, Concurso de Ensayo 2017, Apropriación del Espacio Público en la capital del país. IECM, México, 2017

a todos y por lo tanto abierto vs aquello cerrado, que se sustrae a la disposición de otros”.

Da cuenta del relacionamiento ciudadano, la convivencia ciudadana, muestra cuán integrados están en nuestra vida cotidiana la idea de los derechos y la de quiénes son los sujetos con posibilidad para ejercerlos; también estructura nuestra identidad y pertenencia a una comunidad. Afirma que lo público es **“lo de todos”**, lo común; es donde convergen la igualdad, la participación y la democracia. Habla del espacio público como un proceso que relaciona el espacio físico-geográfico, lo urbano, lo social y la esfera pública, en el cual se desarrolla la ciudadanía. Desde este punto, se puede afirmar que el aspecto físico-territorial y el social están íntimamente relacionados en el espacio público, y por lo tanto no es posible pensarlos por separado al momento de estudiar el tema.

Una aportación interesante es la que hace la filósofa Celia Amorós¹¹, quien además de coincidir con Karime Suri en la cualidad social del espacio público, habla también del poder que los usuarios

¹¹ Celia Amorós es una filósofa, escritora y ensayista española, teórica del feminismo. Referente clave en el llamado Feminismo de la igualdad.

tienen o pueden potencialmente tener dentro de la misma sociedad, empieza un discurso de jerarquías sociales. Otro punto destacable es la diferenciación que hace del espacio público con respecto al espacio privado:

“el espacio privado, en oposición al espacio de los pares o iguales, es el espacio de las idénticas, el espacio de la indiscernibilidad, porque es el espacio en el cual no hay nada sustantivo que repartir en cuanto al poder ni en cuanto al prestigio ni en cuanto al reconocimiento.”

Aquí, Celia Amorós separa los tipos de espacios de acuerdo a su carácter de heterogeneidad u homogeneidad, siendo público el primero y privado el segundo.

Georgina Campos¹² retoma el concepto de jerarquías, y agrega a la definición otros conceptos interesantes:

“el espacio público es una categoría de escala local que también se considera como algo dado; es en éste donde se

12 Campos Cortés, Georgina Isabel *“Las dimensiones constitutivas del espacio público urbano: hacia una perspectiva cultural”*, Revista Espacialidades, UAM, México 2014.

desarrollan las interacciones sociales y, por supuesto, los distintos grados de influencia que tiene el espacio en éstas, así como la forma en que las mismas relaciones sociales lo llegan a determinar. En la historia de la constitución del espacio público son evidentes las jerarquías sociales y el uso que se hace de éste para ostentar el poder.”

Con escala local, Campos se refiere a que el espacio público es un lugar que se ubica dentro de un determinado territorio delimitado por la sociedad que lo habita, en el cual se dan las relaciones sociales; mismas que tienen un proceso dialéctico y dinámico con las condiciones físicas del espacio. Dentro de estas relaciones sociales destacan las jerarquías sociales las cuales tienen que ver con el poder que tienen los individuos dentro de la sociedad.

Hablar de jerarquías sociales es un tema complejo pues si bien no tiene una acepción propiamente negativa, ya que las jerarquías pueden ser entendidas como la clasificación en cuanto a rangos propia de una sociedad (gobernantes-gobernados), pueden también estar relacionadas con un tema de desigualdad y exclusión

social por motivos discriminatorios. Por desgracia en las ciudades latinoamericanas este último sentido ha ido tomando más fuerza en las últimas décadas debido a las políticas neoliberales que los gobiernos han impulsado, sobre este tema profundizaremos más adelante.

Retomando el concepto de Georgina Campos, al igual que Celia Amorós, menciona el carácter heterogéneo del espacio público pues “es un proceso que se construye por medio de lo que puede ser visto y escuchado por todos”; y por otro lado está la condición de accesibilidad:

“el espacio público como espacio público accesible a todos, como área de encuentro social que implica una co-presencia entre desconocidos y que es susceptible a distintos usos, en la que el encuentro se efectúa como parte de la experiencia cotidiana.”

Tanto la **heterogeneidad como la accesibilidad son dos características clave del espacio público**, pues ambas contribuyen a la calidad de inclusión y libertad del mismo. Un espacio para todos, al que todos puedan acceder y del que todos puedan hacer uso es un espacio en

el que idealmente los habitantes pueden disfrutar tanto individualmente como en colectividad de su derecho a la ciudad y ejercer plenamente su ciudadanía, siempre y cuando exista el respeto hacia los otros. Sin embargo existen también las pugnas por el espacio, las cuales desencadenan una serie de conflictos que, si no son bien manejados, pueden resultar en problemas mayores que impacten negativamente en la calidad del espacio público. Un ejemplo claro de esos problemas son la violencia y la inseguridad, el segundo como consecuencia del primero. Siguiendo el hilo de los conflictos y pugnas por el espacio, se encuentra Blanca Garduño¹³ y su definición de espacio público:

“el espacio público como un espacio abierto y de acceso gratuito, polifacético y/o multifuncional, en el que coinciden una gran variedad de relaciones, interacciones, formas, características, funciones, usos y actores sociales. Se trata de un espacio que funge como un activador de conflictividad social y urbana al

13 Blanca Mónica Garduño Serrano, *“El bosque de Chapultepec en la ciudad moderna. Las disputas por el lugar común”* del libro *“La erosión del espacio público en la ciudad Neoliberal”* de Patricia Ramírez Kuri, UNAM, México 2017.

entrecruzar a distintos actores sociales con diversos usos económicos, sociales y culturales.”

De nuevo habla de la heterogeneidad y las jerarquías, sin embargo las maneja como las causas principales de los conflictos sociales y urbanos.

Por lo tanto, bajo el contexto de las diferentes definiciones antes mencionadas, nos referiremos al espacio público como un conjunto de procesos sociales, culturales, políticos, económicos, territoriales y ambientales los cuales se desarrollan dentro de una dimensión física, es decir, un territorio delimitado por una sociedad; y una dimensión simbólica, la cual se refiere a la percepción que cada individuo tiene del espacio y la subsecuente apropiación del mismo; es en ambas dimensiones donde entra el concepto de imagen urbana, mismo que será desarrollado más adelante. La articulación entre espacio, sociedad y cultura es esencial en el proceso de significación y generación de espacio público, ya que las personas al apropiarse del mismo, producen transformaciones constantes en el espacio dotándolo de dinamismo, la cual es una de sus cualidades fundamentales. Entre otras

de sus características importantes se encuentran el ser colectivo, accesible a todos, heterogéneo, sustentable, inclusivo y seguro; todas con el fin de propiciar las interacciones y relaciones sociales sanas entre los habitantes, así como la libertad para expresar su ciudadanía, disfrutar y ejercer plenamente de su derecho a vivir una ciudad con una calidad de vida digna. Dentro del ejercicio del derecho a la ciudad, vienen implícitos los posibles conflictos propios del espacio público, los cuales no deben verse como una patología sino como una respuesta a la heterogeneidad y libertad antes mencionadas, cuyo objetivo es (o debiera ser) el bien común.

El espacio público se fundamenta en la ciudadanía y se expresa mediante la participación colectiva en la toma de decisiones. Se vuelve un lugar en donde la convivencia colectiva cotidiana tiene lugar y es evidenciada por la convivencia inmediata entre individuos. La calidad, la heterogeneidad, multiplicidad y accesibilidad del espacio público depende de la cultura urbana y de la ciudadanía, el espacio público será la riqueza de las ciudades y probablemente se convertirán en la estructura de la ciudad futura, fruto de los procesos sociohistóricos.



“Cuando una experiencia espacial significativa es compartida por un número de personas, es la génesis de un espacio público”

Fumihiko Maki.

LAS DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO

Como ya antes mencionamos en nuestro concepto, el espacio público es la unión de dos dimensiones en las cuales se engloban y desarrollan las diferentes características y procesos también ya citadas. Estas dimensiones son la física u objetiva y la simbólica o subjetiva; ambas igualmente importantes y necesarias dentro de un espacio público óptimo. Es también primordial subrayar que el aspecto social es el que dota de significado a todo el concepto de espacio público, pues viene intrínseco dentro de la misma palabra **“público”**. Al respecto, Georgina Campos le atribuye dos significaciones principales;

“la primera era la de pueblo, es decir, el conjunto de habitantes de una ciudad; mientras que la segunda se refería a lo público -lo que se hacía o se decía a la vista de todos, o bien era conocido por todos-, lo que implica a la voz pública: la publicidad.”

Ambas acepciones tienen en común una cosa: que derivan de una sociedad, con lo que reforzamos el carácter esencial de ésta dentro de nuestro tema de estudio. Empezaremos por hablar de la dimensión física u objetiva ya que, como su nombre lo dice, indica aquello que es real y existente dentro del concepto de espacio público: el territorio. El territorio nos remite a una conceptualización de espacio delimitada por una sociedad, que en este caso llamaremos “ciudad”, la cual incluye todos los aspectos geográficos propios de un territorio tales como topografía, orografía, hidrografía, clima, paisaje, etc; además de los aspectos estéticos visibles de la misma, es decir, la imagen urbana¹⁴. A partir de su condición física, los rasgos de diferenciación del espacio público también pueden percibirse desde su emplazamiento, la calidad de su entorno y su accesibilidad. En esta dimensión física existe también un proceso de crecimiento urbano que consolida a los espacios públicos, adquiriendo cada vez

¹⁴ A su vez, la imagen urbana posee las dimensiones tanto objetiva como subjetiva. En este caso hacemos alusión a la dimensión objetiva, la cual se limita únicamente al aspecto físico de una ciudad (colores, formas, tamaños, estilos, etc.) sin entrar en el campo de las interpretaciones y diversos significados que un individuo o colectividad puedan darle de acuerdo a su percepción propia.

una importancia mayor o menor según el grado de particularidades que se le otorguen en base a estos crecimientos urbanísticos, que al mismo tiempo van definiendo los usos y actividades de estos espacios. Por supuesto al mencionar las relaciones sociales que se desarrollan en el espacio público físico, inevitablemente estamos hablando de las percepciones y sensaciones que cada individuo de esa sociedad atribuye al espacio que habita; lo que nos lleva a la siguiente dimensión: la subjetiva.

Francisco Fuentes¹⁵ dice:

“el espacio público es una construcción individual y colectiva, y el resultado de interacciones, representaciones, e imaginarios cuyo examen requiere una elucidación conceptual y una definición de métodos. Estamos hablando del punto de vista de quienes habitan o transitan por esos lugares.”

Hablar de subjetividad implica hablar no sólo de la perspectiva de cada uno de los individuos que conforman una sociedad,

¹⁵ Fuentes, Francisco, “Entre el espacio público y el paisaje urbano. Constructos y agentes de la socioespacialidad Moreliana”, revista Arquitectura y Cultura, Santiago de Chile, n° 7, 2015, pp. 46-59

sino también incluir la psicología, sensaciones, cultura, tradiciones y costumbres e historia que la colectividad ha ido construyendo con el paso del tiempo ya que todas ellas influyen en la perspectiva individual. La dimensión simbólica está fuertemente cargada de un discurso histórico el cual ha ido modelando la construcción individual y colectiva que menciona Francisco Fuentes. En la frase anterior encontramos una de las principales diferencias entre las dimensiones objetiva y subjetiva: el movimiento en términos temporales. Mientras que en la dimensión física los eventos son estáticos ya que están asociados a un momento específico, en la dimensión subjetiva las percepciones nunca pueden ser estáticas, al contrario, son más bien dinámicas pues sus cambios y transformaciones obedecen al momento o temporalidad en que se conciben.

Es justamente en la dimensión simbólica que se origina el proceso de apropiación e identidad espacial en las ciudades; así como puede tener resultados positivos tales como la cohesión y unión de los individuos a través de la sensación de pertenencia a un mismo lugar, el significado y percepción de los espacios

públicos, así como su gestión pueden generar opiniones divididas y en muchos casos contrarias, las cuales estarán siempre presentes en dicho espacio, generando un ambiente de posibles conflictos y pugnas. Al hablar sobre la gestión de un espacio, nos referimos a otro aspecto social subjetivo de gran importancia por su complejidad en cuanto a significaciones que puede tener: el aspecto político de una ciudad. La administración política de un territorio, ya sea un Estado democrático, monárquico o hegemónico, es potencialmente la causa más frecuente de conflictos sociales urbanos -y en general-; y de hecho en la práctica ha quedado demostrado que la principal razón por la que una sociedad comienza conflictos sociales es por la inconformidad y descontento hacia las políticas y formas de gobierno de sus ciudades.

El aspecto político es solo uno de muchos factores interrelacionados entre sí que caracterizan el espacio público. A continuación desarrollaremos y analizaremos cada uno de ellos.



Actividades en el espacio público de Roma, Italia.
Fotografía: Mariana Paz

Lo social del espacio público

Karime Suri dice:

“existe una correlación entre el espacio geográfico y social. El espacio social se retraduce en el espacio físico. Generar, fortalecer o potenciar procesos y espacios de participación ciudadana implica una visión integral de los espacios en los que ciudadanas y ciudadanos se relacionan a partir de sus recursos en lo cotidiano, lo que visibiliza tensiones y conflictos.”

Con esto reforzamos una vez más el importante papel que juega el aspecto

social dentro de nuestra tesis; no podemos pensar en espacio público sin pensar en las personas que van a hacer uso de él, apropiarse y habitarlo. Por ello es fundamental analizar y entender todo lo que conlleva este concepto, para poder tener una visión más amplia y completa del tema.

La palabra “social” deriva de la palabra “sociedad”, la cual según la Real Academia Española significa “conjunto de personas, pueblos o naciones que conviven bajo normas comunes”; otra definición un poco más contextualizada con nuestro tema es la de “sociedad

civil” que significa: “Conjunto de los ciudadanos de una sociedad considerados desde el punto de vista de sus relaciones y actividades privadas, con independencia del ámbito estatal”. Lo que llama la atención de estas definiciones es que ambas hacen referencia al sistema político dentro de una sociedad; mientras la primera dice que para que una sociedad sea considerada como tal los individuos que la conforman deben convivir bajo ciertas normas, la segunda hace una clara diferenciación entre sociedad y Estado.

22 Lo que podemos concluir de ambas es que un sistema normativo, de poder, que organice y administre a la sociedad es necesario para que puedan existir, sin embargo en una definición más específica, esta parte normativa no está incluida en la sociedad civil; es decir, pertenece a otra subcategoría distinta, la sociedad que pertenece al Estado. Es aquí donde podemos encontrar el principal tipo de jerarquía que existe en la esfera social.

Georgina Campos dice:

“En la historia de la constitución del espacio público son evidentes las jerarquías sociales y el uso que se hace de éste para ostentar el poder.”

A su vez, como un proceso creativo, de encuentro y de experiencia social, también es un concepto histórico que no se puede evadir, en la medida en que caracteriza a una determinada época vinculada a rasgos de tipo normativo.”

Como pudimos ver, las jerarquías son parte de las sociedades, y por lo tanto del espacio público como tal e históricamente lo ha definido tanto física como simbólicamente. Surge como forma de organización y categorización de poderes para lograr una convivencia apropiada y se traduce en la relación Estado-sociedad. No obstante también pueden darse variaciones y surgir nuevos tipos de jerarquías las cuales si no tienen como objetivo el bien común, pueden resultar en un conflicto social grave. Al respecto Pierre Bourdieu¹⁶ dice

“en una sociedad jerárquica, no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales”;

subraya la existencia del conflicto donde los competidores luchan por

¹⁶ Pierre Bourdieu fue un sociólogo francés del siglo XX. Sus ideas son de gran relevancia tanto en teoría social como en sociología empírica, especialmente en la sociología de la cultura, de la educación y de los estilos de vida.

la apropiación material y simbólica de distintos tipos de capital. En una ciudad utópica esta problemática no existe y todos los integrantes de la sociedad son iguales. Sin embargo, por definición la ciudad utópica no existe, por lo que este conflicto es inevitable en cualquier sociedad pues es parte de su carácter heterogéneo; cada individuo es diferente y cada uno tiene su propia realidad. Sin embargo en un grado “controlado” en el que las diferencias no sean fuertemente notorias y no afecten gravemente la calidad de vida de los individuos es posible una convivencia sana. Podemos deducir que entre menos jerárquica sea una sociedad, mejor desarrollo y calidad de vida tendrá. Lamentablemente la tendencia en la región Latinoamericana es todo lo contrario, pues cada vez van aumentando las desigualdades y con ellas las jerarquizaciones que derivan en un problema más complejo y grave: la fragmentación social y posterior segregación espacial.

Lo más lógico es pensar que para combatir y minimizar las jerarquías sociales la respuesta es aumentar la igualdad e inclusión entre los individuos que conforman una sociedad. Al respecto hay varias formas en las que los habitantes de

una ciudad pueden alcanzar esa igualdad e inclusión por medio de la expresión de sus derechos dentro del espacio público.

Empezaremos por hablar de lo urbano. Georgina Campos dice:

“el espacio urbano se constituye históricamente, por apropiación real o simbólica, con base en los espacios físicos construidos a los que se atribuyen símbolos, que son creados y transformados por el hombre.”

Lo “urbano” tiene una connotación social, es producto de las prácticas sociales que se desarrollan en un determinado espacio. Contemplar la dimensión humana en el planteamiento urbano es fundamental para lograr desarrollar ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. Es deber de arquitectos y urbanistas incorporar la caminata en sus propuestas y así convertirlo en una política pública. Para que el espacio público sea también urbano, es necesaria la apropiación de sus habitantes por medio de la historia, la cultura, las tradiciones y las costumbres; de tal forma que sean capaces de construir su propio imaginario, el cual es simbólico y existe en sus mentes, y representa lo que cada persona quiere que sea el espacio en el que vive.

Por supuesto cada imaginario será diferente en contenido pero debería ser igual en esencia puesto que ambos surgen a partir del mismo espacio con el mismo contexto identitario. La apropiación social de un espacio público es vital para que éste tenga éxito dentro de las ciudades.

Una de las formas de apropiación del espacio público más comunes es el ejercicio de la ciudadanía. El objetivo principal de la expresión de la ciudadanía es obtener y disfrutar el **derecho a la ciudad** de cada uno de sus habitantes. La ciudadanía incluye en su definición la participación ciudadana, la cual según Julio Alguacil **“es el nexa que asocia lo público y lo político, y ello tiene su materialización en el territorio”**. La ciudadanía es la participación mediante la cual los individuos y colectividades manifiestan sus opiniones y ejercen sus derechos a construir el espacio que merecen. Es el vínculo dialéctico entre gobernados y gobernantes, el cual se desarrolla en el espacio público. Este tipo de apropiación es importante y necesario en cualquier sociedad, sin embargo, como cualquier otro tema, puede tener sus variaciones negativas que desencadenan

una serie de problemas para los espacios sociales. Dentro de esos problemas hay uno que especialmente tiene interés para la presente tesis y es el del “temor al espacio público”. Con las nuevas ideologías que han ido tomando fuerza desde el siglo pasado y han transformado significativamente los modelos de ciudad, parece que los planeadores y diseñadores se han olvidado de los ciudadanos al momento de proyectar y el espacio público no es pensado como un lugar de encuentro que brinde seguridad y libertad sino como un espacio circulatorio o residual, es decir, el espacio público muchas veces no figura en el urbanismo contemporáneo.

Recapitulando, la esfera social es la esencia del espacio público urbano; sin ella no existiría, pues carecería de sentido. Por ello es fundamental prestarle la atención que se merece, para no equivocarnos al momento de diseñar espacios públicos íntegros que respondan tanto a la identidad como a las necesidades de la sociedad a la que darán servicio.

Lo cultural del espacio público

“A menudo los límites del espacio se definen desde una dimensión física, dicha perspectiva tiende a ser insuficiente para captar la incorporación cultural del espacio público al medio social” (Lo y Jim, 2010)

Georgina Campos dice

“Intentar comprender la subjetividad que se gesta en el espacio público implica la articulación dinámica entre espacio, sociedad y cultura.”

El espacio público debe percibirse como un todo sin dejar de lado cada uno de los elementos que lo conforman, ya que el peso que tiene dentro de la comunidad, su herencia histórica y su valor patrimonial crean lugares que se incorporan a manera de imaginarios y colectivos. La cultura suele representarse en lo material o inmaterial y es aceptada por los grupos sociales de manera consciente o inconsciente, es así como la ocupación de los espacios y la forma en que se utilizan adquieren importancia por parte de los ciudadanos.

Existen expresiones espontáneas en donde la simbiosis habitante-lugar se materializa como la identidad simbólica

del lugar, éstas pueden ser fundacionales o simplemente son adoptadas por la sociedad como propias. Todo lo anterior hace referencia a la importancia del sentido de apropiación, conciencia, y aprovechamiento de los espacios públicos por parte de los habitantes, ya que el este se identifica plenamente con las aspiraciones de la sociedad, y genera en el mismo la actividad cívica y el orgullo colectivo.

Ya antes se había mencionado la importancia que los habitantes tienen en la construcción del espacio público y lo subjetiva que es dicha construcción; la dimensión cultural del espacio público está íntimamente ligada a la sociedad, de ahí nace, la cultura es todo lo relativo a la actividad humana.

Por lo tanto, la construcción del proceso cultural es dinámico, y va cambiando con sus habitantes en relación con el momento que éstos viven; es decir, la historia de una sociedad determina su cultura.

Es por eso que conocer los eventos históricos importantes de una sociedad que han marcado un cambio sustancial en su habitar nos ayuda a entender el

presente de la misma y el por qué de sus características. Por ejemplo, la Ciudad de México ha tenido muchos sucesos importantes a lo largo de su historia, sin embargo unos han provocado un mayor cambio que otros y es a partir de ellos que el paisaje urbano fue adquiriendo sus formas y significaciones actuales. Algunos de estos sucesos podrían ser la Conquista en 1521 por parte de los españoles sobre las culturas prehispánicas, la cual supuso un cambio radical en el paradigma urbano que hasta ese entonces se tenía. Otros pueden ser la guerra de Independencia o la Revolución Mexicana en 1810 y 1910 respectivamente; sin embargo un suceso histórico particularmente interesante para nuestro tema de investigación por ser relativamente actual y derivado de esto

26

la falta de información al respecto es la gran expansión del fenómeno capitalista no sólo en México, sino en muchos otros países Latinoamericanos, el cual ha modificado significativamente el paisaje urbano al implementar un paradigma cuyo objetivo es la terciarización económica.

Al respecto hablaremos más a detalle en futuros apartados pues actualmente es ya un problema con el cual ha tenido que lidiar la región latinoamericana desde hace unas décadas y que ha ido creando gradualmente otros conflictos importantes y potencialmente dañinos para la vida de sus habitantes.



Ofrenda de Día de Muertos en el zócalo de la Ciudad de México. Foto: Aida Espinosa

Lo político y económico del espacio público

Desde una perspectiva política, el espacio público un lugar privilegiado, en donde **se ejerce la ciudadanía y se expresan los derechos civiles**. El espacio público es en sí, un lugar para realizar la política por elección, de esta manera se generan espacios para unos y otros. Esta característica del espacio público refleja la importancia de las interconexiones entre las actividades sociales y el entorno físico, es producto de las formas de recreación y las dinámicas urbano territoriales.

Hannah Arendt¹⁷ nos habla de tres criterios en que relaciona al espacio público con lo político: **el colectivo, la visibilidad y la apertura**. El colectivo, se refiere a algo que le es útil a todos, que le pertenece a la comunidad, al pueblo, haciendo alusión a lo que es una autoridad colectiva. Lo colectivo también vincula a los individuos, los derechos, los procesos, los problemas y situaciones y los dirige a la discusión como ciudadanos y así puedan ser miembros de estado y partícipes de la acción gubernamental, en

¹⁷ Hannah Arendt fue una filósofa política alemana de origen judío, de las más relevantes del siglo XX.

donde se busque que el estado mantenga y proporcione la garantía de que lo público es común entre todos.

El segundo criterio (visibilidad) se entiende entonces como aquello que es conocido, sin embargo, en este sentido lo tangible y lo intangible convergen en la noción del espacio público, lo tangible siendo la infraestructura física y lo intangible como la búsqueda del espacio como desarrollo y crecimiento de la cultura y de lo cívico.

Y por último “la apertura”, la cual afirma lo que es visible y caracteriza al espacio público como accesible, de y para todos; es decir, el espacio público no debe ser un objeto de apropiación particular.

Estos criterios, y específicamente la apertura, abren las puertas hacia la heterogeneidad social, la cual se opone al espacio privado y defiende el hecho de que los individuos tienen derecho por nacimiento a participar en las decisiones para tratar asuntos públicos y definir su interés colectivo en una democracia representativa.

Lo económico tiene que ver con las distintas formas de apropiación del

27

espacio público, el cual tiene ya destinado un uso específico: la actividad económica.

Johanna Choumert¹⁸, nos dice que

“los servicios prestados por el espacio público no son únicamente recreativos o ambientales sino también económicos. La naturaleza económica del intercambio vinculada a las autoridades locales se relaciona en gran medida con la provisión de espacios públicos”

28

con esto se refiere a que las características estéticas naturales pueden ser capitalizadas y de esta manera influir en el intercambio económico. Esta **capitalización** se ve reflejada sobre todo en los procesos de intercambio y la renta del suelo, en donde existen hoy día diferencias verdaderamente notorias entre la densidad y el ingreso. Las zonas con menos densidad son generalmente las que mayor ingreso tienen y las que generalmente hacen inversiones en la creación de espacios abiertos privados, pero por otro lado, las zonas con mayor densidad y menor ingreso son aquellas

18 Johanna Choumert es Economista francesa, sus investigaciones se enfocan en la Economía ambiental y de recursos naturales.

que tienen una demanda mucho mayor de espacio público.

La política y la economía son dos disciplinas fuertemente relacionadas entre ellas. Por un lado, la política nace de la sociedad y, según Lechner¹⁹, su objetivo es la construcción del orden social; por otro lado, la economía según su etimología griega significa “administración”. Bajo ese contexto podemos decir que la política busca el orden de una sociedad mediante la economía de la misma.

Cada territorio tiene su propio gobierno y sus políticas y economía particulares, el caso de los países de América Latina al tener una historia similar puede ser analizado en su conjunto ya que sus gobiernos y políticas actuales parecen tener muchos puntos en común. Como sería de esperar, dichas políticas han arrojado resultados parecidos en las economías latinoamericanas.

El siglo XIX representa un periodo particularmente importante para la historia de América Latina ya que fue durante este tiempo que sus países se

19 Lechner, Norbert, *La conflictiva y nunca acabada construcción del orden deseado*, Madrid, Siglo XXI, 1986

independizaron de sus colonizadores europeos. Por si esto no fuera suficiente, una vez consumada su independencia, cada país tuvo que empezar a construir sus ciudades autónomamente así como una identidad cultural propia. Para ello, muchos países latinoamericanos tomaron como modelo urbano y administrativo a los Estados Unidos de América debido a su cercanía con nuestros territorios y a que ya tenían más experiencia funcionando como país independiente, dicho modelo urbano es lo que llamamos **“Ciudad global”**. Es aquí donde podemos comenzar a hablar de dos conceptos fundamentales para entender las condiciones actuales de nuestros gobiernos y economía: el capitalismo y la globalización.

Chakravarthi Raghavan²⁰ dice

“Globalización es en realidad un eufemismo utilizado en lugar de “transnacionalización”, es decir, la expansión sin límites de las corporaciones transnacionales en la economía mundial, en particular en los

20 Raghavan, Chakravarthi, *Teorías de Globalización*; Siglo XXI Editores, 1996, pgs. 3 y 5A ruina do capitalismo; Diario Folha de Sao Paulo, domingo 17/10/99

países en desarrollo.”

Es con base en la globalización que el capitalismo comienza a surgir. El capitalismo según Marx es un **modelo económico donde el capital prevalece sobre el trabajo y es la base de la riqueza**. Dentro de este régimen la propiedad privada y el libre comercio son dos bases elementales. En un principio el capitalismo tenía como objetivo aprovechar el comercio y abrir las políticas a inversiones privadas, impulsando así el crecimiento económico del país. Podemos ver este modelo claramente reflejado en las variaciones del uso de suelo así como en su valor económico. En las últimas décadas la especulación inmobiliaria ha ido transformando fuertemente la imagen de nuestras ciudades debido a que, impulsados por el beneficio económico, los gobiernos han aprobado que cambie el uso de suelo en ciertas zonas consideradas ideales para el comercio. De esta forma, se valorizan y recuperan áreas urbanas de un modo sectorial, tanto por la localización como por el usuario, lo cual implica que espacios que antes eran públicos o eran ocupados por unidades habitacionales populares, son ahora espacios dedicados principalmente al comercio; causando

29

que el valor del terreno aumente y ocasionando que los pobladores con bajos recursos se desplacen hacia las periferias, las cuales carecen de calidad urbana. Por lo tanto comienza lo que llamamos **“Fragmentación socioespacial”**²¹ en la cual se fomentan una serie de relaciones urbanas de privilegio, donde únicamente determinados sectores de la población -clase económica alta- puedan disfrutar y poseer el espacio urbano recuperado.

Un buen ejemplo sobre el modelo capitalista y sus repercusiones es Chile, país latinoamericano considerado uno de los que mayor crecimiento económico han tenido en las últimas décadas, y es bajo el modelo capitalista que dicho crecimiento se ha dado. Sin embargo, es también debido a este modelo económico que las ciudades se convierten en lugares donde se impone el mercado, el debilitamiento de los derechos sociales y la distancia entre instituciones y sociedad. Esta situación define lo que podemos llamar **ciudad neoliberal**, que según Patricia

Ramírez Kuri²², es

“donde las políticas urbanas impulsan proyectos privatizadores, reducen los derechos sociales y transforman el espacio público en una arena de disputas no resueltas, mientras parece alejarse cada vez más el significado histórico que lo identifica con el bien común”.

La palabra Neoliberal alude, por una parte, a las funciones estratégicas y jerarquizadas que cumplen las capitales mundiales en el contexto actual del capitalismo flexible, de la sociedad de la información y del conocimiento, a escala local, regional y global; por otra, a los efectos excluyentes de los procesos que se producen en el espacio urbano, alterando formas de usar y de habitar la ciudad y las relaciones entre personas y grupos diferentes. Neoliberal es un concepto que nombra, entre otras cuestiones, a la nueva arquitectura institucional, a las políticas de ajuste económico y a sus consecuencias sociales; a las mega-inversiones urbanas especulativas; a las formas de urbanización que segregan,

21 Ver capítulo “La seguridad ciudadana: aspectos teóricos y contexto en América Latina.” de este mismo volumen.

22 Ramírez Kuri, Patricia, La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal. México, UNAM, FA, 2017.

expulsan y enfatizan desigualdades, a la gestión privada de bienes públicos, al empleo no asalariado y sin derechos laborales.

El sistema capitalista convertido en neoliberalismo se naturaliza en la vida cotidiana de las personas a través del discurso de libertad, de bienestar y de estabilidad individual que prometen brindar con eficiencia y eficacia el mercado y la acción privada. Esta situación debilita el espacio público y erosiona la ciudadanía.

Volviendo al caso de Chile, éste tiene un costo de vida equiparable a ciudades europeas, y desde una perspectiva internacional podría ser considerado como un país de primer mundo; no obstante, desde una perspectiva dentro del país, se hacen evidentes los graves problemas de desigualdad y segregación que vive la población chilena. En octubre del 2019 hubo un estallido social en todo el país producto del hartazgo e inconformidad con la situación de desigualdad que se vive desde hace varios años; los ciudadanos salieron a las calles -el espacio público- a protestar, haciendo valer así su derecho a la ciudad y su condición de ciudadanos.

Las manifestaciones y conflictos que han estado tomando lugar en Chile los últimos meses son un claro ejemplo del fracaso del capitalismo en la región Latinoamericana.

Y así como Chile, muchos otros países latinos -si no es que todos- viven una situación similar en cuanto a desigualdad y jerarquización de clases sociales donde las diferencias son tan fuertes que han empezado a crear otros conflictos y problemas en las ciudades como son la fragmentación y segregación socio espacial. Al respecto hablaremos en el siguiente capítulo.

Como ya vimos, la política y la economía juegan un papel crucial en la construcción de las ciudades y sus espacios públicos. Y así como pueden fomentar e impulsar el desarrollo urbano de forma equitativa, también pueden crear graves problemas estructurales producto de la desigualdad. Todo depende del buen o mal manejo que un gobierno tenga de la economía de un país, si se implementan políticas urbanas que busquen el bienestar de todos los ciudadanos, muy probablemente los resultados sean una ciudad inclusiva, sustentable, equitativa y con espacios de calidad.



Manifestantes en Plaza de Italia en Santiago de Chile, créditos a quien corresponda. 2019

La dimensión ambiental del espacio público

Para entender esta dimensión, es importante tener presentes tres conceptos fundamentales: territorio, ambiente y paisaje. El territorio es una porción de superficie terrestre; el ambiente es un ecosistema de interacciones químicas, físicas y biológicas, conformado por componentes naturales y antrópicos; y el paisaje es la forma del territorio, el ambiente percibido en cuanto a sus cualidades estéticas, históricas y culturales²³.

Bajo ese contexto, podemos decir que el ambiente, en su dimensión física, es el resultado de un proceso de **interacciones** de tres componentes en un lugar y momento específicos : **lo social, lo natural y lo construido**, y todas la interacciones sincrónicas y diacrónicas crean un sistema global en donde todos sus componentes naturales, sociales, culturales y todos los otros “subsistemas” hacen posible su existencia, . En los paisajes dominados por sistemas agrícolas y urbanizados se

encuentra depositada la historia humana de un territorio, y por lo tanto tiene una dimensión simbólica.

Tenemos una noción del ambiente gracias a la relación sociedad - naturaleza que se transforma históricamente. Estas transformaciones se refieren sobre todo a la cultura y a como su papel es y ha sido utilizado como una estrategia adaptativa, la cual en su mayoría siempre tiene un proceso de adaptación al medio ecosistémico, cuando estas adaptaciones y transformaciones exceden sus límites comienzan a agilizar los cambios o incluso, llegan a ser contraproducentes para el ambiente y a veces logran que este mismo desaparezca. Es por eso que el equilibrio entre sociedad-naturaleza debe estar siempre ligado al uso racional de los recursos naturales .

Existe un **valor estético** en la conceptualización del espacio público, que influye notablemente en este para alcanzar su plena función social. Éste valor estético influye mucho en la opinión de la sociedad en cuanto a la calidad de vida ya que tendemos a evaluarla y asociarla dependiendo de las condiciones ambientales y sociales que estas le aporten a los espacios y habitantes.

²³ Carlo Tosco, profesor del Politecnico di Torino en su seminario Storia del giardino e del paesaggio.

Es imprescindible señalar que referir los valores estéticos del ambiente no necesariamente implican una mejora en la calidad espacial. Es decir si el rediseño de un espacio consolidado o el desarrollo de un espacio potencial no incluye las dinámicas vigentes que se generan en ese espacio, éste puede verse limitado si no se vincula correctamente con los valores de la sociedad y sus percepciones para con el espacio e incluso, depende de como este sea vinculado a todo lo anterior se

verá reflejado en una potencialización del espacio o en un caso contrario a la desintegración del mismo.

La importancia de lo ambiental en un espacio debería comprender el lazo entre los ambientes sociales, naturales y económicos, puesto que de esta manera la proyección y producción del espacio público en la ciudad podría verse afectado o beneficiado.



El paisaje construido sobre el paisaje natural. Turin, Italia. Fotografía: Mariana Paz

LA IMAGEN URBANA

En cuanto a imagen urbana, existen también diferentes definiciones entre las cuales remarcamos la de Kevin Lynch²⁴ en su libro “La imagen de la ciudad” en el cual destaca constantemente la cualidad visual y estética que debe tener el paisaje urbano y su carácter subjetivo derivado de las diferentes significaciones que puede tener con base en la percepción de los observadores. Al respecto dice

“El propio observador debe desempeñar un papel activo al percibir el mundo y tener una participación creadora en la elaboración de su imagen. El medio ambiente sugiere distinciones y relaciones, y el observador escoge, organiza y dota de significado lo que ve”.

A propósito de la frase anterior, es importante resaltar el valor temporal de la imagen urbana, pues su percepción va a cambiar dependiendo del momento en

24 Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. España, versión castellana de Enrique Luis Revol, Editorial Gustavo Gilli 2008

que se observe.

Por otro lado, Rafael López Rangel y Roberto Segre²⁵ destacan que para el estudio y análisis de la imagen urbana de un determinado lugar es absolutamente necesario comprender su **historia**; el carácter histórico está directamente vinculado con el valor temporal antes mencionado. Cada uno de los hechos que han tomado y toman lugar en el espacio urbano han contribuido a sus diferentes transformaciones y por lo tanto desempeñan un papel determinante en la composición del mismo y definen sus características tanto físicas como simbólicas actuales. Es importante mencionar que al hablar de imagen urbana, los hechos históricos a los que hacen referencia los autores tienen una connotación social, pero con especial enfoque en las tendencias, teorías y corrientes arquitectónicas que han surgido en las diferentes épocas, las cuales han modificado físicamente el paisaje urbano. Por ejemplo, el funcionalismo del siglo pasado producto de los cambios socio-económicos en los países latinoamericanos transformó

25 Rafael López Rangel, Roberto Segre. *Tendencias arquitectónicas y caos urbano en latinoamérica*. México, Editorial G. Gilli. 1986

profundamente la imagen física de sus ciudades, lo cual tiene como consecuencia cambios simbólicos pues afecta el imaginario de quien las observa, es decir, sus habitantes.

Por último tenemos las aportaciones de José Ángel Campos²⁶; en su libro “Para leer la ciudad” dice

36 *“Pensar la ciudad ha sido imaginar la manera de cómo ocupará un territorio: límites, orientación, formas de sus espacios abiertos, trazos de sus calles, etc. pero no siempre se incluyen las edificaciones que estarán en ella. Esta imagen es en muchos casos bidimensional.”*

En primera instancia podemos resaltar que en muchos casos, la planeación de las ciudades se enfoca en aspectos generales, dejando de lado los aspectos particulares que en este caso serían los proyectos arquitectónicos individuales que ocuparán y serán parte esencial de ellas y de su imagen; lo cual deriva en un problema después en cuestión de legibilidad pues, al pensarse como dos asuntos separados,

²⁶ Campos, José Ángel. *Para leer la ciudad, El texto urbano y el contexto de la arquitectura*. México, UAM, UNAM. 2005

el urbanismo y la arquitectura no dialogan armoniosamente entre sí, incluso se pueden llegar a oponer. Prestar atención a ambos rubros, tanto por separado pero sobre todo como un todo, es necesario al momento de diseñar y planificar las ciudades para obtener un resultado más integral y una estética más armoniosa. Sin embargo Campos también aborda otro tema importante el cual es el saber contextualizarse al momento de diseñar un proyecto arquitectónico en un espacio ya construido, un espacio con preexistencias, es decir, un espacio con historia. En ese sentido, sus escritos tienen mucho que ver con la postura de López Rangel y Segre pues habla sobre el análisis histórico que todo diseñador debe realizar al momento de pretender transformar el espacio urbano. Sin embargo José Ángel Campos aplica este análisis a una escala mucho más local y por lo tanto más específica, como ya se mencionó antes: las edificaciones que forman parte de las ciudades.

Partiendo de todo lo anterior, podemos concluir que la imagen urbana es todo lo físicamente observable y perceptible de una ciudad desde el espacio público. Y al igual que el espacio público, tiene su dimensión física la cual es determinada por

el territorio, su morfología y cualidades estéticas. Asimismo también tiene una dimensión simbólica, la cual parte de la dimensión física, y varía y se transforma dependiendo del observador, su cultura y su historia (individuales y colectivas) y del momento en que sea observada.

La imagen se precisa como una construcción mental que generamos a partir de la realidad, es una asimilación del mundo en el espacio-tiempo, en donde el individuo tiene una percepción propia de una realidad histórica y particular, estas significaciones que el individuo otorga al espacio forman parte de un conjunto de valores pertenecientes al campo cultural, social y personal del sujeto.

Lizardo Arias²⁷ dice

“la imagen es múltiple y compleja y va de lo ficticio y lo documental, de lo subjetivo y de lo cósmico (...) todos son ámbitos donde de una u otra forma el espacio resulta representado, trastocado, elaborado(...) La imagen marca el espacio, el espacio se signa de las imágenes”

²⁷ Arias, Lizardo. *Íconos, figuraciones y sueños. Hermenéutica de las imágenes*. México, Siglo XXI Editores 2004

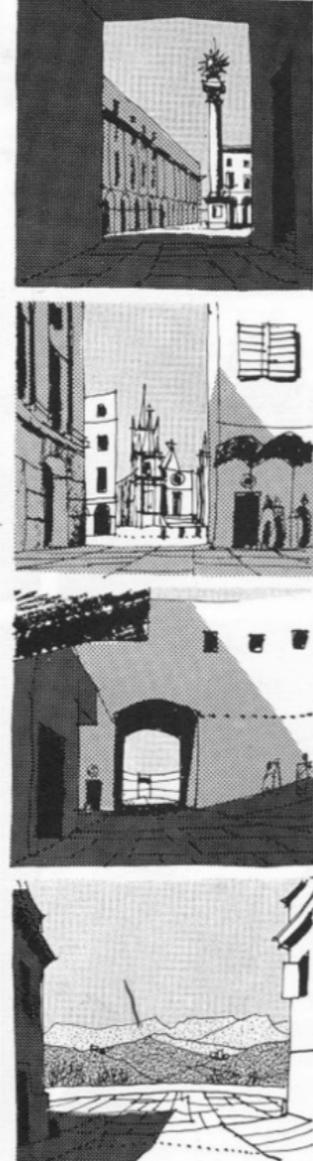
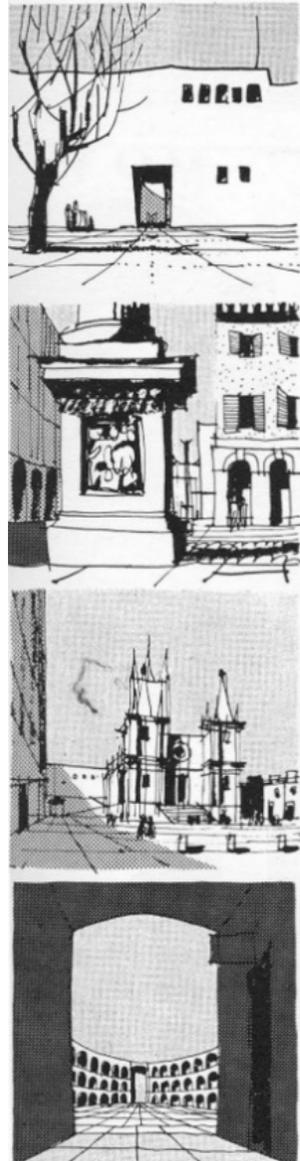
Tomando en cuenta esto podemos decir que la imagen es entonces una alocución a la interpretación de los símbolos culturales, a los espacios, al contexto y a su capacidad para representar, en donde el intérprete genera una conexión inseparable y esto genera un sentir sobre el espacio que se ve reflejado a través de las imágenes.

La ciudad le proporciona al hombre una fusión con su mundo, con las relaciones espacio-tiempo-cultural, a través de la interpretación que éste hace ante su realidad. El producto cultural del sujeto urbano se ve determinado por la construcción de las imágenes que crea a través de los intereses, atracciones, discriminaciones, relaciones que genera con la morfología y los elementos que representan un espacio, la formación de estas imágenes determina la significación, apego, apropiación y sobre todo el comportamiento del sujeto en estos entornos.

Entonces la ciudad es, un conjunto de miles de percepciones humanas (imágenes) que se relacionan con el espacio urbano. Estas relaciones se van generando a través de la información

que los individuos captan por medio de recorridos en donde el ser humano tiene un contacto directo con el ambiente, el espacio y los acontecimientos, en

donde todos los procesos cognitivos (observación, descripción, comparación, clasificación, etc) forman un papel esencial para la creación de su propia imagen urbana.



The concise townscape. Visión serial de Gordon Cullen.

La dimensión física de la imagen urbana

Como hablamos en la introducción del presente capítulo, la imagen urbana al igual que el espacio público tiene una dimensión física u objetiva, la cual es relativa a las cualidades visibles y estéticas de una ciudad. Elementos como las formas, alturas, colores o texturas de un paisaje urbano son los que conforman la parte física de éste y siempre están determinados por un factor temporal. Al igual que en un ser viviente los órganos crecen, se adaptan y transforman, también en la ciudad sus órganos, sus arquitecturas, crecen, se adaptan y se transforman en interacción constante con un medio natural o social que preestablece el ámbito de estos mismos cambios. La ciudad es dinámica por naturaleza, va pasando por muchas transformaciones a lo largo del tiempo de acuerdo a los sucesos sociales que en ella acontecen; por ello es que el tema de la imagen urbana resulta muy complejo e impreciso, porque está en un constante proceso de mutaciones.

La dimensión física tanto de la imagen urbana como del espacio público es

el campo de acción de un planeador, arquitecto o paisajista. Es decir, al momento de planear, diseñar y administrar un proyecto urbano y/o arquitectónico sólo es posible abordarlo desde su enfoque objetivo de forma certera ya que mientras nos es posible elegir formas, texturas, materiales y colores, no podemos saber con exactitud cómo los usuarios van a percibir dichos elementos del espacio y apropiarse de él. Sin embargo, no por ello se debe dejar de lado la dimensión simbólica, el análisis socio-histórico y cultural de un espacio es igual de importante que el análisis territorial y, aunque no podamos determinar los imaginarios de los usuarios, podemos hacer predicciones fundamentadas.

Intentar comprender el contexto histórico de un determinado espacio basándonos únicamente en la experiencia propia resultaría poco útil ya que antes de nosotros hay una extensa lista de transformaciones por las que ha pasado ese mismo espacio y que, por falta de tiempo de vida, no nos es posible presenciar físicamente. Por ello es importante buscar información y documentos históricos los cuales nos permitan conocer el pasado; de las muchas fuentes de información

que podríamos encontrar sobre imagen urbana, la que más útil podría resultar es la fotografía. No es posible referirnos a la historia de la arquitectura sin mencionar a los fotógrafos de arquitectura.

Al respecto Solá Morales²⁸ dice

40 *“La imagen de la arquitectura es una imagen mediatizada que, según los recursos de la representación plana de la fotografía, nos facilita el acceso y la comprensión del objeto. Sucede lo mismo con la ciudad. No sólo la posibilidad de acumular experiencias personales directas es problemática en los lugares en los que no hemos vivido por un largo tiempo. También nuestra mirada ha sido construida y nuestra imaginación prefigurada a través de la fotografía.”*

La fotografía es importante en la imagen urbana. Recibimos información a través de ella. Sin embargo son imágenes manipuladas por el fotógrafo, desde su percepción del lugar. Por lo tanto la fotografía establece una dirección para la construcción de un imaginario que

28 Solá-Morales, Ignasi de. *Terrain vague*, recogido de Territorios, editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002, págs. 181-193.

establecemos como el de un lugar o una determinada ciudad. La memoria es la que produce nuestra imaginación de la ciudad.

Otro concepto interesante dentro de la imagen urbana es lo que Zaida Muxí²⁹ llama la “Imagen nostálgica” que es precisamente una alusión a la memoria y a la nostalgia histórica de los objetos arquitectónicos que conforman una ciudad. Menciona que los procesos de restauración y reutilización de estos inmuebles históricos dentro de la ciudad global no buscan reactivar su valor histórico cultural, sino dar un nuevo valor económico y comercial cuyo propósito se reduce a generar ganancias. Esto puede representar un problema importante ya que la imagen de la ciudad corre el riesgo de convertirse en una simple escenografía, cuya única dimensión es la física y la dimensión simbólica deja de existir.

La dimensión simbólica de la imagen urbana

Como ya hablamos anteriormente, la imagen urbana cuenta también con una

29 Muxí, Zaida. *La arquitectura de la ciudad global*. -1ra ed., Buenos Aires: Nobuko, 2009.

dimensión simbólica la cual nace a partir de la dimensión física. Hace referencia al conjunto de significaciones e imaginarios que crea cada individuo habitante de la ciudad sobre los diferentes espacios que en ella se encuentran y pueden ser plazas, calles, edificios, monumentos, etc.

Anthony Vidler³⁰ dice

41 *“la imagen urbana es la que permite a los ciudadanos identificarse con su pasado y presente como una entidad cultural, política y social. Los espacios privilegiados de los monumentos como marcas en el tejido de la ciudad”.*

Al ser una construcción social, la dimensión simbólica de la imagen urbana tiene historia y por lo tanto es también dinámica. El hecho de saber que la imagen urbana físicamente va cambiando a través del tiempo nos habla de un cambio también en los imaginarios tanto individuales como colectivos y por lo tanto en un cambio en la apropiación por parte de los ciudadanos. La cualidad dinámica de ambas dimensiones puede representar un reto en las ciudades actuales

30 Vidler, Anthony. *The architectural Uncanny*. MIT Press, Cambridge, Massachussets. 1992.

ya que, de no abordar correctamente dichas transformaciones, el sentido de apropiación puede llegar a perderse. Es decir, al momento de construir y cambiar nuestras ciudades es fundamental tomar en cuenta las preexistencias, lo que ya estaba ahí porque dichas preexistencias tienen ya todo el proceso de apropiación y por lo tanto son significativas en su entorno y en su comunidad. Ignorarlas o incluso destruirlas supone un grave error para los planeadores urbanos ya que corren el riesgo de quitar a la población algo que ya era suyo, creando otros problemas como desconfianza, desconocimiento e incluso abandono de los espacios.

Es por ello que hacemos especial énfasis en tomar una postura y enfoque social al momento de diseñar y gestionar las ciudades, pues de esta manera se está basando todo el proceso de diseño en los principales actores de los espacios urbanos: los ciudadanos.

Al respecto de la dimensión simbólica vale la pena mencionar que en el modelo actual de ciudad en el que el crecimiento acelerado tanto poblacional como territorial es una de sus principales características el concepto de movilidad

toma un papel aún más importante en el desarrollo urbano. Las metrópolis -como algunos autores llaman a las grandes ciudades actuales- han ido definiendo a lo largo de las últimas décadas un nuevo urbanismo en el cual existen varios centros, es decir, es policéntrico. Esto se debe a la extensa porción de territorio que abarcan dichos asentamientos y por lo cual es poco práctico -por no decir imposible- tener únicamente un centro.

De aquí se retoman dos conceptos esenciales de urbanismo y arquitectura: la monumentalidad y la centralidad. La monumentalidad (íntimamente relacionada con la imagen urbana) tiene

la capacidad de producir simbolismos y es objeto de apropiación entre diferentes localidades y personas. La monumentalidad se encuentra principalmente en el/los centro/s urbanos y es por ello que en conjunto, ambos temas funcionan como un vínculo tanto físico como simbólico entre los diferentes sectores poblacionales de la ciudad. La dialéctica entre movilidad - centralidad - monumentalidad puede ser clave en el urbanismo moderno, y al desarrollarse en el espacio público es fundamental para la presente tesis.



1



4



2



5



3



6

Vicisitudes del ver de Nadia Osornio
 1. El zócalo 2012
 2. Centro Urbano Miguel Alemán 2014
 3. Interlomas 2013

4. El templo mayor 2015
 5. Tlatelolco 2012
 6. Plaza Carso 2015

CONCLUSIONES

44 Se ha analizado y comparado anteriormente desde la esfera de la ciudad lo que ésta es y lo que representa para los sistemas que la conforman, y abarcando todo lo ya antes comentado podemos decir que entonces la ciudad es un catálogo razonado desde los eslabones que lo vuelven una cadena, misma que evoluciona con el paso del tiempo y que cambia constantemente gracias a todos los eslabones que la conforman. Cada eslabón funciona gracias y en pro del otro, sin embargo es probable que las fallas que inevitablemente existen en estos repercutan negativamente en el resto y poco a poco deterioren el funcionamiento del sistema.

Estos eslabones de los que hablamos, los cuales son el cultural, el político-económico, el ambiental y el social a pesar de cumplir de manera individual un papel muy importante en el funcionamiento de la ciudad y del espacio público, existe uno de ellos que toma la cabeza ante todos, el “eslabón de lo social” al

que inevitablemente se le da una mayor jerarquía puesto que en la esfera de la ciudad lo social juega un papel esencial en los procesos e interacciones sociales que finalmente dan lugar a una serie de procesos físicos e intangibles que los habitantes de un territorio experimentan en su cotidianidad y que finalmente convierten a la ciudad en un escenario en donde se plasman todos estos fenómenos generados a partir de estos procesos físicos y tangibles, pero que al fin y al cabo han sido influenciados por el resto de los eslabones (económico, político, cultural, etc.) antes mencionados. A la percepción individual o colectiva de estos territorios le llamamos imagen urbana, un concepto implícito al de espacio público, en donde lo social toma el papel principal en este concepto, ya que el espacio público generalmente alude a lo accesible a todos y busca otorgarle a la sociedad la posibilidad de darle espacios en donde puedan ejercer sus derechos de identidad y pertenencia a una comunidad. En la constitución del espacio público las jerarquías sociales y el uso que los individuos le dan a este ostenta el poder que tienen dentro de la sociedad y es aquí en donde se desata una serie de problemas, principalmente de desigualdad y exclusión social en donde por desgracia durante las

últimas décadas en América Latina lo social dentro del espacio público ha dejado de ser lo esencial y se ha dejado a un lado, provocando descontento dentro de la población debido a que de alguna manera las personas pierden literalmente su derecho a la ciudad, a disfrutar de la colectividad y a la libertad. Ante la pérdida de estos derechos, las pugnas por el espacio generalmente logran desencadenar conflictos aun más graves, creando impactos negativos tanto en la calidad del espacio público, como en la forma de vida de la población que alguna vez formó o forma parte de este, estos problemas que originalmente comenzaron como pequeñas luchas

de poder finalmente se convierten en violencia e inseguridad.

Por esto mismo es muy importante que la sociedad se apropie de manera adecuada del espacio público para que así, esta misma al otorgarle una dimensión simbólica, los procesos sociales, económicos, políticos, territoriales y ambientales que conforman al espacio público puedan desarrollarse dentro de una dimensión física en donde el espacio, sociedad y cultura se articulen y logren generar los procesos de significación en el espacio público, dotándolo de dinamismo, colectividad, accesibilidad, sustentabilidad, inclusión y seguridad.

CAPÍTULO 2. SEGURIDAD CIUDADANA BASES TEÓRICAS Y SITUACIÓN EN AMÉRICA LATINA



INTRODUCCIÓN

*“Allí donde desaparece la calle, la criminalidad aumenta y se organiza”
- Urrutia, 1999*

La seguridad ciudadana ha representado un tema de gran importancia mundial en las últimas décadas, pues la violencia en las ciudades tuvo un aumento considerable respecto al siglo pasado, sin embargo debido a las medidas y acciones de seguridad implementadas según la ONU por algunas regiones, dicho aumento se ha logrado frenar e incluso erradicar parcialmente; contrario a esto, para América Latina el tema de la inseguridad representa un reto aún mayor que para el resto del planeta, pues es catalogada como la región más violenta y desigual del mundo¹.

Fernando Carrión² dice que las violencias se han extendido por todos los países y ciudades de la región latinoamericana

¹ Global Homicide Book, UNODC, 2019 y La ineficiencia de la desigualdad, CEPAL, 2018

² Carrión Mena, Fernando, “Violencia urbana: un asunto de ciudad”, Revista Eure, vol. XXXIV pp. 111-130, diciembre 2008 sección ARTÍCULOS. Montevideo, Uruguay.

con peculiaridades y ritmos propios provocado cambios tanto en la lógica del urbanismo, en los comportamientos de la población, en la interacción social y en la militarización de las ciudades; estos cambios tienen como consecuencia la reducción de la calidad de vida de la población y, además, el **modelo de ciudad** actualmente vigente, en el que se da prioridad a los beneficios económicos sobre el bienestar ciudadano, produce violencias nunca antes vistas como el sicariato o los coches bomba. Jan Gehl³ dice

“Una ciudad segura se obtiene al aumentar la cantidad de población que resida y circule dentro del espacio urbano. Si una ciudad desea alentar a sus habitantes a que caminen, debe tener atractivos para ofrecer. Estos

³ Gehl, Jan. *Ciudades para la gente*. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014. 280 p.

elementos incrementan la actividad y la sensación de seguridad dentro de los límites de una ciudad ya que hay más observadores en los edificios circundantes, que a su vez están interesados por los movimientos que suceden en la calle.”

Por todo lo antes dicho, es necesario estudiar y cuestionarnos la relación que existe entre la violencia y la ciudad, así como las transformaciones que ha ido sufriendo a lo largo de la historia. A pesar de la gran importancia que ha ido tomando el tema de las violencias en las ciudades, aún es uno de los menos estudiados y conocidos y por lo tanto son pocas las propuestas para erradicar este problema.

En esa perspectiva es imperativo hacernos una serie de interrogantes para acercarnos más a un estudio integral sobre el tema de la inseguridad en las ciudades. Algunas de las interrogantes serían: ¿existe una causalidad urbana en la violencia?; ¿la ciudad es solamente un contenedor o escenario de los hechos delictivos y por lo tanto es independiente a la violencia?; y por último vale la pena cuestionarnos si entre los muchos tipos de violencia que existen, ¿hay un tipo

que tiene su origen específicamente en las ciudades? Empezaremos definiendo el concepto de seguridad. Según la RAE, la seguridad ciudadana se refiere al “conjunto de acciones realizadas en pro de la seguridad de los habitantes y de sus bienes, y ajustadas al derecho de cada país”. Aplicado al tema central, entendemos seguridad pública como aquella cualidad física, económica, cultural, social y política de un espacio que permite a cualquier individuo realizar sus actividades con libertad y además con confianza de que su vida, patrimonio y otros bienes están exentos de peligro; convirtiéndose así en un derecho fundamental de todo ciudadano siempre y cuando no se afecte la libertad de los demás y exista el respeto mutuo. La inseguridad limita dicho derecho, ya que condiciona la movilidad física, la interacción entre personas, el ejercicio de actividades cotidianas y el uso de los espacios públicos, teniendo como consecuencia problemas de habitabilidad tales como el abandono físico y cultural de los espacios, la disminución en la socialización e interacción de los individuos en los espacios públicos e incluso la hostilidad entre los mismos generando así una red de desigualdad y desconfianza la cual deteriora

velozmente las ciudades y su calidad de vida. En relación con el párrafo anterior y los cuestionamientos planteados, es importante mencionar que debido a la incompreensión de los conceptos de “ciudad” e “inseguridad o violencia” y cómo se vinculan, se han llegado a varios equívocos entre los cuales destacan al menos dos: la política y las percepciones, el primero como consecuencia del segundo.

En todas las ciudades existen partes cuya percepción por parte de los habitantes es predominantemente negativa, muchas veces dichas áreas a pesar de no representar la calidad de vida de toda una ciudad son suficientes para caer en generalizaciones y afirmar que las ciudades son el origen de la violencia. Se concibe a la ciudad como un problema, y se culpa a dos de sus características más importantes de ser productores de inseguridad y violencia: la densidad de población y la heterogeneidad de sus espacios y estructura social. Sin embargo las ciudades también tienen un gran potencial para ser un medio que lleve a soluciones, en lugar de un problema. No es la ciudad como concepto sino un modelo concreto de desarrollo urbano el que es afín a un tipo particular de violencia; por lo tanto ésta puede ser erradicada si se cambia el paradigma urbanístico

bajo el cual se proyectan actualmente las ciudades latinoamericanas.

Desafortunadamente debido a la falta de conocimiento y a las percepciones ya mencionadas, las políticas de seguridad que se han puesto en práctica no han resultado las mejores para la realidad de la región latinoamericana. Propuestas como la prevención situacional, la cual busca reducir las oportunidades a la violencia a partir del diseño urbano; o las llamadas “ventanas rotas” las cuales establecen una lógica causal entre el desorden callejero y la violencia, es decir un desorden que nace del descuido o desinterés de reparar una ventana rota, son propuestas que no buscan atacar el problema de raíz, desembocando en nada, son soluciones temporales. Con esto no queremos desestimar el valor de ambas, como base pueden ser bastante útiles, sin embargo si queremos un cambio real y que tienda a mejorar progresivamente es fundamental profundizar más en el problema de la violencia y la inseguridad.

Múltiples son los factores que determinan si un lugar es seguro o no, mismos que serán abordados a lo largo de este capítulo; sin embargo, aquellos aspectos que se refieren al diseño y manejo del espacio

público serán en los que se profundizará y basará el desarrollo de la presente tesis. Para poder entender y dar alternativas para resolver el problema planteado es necesario saber qué es la seguridad y la desigualdad, la relación entre ambos conceptos, así como sus antecedentes, causas y efectos; y vincularlos con el diseño

del espacio público y el urbanismo. De tal manera que seamos capaces de plantear estrategias integrales que contribuyan al aumento de la seguridad y disminución de la desigualdad en las zonas urbanas.



Cartel de protesta en Marcha del 8 de Marzo del 2020. Ciudad de México. Fotografía de Aida Espinosa

Las dimensiones de la inseguridad

Para poder entender mejor el fenómeno de la inseguridad, es necesario explicar que tiene una dimensión objetiva y una subjetiva, las cuales se relacionan directamente dando como resultado un problema complejo que aborda no sólo el aspecto físico de un espacio sino también lo mental.

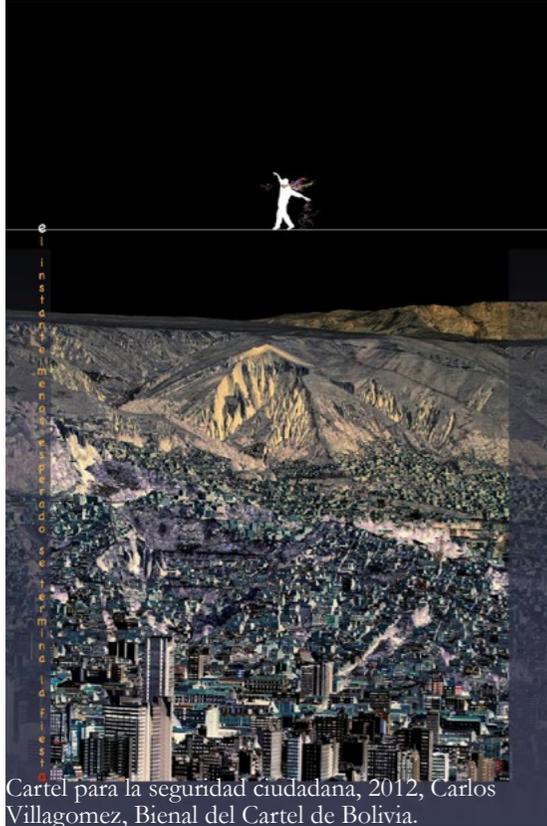
La dimensión objetiva se refiere a la existencia de un riesgo real, se basa en cifras, estadísticas y datos reales; se podría decir que en esta dimensión todos concordamos, el punto en común. Por otro lado, la dimensión subjetiva hace alusión a un riesgo percibido y el temor de una persona a ser víctima de la delincuencia.

La dimensión subjetiva engloba todos los aspectos psicológicos y perceptuales de los individuos sobre el entorno en el que se encuentran; esta dimensión es mucho más compleja que la objetiva ya que se basa sobre los imaginarios que forman cada uno de los pobladores de un territorio. En esta dimensión cada individuo parte de “lo común”, es decir, lo físico o dimensión objetiva, y genera su propia realidad basada en un contexto

el cual es diferente para cada quien; sería poco práctico y útil intentar estudiar y analizar cada una de dichas realidades, pues además de ser infinitas en cantidad, son también muy variables y dinámicas.

Sin embargo, sí es posible y representa una mejor opción estudiar y analizar la dimensión subjetiva desde una perspectiva colectiva junto con la dimensión objetiva de tal forma que se pueden sacar conclusiones generales que puedan ser aplicadas y beneficien a todos -o la mayoría- de los habitantes de una ciudad. Al respecto, existe ya una serie de modelos explicativos de la violencia letal⁴ los cuales, como su nombre lo indica, buscan explicar los factores tanto físicos como sociales que causan violencia en las ciudades, para así poder enfocarse en ellos y buscar propuestas que lleven a soluciones. A continuación, procedemos a describir cada uno.

4 Cano, I., & Rojido, E. (2017). Introducción: La singularidad de la violencia letal en América Latina / Introduction: The singularity of lethal violence in Latin America. *Revista CIDOB D'Afers Internacionals*, (116), 7-24. Recuperado de <http://www.jstor.org/pbidi.unam.mx:8080/stable/26379138>



Cartel para la seguridad ciudadana, 2012, Carlos Villagomez, Bienal del Cartel de Bolivia.

Antecedentes, causas y consecuencias de la inseguridad

El primer modelo explicativo habla sobre el que es quizá el factor más importante en términos de inseguridad: el factor estructural. El factor estructural alude a la dimensión social del problema, y más específicamente a la **desigualdad** en todos sus tipos. Es cierto que también otros temas como la salud mental de

los individuos, el “retraso cultural”⁵ o la migración -en algunos contextos- forman parte de éste factor, sin embargo es la desigualdad en los ingresos de la población, así como en la distribución de la riqueza y bienes públicos la que ha demostrado tener un mayor impacto en el aumento de la violencia porque son los principales generadores de conflictos. Sería poco útil e impráctico concebir la violencia únicamente desde sus causalidades naturales, morales, como desviación legal o desde los llamados factores de riesgo. La violencia es un tipo de relación social que se da a partir de lo que llamamos un conflicto; por tanto, es una construcción social y política que se da en un territorio y tiempo específicos y, por supuesto, por los ya anteriormente mencionados factores naturales o biológicos, morales, de riesgo, etc. Entendido de esta forma, podemos decir que la violencia es también dinámica, e irá cambiando acorde al contexto en el que se desarrollen los conflictos sociales.

⁵ Concepto acuñado por el sociólogo Williams F. Ogburn que hace referencia al fenómeno que ocurre cuando se dan cambios en la cultura material antes o a una mayor velocidad que los cambios en la cultura no material. Es decir, retraso cultural es cuando un cambio tecnológico o similar, se desarrolla más rápido que en lo que la sociedad puede procesar esos cambios.

La pobreza y desigualdad en Latinoamérica

Latinoamérica es una tierra de extremos. Es así que, según un informe de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), América Latina⁶ sigue siendo la región más desigual del mundo en ingresos y activos. En otras palabras, es la región en donde la brecha entre la minoría rica y la mayoría pobre es la más grande y extrema. América Latina es también la región con mayor incidencia de violencia letal en el mundo; según datos divulgados por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC, por sus siglas en inglés) entre el 2005 y 2015, todos los continentes redujeron la violencia letal en este periodo excepto el americano, donde se constata un incremento medio del 23.6%. Se podría decir que los homicidios son considerados un “problema latinoamericano”. Dentro de la región también son muy variables los datos, mientras que América central tiene índices elevadísimos, hay ciertos países del Cono Sur como Argentina, Uruguay o Chile en los que los índices son

⁶ Santiago Bucaram (14 de enero del 2018) La desigualdad es un problema grave.

relativamente reducidos. Sin embargo, esto no significa necesariamente que son países con menor grado de desigualdad. Un ejemplo claro es el de Chile con su más reciente conflicto social en octubre de 2019, producto de la inconformidad ante la marcada desigualdad entre los sectores de la población; a pesar de ser considerado uno de los países latinoamericanos con mayor crecimiento económico en las últimas décadas, no se pudo evitar un estallido social, el cual demuestra que no se puede considerar próspero a un país que enriquece a algunos a costa de otros.

La desigualdad sigue alcanzando niveles muy severos en el continente latinoamericano, pese a que en la última década hubo una disminución en la pobreza, sabemos que, aunque la desigualdad y la pobreza son temas que están muy bien relacionados, la disminución de uno no va de la mano con la del otro. Un claro ejemplo de esto son las izquierdas latinoamericanas, las cuales estaban convencidas de que una reducción de la pobreza y la desigualdad desembocaría en la disminución de la violencia; en países como Venezuela, la mejora de los niveles de vida de los sectores pobres vino de la mano de un aumento dramático de la violencia letal,

y otro tanto sucedió, por ejemplo, en el Nordeste brasileño, donde la mejora generalizada de los indicadores sociales en la última década estuvo acompañada de una explosión de violencia. A pesar de que en la dimensión objetiva se logró disminuir la desigualdad y reducir la pobreza, en la dimensión subjetiva ambas no sólo no desaparecieron, sino que aumentaron, pues la percepción de los habitantes de los sectores que no son considerados pobres acerca de las nuevas políticas de izquierda fue de inequidad e injusticia.

54 Existen algunos ejes que estructuran la desigualdad social (el género, la pertenencia étnico-racial, la edad o etapa del ciclo de vida y el territorio), con el fin de ilustrar su peso en la magnitud de las brechas de desigualdad, en su permanencia y en su reproducción. Con frecuencia, las múltiples dimensiones de la desigualdad se encadenan, entrecruzan y potencian entre sí, afectando particularmente a determinados grupos de población. Para seguir avanzando en el desarrollo sostenible de los países, es necesario reconocer y mejorar el diagnóstico de las múltiples dimensiones.

ONU-Hábitat dice:

*“La calidad de vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen. Las urbes que logran mejores condiciones de vida para sus ciudadanos experimentan mayores niveles de prosperidad, y al mismo tiempo es probable que se encuentren más avanzadas en cuestiones de sostenibilidad. Estas ciudades buscan conseguir equidad social con base en una estrategia de dar acceso a los bienes y a los espacios públicos a una mayor cantidad de población, impidiendo al mismo tiempo que se produzca la apropiación privada de estos sectores de modo que se logre una mejor calidad de vida para todos.”*⁷

Los niveles de desigualdad, que expresan una larga historia, siguen configurando en América Latina uno de los principales retos para abatir la pobreza, sustentar el crecimiento económico soberano y afirmar la democracia.

Durante los últimos treinta años podemos dividir esta historia de la desigualdad en cuatro periodos:

⁷ Gehl, Jan. Ciudades para la gente. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014. 280 p. En la introducción de ONU-Hábitat.

• El primero de los períodos corresponde a los que conocemos como “década perdida”. Como se puede apreciar en donde hubo un aumento entre 1980 y 1990 en la incidencia de la pobreza la cual aumentó de 40.5% a 48.4%, lo que implicó que de ser 136 millones de habitantes viviendo en hogares con ingresos inferiores a la línea de pobreza, ahora somos 204 millones de habitantes.

• El segundo periodo corresponde a la última década del siglo pasado en donde particularmente hubo un registro de reducción muy moderada de la pobreza: de 48.4% a 43.8% entre 1990 y 1999. Esta leve caída en los niveles de pobreza y de indigencia (de 22.5% a 18.5%) se produjo en el contexto de crecimiento económico posterior a la “década perdida”, durante una etapa caracterizada por procesos de apertura económica y reformas de signo liberal. Sin embargo, el descenso de la pobreza durante este periodo también coincidió con el incremento de la desigualdad en varios países de la región.⁸

• A finales de los años noventa y los primeros del siglo XXI se ubica el tercer

periodo, el cual destaca porque en esta etapa hubo un fenómeno que desarrolló en una región, conocido como conjunto de estancamiento en la reducción de la pobreza”, en donde algunos países padecieron un crecimiento significativo de la pobreza y de la indigencia a causa de profundas crisis económicas.

• Finalmente, el cuarto período se inicia a comienzos de este siglo con una sostenida reducción de la pobreza y de la indigencia, tanto en términos relativos como absolutos, que ha seguido hasta nuestros días.

55

⁸ Gerardo Caetano, Gustavo de Armas, (marzo 2016), Pobreza y desigualdad en América Latina (1980-2014)



Desigualdad urbana en Santa Fé, Ciudad de México.
Fotografía de Johny Miller

Desigualdad urbana

Nunca en la historia se ha generado y acumulado tanta riqueza como en las últimas décadas. De igual forma, nunca en la historia se ha reducido tanto la pobreza extrema (un 35 % desde 1990, que representa más de 750 millones de personas) ni tanta gente ha ascendido a ser parte de la clase media. Son buenas noticias, sin lugar a duda. Aunque

curiosamente, tampoco nunca se había acentuado tanto la desigualdad entre personas. Según el último informe de ONU Hábitat sobre ciudades, la desigualdad es mayor ahora que hace 25 años y se estima que más de dos tercios de la población mundial viven en ciudades donde las desigualdades en el ingreso se incrementaron desde 1980.⁹

⁹ Fernando Casado Cañeque (5 JUN 2017) *Reflexiones sobre la desigualdad urbana*

Es decir, vivimos en un mundo más rico, sí, pero más desigual. Esto nos hace pensar en la importancia de la gestión de las ciudades en relación con el crecimiento económico y la desigualdad. Jordi Borja¹⁰ dice

“En las grandes ciudades se imponen los shopping centers con un cartel que dice “se reserva el derecho de admisión” y en los ghettos residenciales las calles de acceso han perdido el carácter público en manos de policías privados.”,

con esto nos da a entender que el urbanismo también expresa implícita y explícitamente las desigualdades que se viven en las ciudades, crea barreras invisibles pero impenetrables a través de su lenguaje tanto físico como simbólico. De igual manera el autor menciona que el espacio público no provoca ni genera peligros, simplemente es el lugar donde se evidencian los problemas de injusticia social, económica y política. Es entonces cuando nos volvemos a preguntar ¿es la ciudad únicamente un escenario de la violencia o es también causante? Pues bien, creemos que es ambas. Así como el

¹⁰ Borja, Jordi, Muxí, Zaida, *El espacio público, ciudad y ciudadanía*, Barcelona, 2000

espacio urbano es donde se hacen visibles las desigualdades, un manejo débil de éste puede generar o aumentar el miedo de unos y la marginación de los otros y la violencia urbana sufrida por todos.

Las ciudades son hoy día nuevos centros de innovación en donde el crecimiento en la densidad poblacional es ciertamente un factor benéfico para el crecimiento económico y el fomento en el intercambio y la creación de modelos económicos y procesos de participación democrática, pero también representa un factor que acelera el incremento en la desigualdad, ya que este aumenta la presión sobre el entorno, dificultando el acceso a servicios básicos y en muchos casos, disminuyendo la calidad de vida de sus habitantes.

Es claro que el crecimiento económico es fundamental para el desarrollo de las ciudades, pero es importante entender qué tipo de crecimiento necesita cada ciudad, y, sobre todo, la capacidad que tiene ese crecimiento de ofrecer diferentes oportunidades a sus ciudadanos, es por eso que a la hora de proponer modelos de desarrollo urbano apropiados es importante desmitificar ciertas hipótesis para poder adoptar una relación

coherente entre desigualdad, crecimiento y desarrollo urbano sostenible, ya que en algunos casos el aumento de la riqueza genera aún más desigualdad.

Dentro de la desigualdad urbana se encuentra un tema importante para las ciudades actuales que ha ido deteriorando la vitalidad y calidad de los espacios públicos urbanos: la inseguridad vial. Desde mediados del siglo XX y hasta nuestros días, el modelo de ciudad adoptado en casi todo el mundo ha dejado de lado la calidad de sus espacios públicos para darle prioridad a un nuevo protagonista de las ciudades: el automóvil.

Entre las muchas repercusiones que ha tenido esta decisión en las ciudades contemporáneas, la que es de nuestro particular interés es la del impacto negativo en la vida de los ciudadanos. Al ser el automóvil el medio de transporte privilegiado, las ciudades se han ido transformando para satisfacer y dar comodidad a la movilidad privada: espacios públicos amplios se han convertido en estacionamientos, calles más amplias con múltiples carriles y de alta velocidad, señalética de grandes dimensiones que buscan fluidez vehicular. Todas esas medidas ven tanto al peatón

como a otros medios de transporte como un estorbo del cual deshacerse.

El miedo tanto percibido como real por parte de los peatones y ciclistas a ser víctimas de un accidente automovilístico es real y va en aumento. Provocando que los espacios urbanos pierdan su vitalidad y se les de menos uso. Con todo esto no intentamos decir que se anule por completo el uso de automóviles -aunque tal vez sería lo ideal- ya que en el contexto actual esa es una visión complicada que, para ser ejecutada, llevaría muchos años. Sin embargo sí podemos empezar a diseñar o habilitar espacios libres de automóviles ya que representarían grandes ventajas y favorecerían la vida urbana.

La desigualdad urbana en cuanto a privilegios y jerarquías para el uso y disfrute del espacio público se hace visible también en la movilidad. Para hacer ciudades vitales, seguras y sostenibles es necesario diseñarlas dando prioridad y privilegio al peatón, de tal forma que pueda usar con total libertad los espacios públicos que éstas le ofrecen.

La persistencia de las desigualdades en América Latina

En el marco de una nueva oleada modernizadora del espacio urbano -impuesta para adecuar el territorio a los requerimientos de la economía global - las ciudades han transformado rápida y profundamente no sólo su fisonomía, sino también las relaciones entre la economía, la sociedad y el territorio. Se trata de construir nuevas relaciones que sustituyan a las construidas durante el proceso industrializador fordista característico del siglo XX. En este contexto uno de los rasgos que signa el espacio urbano en la región latinoamericana es la expansión de las condiciones de pobreza y desigualdad¹¹.

En las grandes regiones urbanas en Latinoamérica existen desigualdades muy marcadas por los territorios, en donde actúan diferentes factores como la de pobreza urbana, la segregación residencial y los movimientos sociales que buscan en una lucha constante el derecho a la ciudad. La desigualdad constituye de hecho otro

de los “problemas latinoamericanos” clásicos que aún no han podido ser superados.

Con base en lo anterior, las ciudades latinoamericanas son una expresión espacial de desigualdades tanto económicas como sociales, las cuales se derivan de un intenso proceso de apropiación y uso del espacio urbano en donde se generan nuevas inequidades en cuanto al acceso a los bienes y servicios de la ciudad, y son estas desigualdades urbanas las que históricamente han generado una estructura de desigualdad en nuestras sociedades, la cual desemboca en violencia e inseguridad. Cuando se analiza la relación entre violencia letal y desigualdad entre los países latinoamericanos, encontramos una correlación negativa entre los índices de desigualdad (medidos por el coeficiente de Gini¹²) y la tasa de homicidios en los países de América Latina.

11 Alicia Ziccardi (abril 2015) *La dimensión urbana de la desigualdad*
https://elpais.com/elpais/2015/04/05/contrapun-tos/1428212831_142821.html?rel=mas

12 Índice de Gini como medida de homogeneidad/heterogeneidad socioeconómica por unidad espacial. Expresa los niveles de desigualdad en la distribución del ingreso entre las personas de una delimitación territorial. Un lugar con mayor heterogeneidad tiene mayores oportunidades, en cambio un territorio integrado por espacios que son excluidos y excluyentes entre grupos sociales, se expresa mediante una alta homogeneidad socioespacial.

Como ya se comentó en párrafos anteriores, entre los efectos que desata la desigualdad se encuentran la violencia e inseguridad, inmigración, el aumento de la pobreza y diferentes problemas sociales como manifestaciones, protestas, discriminación, etc; no obstante, la consecuencia más importante por su magnitud es la segregación socioespacial. Éste último asociado directamente al campo del urbanismo, por lo que profundizaremos en él a continuación.

Fragmentación socioespacial

60 De acuerdo con la RAE, el término “fragmentación” significa “dividir o reducir a pequeñas partes un todo”. La fragmentación socioespacial hace alusión a un tema que vincula la sociología con la economía y el territorio. Tomando como ejemplo la Ciudad de México y el fenómeno de la “terciarización económica”¹³ en la década de 1980, la ciudad sufrió una serie de cambios en su estructura morfológica y de usos, los cuales consistieron en la concentración de corredores terciarios de comercios y servicios junto con zonas de negocios

¹³ Desarrollo del sector económico terciario de un país, identificado generalmente con los servicios.

y grandes corporativos, desplazando las zonas de vivienda social a la periferia. Esta homogeneidad por zonas, aunada a la deficiente infraestructura de movilidad en la ciudad, generó espacios inseguros pues no siguen el principio de “urbanismo inteligente”¹⁴ el cual apunta que es necesario contar con todos los servicios necesarios en un radio de máximo 3km para estimular al habitante urbano a caminar, lo cual contribuye a la interacción social, y ésta a su vez fomenta la seguridad de los espacios públicos.

Una de las respuestas más habituales ante la sensación de inseguridad, es la realización de cambios físicos al entorno por los habitantes; es decir, el cierre de los espacios públicos. Esto representa un gran problema pues aumenta aún más la fragmentación socioespacial y representa una afectación a la movilidad urbana, lo cual como ya se ha dicho, crea zonas inseguras.

El cierre de espacios públicos es por lo general llevado a cabo por las clases

¹⁴ Virginia Lahera R. compiladora, *Hacia ciudades más seguras*, capítulo “Seguridad urbana y espacios de flujo peatonal en barrios de Latinoamérica: el contacto humano y la confianza en la reducción del delito” 2015, México, Serie Uno.

sociales media-alta y alta. Dichos cierres se caracterizan por una oposición a vincularse con el resto de la ciudad creando conjuntos habitacionales y residenciales aislados por medio de grandes bardas y control de acceso limitado a los habitantes del condominio; reduciendo el uso de las vías públicas a únicamente de tránsito en lugar de posible demora y recreación. Además, cabe destacar que estos conjuntos habitacionales no se valen del aislamiento únicamente como medida de seguridad, sino también lo consideran un “privilegio”; les da una sensación de “exclusividad” y estatus social respecto a las personas que no habitan ahí, lo cual, por supuesto, fomenta la discriminación. En cambio, las clases con menos recursos al no poder proveerse de un espacio como los anteriormente mencionados, recurren a una solución diferente pero que causa los mismos efectos que la primera: la apropiación ilegal del espacio público.

La apropiación ilegal del espacio es una forma de privatización de la seguridad pública, la cual definimos como las acciones que emprende la sociedad civil para garantizar la seguridad que el Estado no le otorga tanto a su persona como a

los bienes que posee.¹⁵ Dichas acciones pueden ser el cierre de calles públicas con rejas, la instalación de cámaras de seguridad, contratación de seguridad privada y cierre de espacios públicos colindantes a las unidades habitacionales por medio de bardas tales como estacionamientos o áreas verdes, entre otros.

Ambas “soluciones” generan los mismos problemas de movilidad e inseguridad en las ciudades; pues al cerrar flujos y espacios públicos impiden la movilidad libre tanto de peatones como medios de transporte a causa de la falta de permeabilidad, lo que desemboca en una especie de laberinto con espacios residuales o “espacios de nadie” y por consiguiente son óptimos para el ejercicio de la violencia y la delincuencia.

La segregación espacial y su impacto en las ciudades

Según Francisco Sabatini¹⁶, la segregación

¹⁵ G. Capron y Claudia Zamorano, proyecto de investigación “Privatización de la seguridad pública”, México 2010

¹⁶ Sociólogo, Ph. D. Planificación Urbana. Profesor del Instituto de Investigación y Posgrado, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile

es un fenómeno espacial interconectado de modo complejo con características de la población que pueden ser de tipo socioeconómico, cultural, étnico, racial, ocupacional u otro. Por otro lado, Manuel Castells la define como

“tendencia a la organización del espacio en zonas con fuerte homogeneidad social interna y fuerte disparidad social entre ellas; esa disparidad debe ser entendida no sólo en términos de diferencia, sino también de jerarquía”.

62 La segregación espacial, entendida como la composición diferenciada del territorio, forma parte de la naturaleza de la ciudad actual. En un principio no es un fenómeno negativo, pues la heterogeneidad es un rasgo de las ciudades, además de fomentar la preservación de las costumbres e identidad social de un grupo de personas. Se vuelve negativo al momento de ser exclusivos y/o excluyentes -como antes se mencionaba- del resto de la estructura urbana. Pues estos espacios no se distinguen del resto simplemente por sus rasgos diferentes, sino se caracterizan por la discriminación, jerarquización,

desigualdad y asimetría.¹⁷

Los temas de segregación socioespacial e inseguridad pública están fuertemente interrelacionados pues forman parte de un ciclo de desconfianza. Es decir: como ya se comentó, una de las respuestas sociales a la percepción de inseguridad más significativas es la producción de espacios cerrados, principalmente llevados a cabo por las clases media y alta. Dichos espacios generan el problema de segregación socioespacial pues la población que vive en estos se aísla tanto física como emocionalmente del espacio público exterior, lo que genera sentimientos de injusticia entre las personas excluidas (principalmente la población joven) y tiende a ocasionar reacciones de hostilidad, mismas que contribuyen al aumento de las amenazas de las personas que se aíslan al “interior” de los espacios cerrados; dicho de otra forma, los espacios públicos cerrados como conjuntos habitacionales bardeados, centros comerciales, condominios horizontales, etc. contribuyen a la inseguridad del mismo.

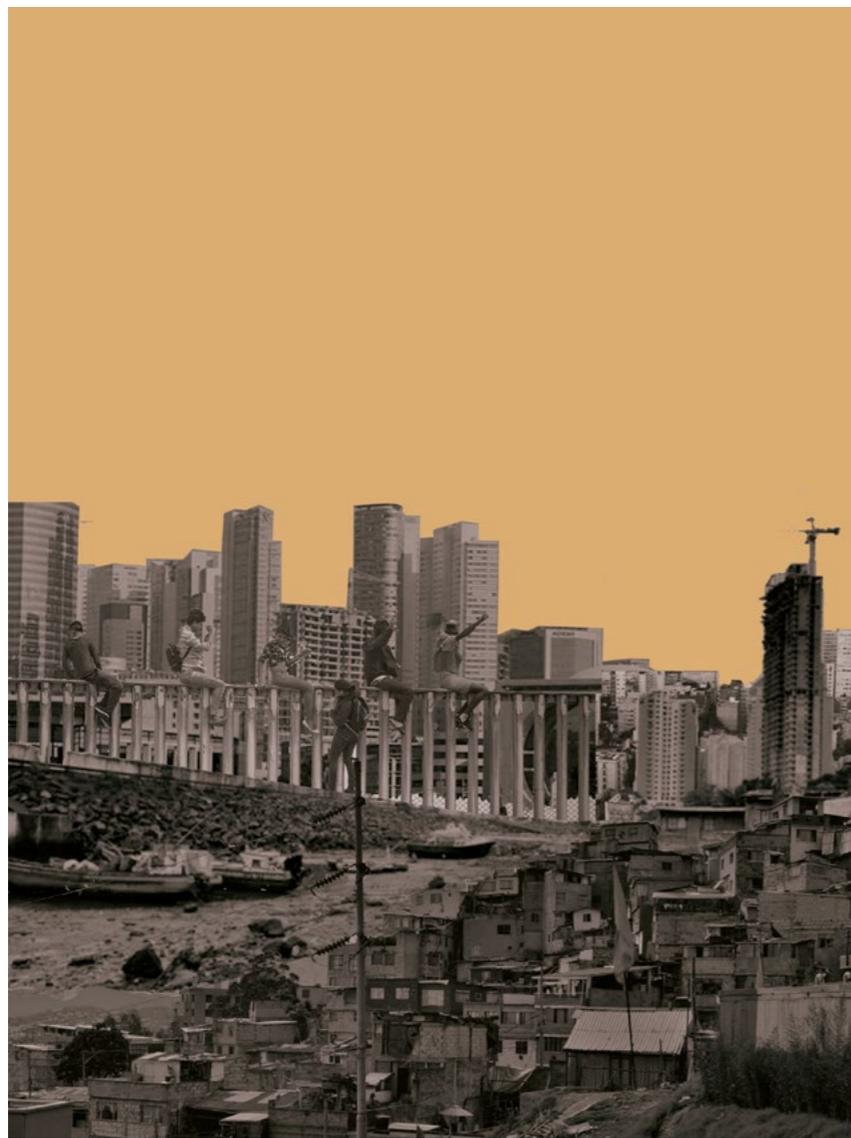
¹⁷ Virginia Lahera R. compiladora, Hacia ciudades más seguras, 2015, México, Serie Uno.

Al respecto Jordi Borja¹⁸ dice

“Frente a la presión de la dispersión, la segregación y la segmentación del área urbana como un magma indefinido es fundamental redefinir los espacios públicos urbanos en las áreas de nuevos crecimientos. Recuperar la dimensión simbólica para identificar los espacios urbanos como referencias ciudadanas, hacer de los lugares de conexión o nodales un lugar con sentido, un hito cívico, atribuir a las áreas de nueva centralidad características del lugar central, o sea: monumentalidad, multifuncionalidad, intercambio, lugares de encuentro y de expresión.”

Destaca la importancia de retomar el espacio público como tema central en las políticas urbanas al momento de afrontar los problemas que presentan las ciudades del siglo XX en las que el capitalismo se ha vuelto un ordenador territorial fundamental pero que, lejos de mejorar la calidad de las ciudades, sólo las ha deteriorado.

¹⁸ Borja, Jordi, Muxí, Zaida, El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000.



Violencia, inseguridad y desigualdad social. Collage de Angélica Mota

Estado, políticas de seguridad y sistema judicial

Las limitaciones de las explicaciones estructurales de la violencia nos lleva a buscar los motivos de la singularidad regional latinoamericana en la ineficacia del Estado y, más específicamente, del sistema de justicia criminal, sobre el cual habla el segundo modelo explicativo. La idea básica es simple: cuando el Estado no hace justicia y es incapaz de controlar los conflictos conforme a la ley, estos tienden a ser regulados a través de la violencia. La impunidad y los deficientes procesos judiciales que rara vez esclarecen los crímenes, mezclados con el bajo nivel de confianza que existe por parte de la población al Estado sólo logran aumentar y facilitar la delincuencia.

Como ya se mencionó anteriormente, América Latina es la región con mayor violencia letal del planeta, según los datos de la UNODC los índices y tasas de homicidio en la región son alarmantes, sin embargo es muy probable que dichos datos subestimen la realidad que se vive en latinoamérica pues hay algunos tipos de homicidio que no se toman en cuenta en el estudio, además de estar compuesto únicamente por datos oficiales; de esta

forma la fragilidad institucional y la elevada letalidad policial presente en varios países de América Latina podrían estar disimulando un escenario de gravedad aún mayor que la representada por esas cifras.

Una parte de la respuesta al porqué el Estado está tan mal posicionado entre las poblaciones latinoamericanas la encontramos en algunos sucesos ocurridos el siglo pasado. El siglo XX está caracterizado tanto en América como en el mundo por la violencia estatal¹⁹, muchas veces por motivos nacionalistas; recordemos la primera y segunda guerras mundiales, ambas relacionadas con la discriminación y la búsqueda de poder ligado a un fuerte sentimiento nacionalista. En América Latina la violencia del siglo pasado por parte del Estado se traduce en las políticas de seguridad implementadas a base de violencia, los diferentes conflictos y manifestaciones por la defensa de los derechos, y sobre todo los golpes de estado ocurridos en varias ciudades latinoamericanas.

¹⁹ Hernández J. Osvaldo, “La violencia del estado de seguridad nacional en América Latina: algunos cruces conceptuales e históricos sobre sus métodos y orígenes/tesis para obtener el grado de Maestro en Estudios Latinoamericanos”, 2008, México, Universidad Nacional Autónoma de México.

Fenómenos como la llamada “tregua de las maras” en El Salvador que dieron como resultado notables reducciones seguidas de aumentos igualmente intensos de la violencia y, de forma más general, la aplicación de medidas que se encuadran dentro de la filosofía de la “mano dura”, habrían contribuido a este escenario de violencia y de volatilidad. Otro fenómeno más reciente pero igualmente violento es el llamado “jueves negro” de Culiacán, ocurrido el pasado 17 de octubre de 2019; se trató de un suceso que en un principio estaba planeado como un operativo policial para detener a uno de los líderes importantes del crimen organizado, Ovidio Guzmán, pero que producto de una mala organización terminó convirtiéndose en un conflicto armado entre elementos del Estado y de la agrupación criminal. El saldo de la operación fallida fueron 13 personas muertas²⁰, además de múltiples destrozos en el espacio público de la ciudad, sin mencionar el fuerte impacto emocional que el tiroteo dejó en los habitantes y el cambio radical que éste ocasionó en los imaginarios que las personas tenían

20 Peter Orsi. 2019, octubre 28. “El jueves negro no es fácil de olvidar para Culiacán; pasó hace 10 días y la herida sigue abierta”. Sinembargo.mx. <https://www.sinembargo.mx/28-10-2019/3669045>

sobre el lugar en el que habitan. La situación de Chile y la lucha contra la desigualdad mencionada anteriormente es otro ejemplo de los conflictos entre el Estado y la sociedad, pues la respuesta que el gobierno decidió dar a las crecientes manifestaciones ciudadanas fue de represión y violencia. Por último, un ejemplo diferente de conflictos políticos son los ya conocidos Golpes de Estado; comentamos ya que el siglo pasado estuvo repleto de dichos sucesos en diversos países latinoamericanos, sin embargo no es un hecho del pasado. Apenas el 10 de noviembre del 2019 se dio el más reciente golpe de Estado en Bolivia, el cual derrocó al hasta entonces presidente Evo Morales; naturalmente, antes, durante y después del golpe de estado, el país latinoamericano ha vivido en incertidumbre y se ha dado una oleada de inseguridad y violencia.

Todos estos sucesos represivos generaron un sentimiento de descontento y desconfianza en la población, misma que sigue vigente en la actualidad.

No obstante, la represión y violencia estatal no es la única razón por la cual la población no confía en su gobierno. El sistema judicial es el otro factor

importante en el creciente descontento ciudadano. Bajas tasas de esclarecimiento criminal y elevadas tasas de impunidad, lentitud del sistema judicial o prisiones hacinadas, y con escasa capacidad de reinserción, son males endémicos los cuales no hacen más que reafirmar el pobre sistema político con el que cuentan los países latinoamericanos. De hecho, la tasa de condenación para el crimen de homicidio, que es igual al número de condenados por cada 100 víctimas de homicidio doloso, es de 24 en el continente americano, muy inferior a los 48 de Asia y los 81 de Europa (UNODC, 2014). Bajo estas premisas, las instituciones de seguridad pública son a la vez parte del problema y de la posible solución, pues su incapacidad para brindar seguridad a las poblaciones de los diferentes países ha desencadenado que los habitantes tomen medidas propias, a veces fuera de la ley para protegerse. Dichas medidas afectan directamente todo lo relacionado con el sistema urbano, incluyendo por supuesto el espacio público.

Basándonos en los párrafos anteriores, es de esperarse que muchas iniciativas y propuestas sobre políticas de seguridad estuvieran en marcha, sin embargo, la realidad es otra. El Estado presta mayor

atención a crímenes “menores” como robos o secuestros ya que estos van dirigidos a la población con mayores recursos económicos, misma que representa un valor para el gobierno; sin embargo, los crímenes letales como el homicidio no son tan atendidos debido a que generalmente afectan a la población pobre. Es así como el principal problema para implementar políticas contra la violencia letal es la invisibilidad social y la naturalización del crimen, además de la falta de evaluaciones de impacto las cuales den información certera acerca de los problemas y las zonas en las cuales debemos prestar mayor atención. Producto de esto son las pocas propuestas existentes, mismas que al ser tan focalizadas dejan de lado el contexto general lo cual no ayuda a atacar el problema integralmente; además de estar basadas en los modelos europeo y norteamericano, mismos que son completamente diferentes a la realidad latinoamericana por lo que es poco probable que sus soluciones puedan funcionar en esta región.

Antes de pasar al siguiente modelo explicativo vale la pena recalcar la diferencia entre conflictos políticos y conflictos interpersonales. Mientras los



Militarización como política de seguridad. Foto: Cuartoscuro

primeros se consideran episódicos, es decir, que puede terminar con una derrota de los contendientes o con un acuerdo de paz, los conflictos interpersonales están profundamente enraizados en la estructura social y en las dinámicas sociales. Los conflictos anteriormente mencionados son todos de carácter político, pues involucran al Estado, sin embargo aquellos en los que participan también grupos criminales pertenecen

tanto a la categoría de políticos como de interpersonales, dando como resultado un híbrido el cual representa un problema más complejo pues al estar enraizado en la sociedad, es muy poco probable que termine con una derrota o un acuerdo de paz.

El crimen organizado

Como ya se mencionó en la introducción del capítulo, América Latina es catalogada como la región más violenta y desigual del planeta; sin embargo, entre los diferentes tipos de violencia, la violencia letal es aquella por la que destaca el continente. América Latina es la región del mundo con mayor incidencia en homicidios²¹, pero aún más preocupante es el hecho de que esta situación ha evolucionado negativamente en los últimos años, aumentando progresivamente la brecha existente con otros continentes. El tercer modelo explicativo es el del crimen organizado. Está ampliamente vinculado con los dos modelos anteriores pues las deficiencias estatales -especialmente la impunidad- así como la desigualdad en un territorio crean condiciones favorables para el desarrollo de grupos y organizaciones criminales ya que se les facilita operar con cierta libertad. El problema del crimen organizado ha tenido un aumento considerable y alarmante en las últimas décadas especialmente en América: se estima que en este siglo ha

21 Cano, Francisco, "La singularidad de la violencia letal en América Latina.", Revista CIDOB d'Afers Internacionals n. 116, p. 7-24., 2017, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil.

causado el mismo número de muertes que todos los conflictos armados en el mundo combinados.²²

El crimen organizado representa el mayor de los problemas causados por el mal manejo, diseño y organización de un sistema poblacional; y por ende es obligatorio atacar y solucionar el problema de raíz. Una de las características de las medidas de seguridad implementadas por el gobierno es que son de carácter represivo, es decir, de castigo; lo cual ha demostrado no ser suficiente para mejorar las condiciones de violencia de las ciudades pues sus objetivos no tienen un enfoque a largo plazo y por consiguiente el resultado obtenido se reduce a la mitigación del problema en lugar de su erradicación. Para esto, conviene más implementar medidas de prevención de la inseguridad cuya principal diferencia es que su propósito consiste en evitar las situaciones de peligro, en otras palabras, no permitir que se de una situación que favorezca los hechos delictivos. De esta manera no serían necesarias las medidas represivas puesto que no existiría nada que reprimir.

22 Global Homicide Book, UNODC, 2019



De la serie de Fuerzas contrarias, Nadia Osornio.

Factores de riesgo y de prevención

Bajo esta premisa es que pasamos al último de los modelos explicativos, el cual entra de lleno al tema del diseño urbano: la comprensión y reducción de la violencia letal a través del estudio de factores de riesgo o de factores protectores, todo desde una perspectiva epidemiológica. Un factor de riesgo es un elemento o vector que facilite la violencia; por ejemplo: el consumo de alcohol, presencia de armas de fuego. En cambio, un factor protector se refiere a aquellos elementos que dificulten el ejercicio de conductas violentas; un buen ejemplo es la recuperación de espacios públicos degradados. Sin embargo como ya vimos anteriormente, sería un error intentar comprender la violencia e intentar dar solución al problema de inseguridad únicamente estudiando los factores de riesgo puesto que estos son sólo uno de los múltiples actores que toman parte en esta ecuación; por lo tanto, es imperativo entender que todos los modelos explicativos deben ser concebidos como un todo y actuar en paralelo, de esta forma es más probable que las propuestas que planteemos funcionen puesto que integran ya no sólo uno, sino varios de los actores -y tal vez los más importantes-

en el tema de la inseguridad.

Volviendo al tema de los factores de riesgo, vale la pena mencionar la teoría de la oportunidad de Felson y Clarke²³, la cual nos dice que

“el comportamiento delictivo es producto de la relación entre individuo y ambiente, por lo cual las actividades delictivas tienen limitaciones físicas que impone el entorno.”

La criminología ambiental es un ámbito no muy estudiado el cual potencialmente podría dar información clave en el estudio de la inseguridad en las ciudades; consiste en analizar las características relevantes de cada escenario que ayudan a convertir las inclinaciones delictivas en acción, además, claro, de analizar el comportamiento de los individuos que cometen un delito. A su vez, ésta teoría se basa en tres enfoques principales: actividad rutinaria, patrón delictivo y perspectiva de la elección racional. El enfoque de actividad rutinaria parte de que debe existir una convergencia en el tiempo y

²³ M. Felson y Ronald V. Clarke, “La ocasión hace al ladrón. Teoría práctica para la prevención del delito”. Police Research Series, paper 98. Home Office, Policing and Reducing Crime Unit, Londres 1998.

en el espacio de tres elementos básicos: un posible delincuente, un objetivo apropiado y la ausencia de un vigilante; un vigilante no necesariamente tiene que ser un elemento policial sino cualquier persona que pueda ser testigo del delito es suficiente para restar oportunidades al delincuente, la visibilidad es un aspecto importante que influye en la seguridad de un espacio, al respecto hablaremos en el siguiente capítulo. El enfoque del patrón delictivo analiza cómo se mueven en el tiempo y espacio los sujetos y las cosas involucradas en un delito, cuyos tres conceptos principales son los nodos, rutas y límites; cada uno de ellos son características físicas del espacio las cuales, al igual que la visibilidad, pueden hacer un espacio seguro o inseguro. Finalmente, la perspectiva de la elección racional se enfoca completamente en el sujeto y en el razonamiento que lleva a cabo antes de cometer un delito; este razonamiento en términos generales se basa en el concepto de oferta-demanda en el cual se analizan los beneficios y los riesgos de cometer un acto delictivo. Si logramos conjugar todos estos conceptos al momento de diseñar, las probabilidades de hacer ese espacio seguro aumentan considerablemente ya que nos estaríamos basando en estudios reales y hasta cierto

punto probados.

La Teoría de la Oportunidad también propone una serie de soluciones y postulados para la prevención de los delitos, sin embargo, dichas propuestas fueron formuladas en y para las ciudades de los Estados Unidos de Norteamérica cuyos contextos son significativamente diferentes a los de nuestras ciudades latinoamericanas, por tanto, es poco probable que apliquen y funcionen en nuestra realidad. Valdría la pena poner en práctica toda la teoría y conceptos mencionados en el párrafo anterior pero con los factores correspondientes a nuestro contexto, de tal forma que las propuestas sean diseñadas específicamente para nuestras ciudades.

Visto que el ambiente o entorno en el que se da la violencia es potencialmente un factor de riesgo así como un factor de prevención, y en este caso la ciudad es dicho ambiente, analizaremos la relación ciudad-violencia partiendo de la interrogante planteada en la introducción del capítulo: ¿es la ciudad generadora de un tipo específico de violencia o es simplemente un escenario autónomo a los delitos? de esta forma podremos entender hasta qué punto una ciudad

puede o no ser causante de inseguridad y violencia. Tomaremos como definición de ciudad aquella de Louis Wirth²⁴ la cual dice

“asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos”;

con base en lo anterior sería lógico pensar que la violencia es consustancial a la ciudad ya que es un espacio donde se potencian los conflictos sociales debido a su carácter heterogéneo, y donde además existe una tendencia hacia la concentración de los eventos violentos. De ahí podemos deducir que sí existe una violencia típicamente urbana, la cual responde a un territorio y tiempo específico y va sufriendo transformaciones a la par que su contexto. Además, sabemos que existe una diferencia entre la violencia en las ciudades y la violencia en el campo; mientras los primeros son delitos que tienen que ver con propiedades, pandillas, vandalismo, etc., la segunda va más dirigida a personas, familia y tradiciones. Se podría decir que la violencia en el campo se da dentro del espacio privado

²⁴ Wirth, Louis, “El urbanismo como modo de vida”, 1988

mayormente, y la violencia urbana en el espacio público.

Ya antes se mencionó la percepción negativa que se tiene de las ciudades y cómo ello afecta en la dimensión subjetiva de la inseguridad, no obstante la realidad nos ha mostrado que el concepto de urbanización no está necesariamente relacionado con el grado de inseguridad de una ciudad. Por ejemplo, países latinoamericanos con altos grados de urbanización como Chile, Argentina o Uruguay tienen bajas tasas de inseguridad en comparación con países con bajo grado de urbanización como Ecuador, Guatemala, etc. Incluso en nuestro propio país, la Ciudad de México a pesar de ser la más grande del territorio nacional no es aún tan violenta e insegura como Guadalajara o varias ciudades del norte menos urbanizadas. En conclusión, no podemos afirmar que si reducimos los niveles de urbanización de una ciudad también reduciremos las tasas de inseguridad. Sin embargo, y a propósito de la urbanización, sí podemos observar algo a lo que llamamos “urbanización de la violencia”; esto quiere decir que sí podemos ver un traslado de la violencia del campo a la ciudad, el cual conlleva también un cambio en sus magnitudes y una mutación de las mismas. Por

lo tanto y a manera de respuesta a la interrogante, se podría decir que la ciudad es tanto productora de un tipo de violencia específica, así como escenario de la misma pues ésta se desarrolla en el espacio público creando a su vez un tipo de organización espacial a través de la proyección de los imaginarios del miedo,

lo que la convierte de cierta forma en un elemento constructor de ciudad. Eso supone que entre la ciudad y la violencia existe una relación dialéctica y no unidireccional que nace en los factores de riesgo.



De la serie de Fuerzas contrarias, Nadia Osornio.

CONCLUSIONES

Como ya hemos hablado, la seguridad ciudadana es un tema que toma especial importancia en la región Latinoamericana ya que ésta enfrenta problemas de violencia más graves que el resto del mundo; además se relaciona íntimamente con las ciudades y su espacio público al ser éstas el principal tipo de asentamiento humano donde gradualmente ha ido migrando la población humana. La violencia e inseguridad representan las principales causas de la disminución en la calidad de vida que por derecho deberían gozar todos los habitantes de una ciudad, sin mencionar también que desencadenan otros problemas igual de importantes tales como el abandono del espacio público, su deterioro y posteriormente el aumento de la criminalidad, las desigualdades y la interacción social -fragmentación socioespacial-.

Sin embargo todo lo anteriormente mencionado puede erradicarse e incluso mejorar a partir de medidas eficientes y contundentes de seguridad,

urbanismo, política y sociales. Si todas esas esferas se trabajaran en conjunto las probabilidades de obtener resultados óptimos aumentarían considerablemente. Lamentablemente el modelo de ciudad vigente en la mayoría de las ciudades Latinoamericanas, así como las políticas económicas representan un obstáculo importante al momento de intentar recuperar las ciudades desde un enfoque social. Desde el siglo pasado las ciudades han enfrentado una transformación significativa producto de los cambios en las ideologías globales -tales como el funcionalismo- que a su vez son producto de un nuevo modelo económico el cual impera en los países del mundo: la globalización y el capitalismo.

Tanto la globalización como el capitalismo en un inicio basaban sus ideales sobre un argumento que sonaba prometedor: abrir las fronteras al comercio exterior, una economía basada en el sector terciario y producción de capital individual. No obstante dichas ideologías fueron

deformándose y perdiendo su identidad primordial al momento en que el valor económico era más importante que el bienestar general de la población. Desafortunadamente pareciera que los gobiernos latinoamericanos no han sabido aprovechar las ventajas que el modelo capitalista ofrecía a sus países; ya desde hace un tiempo las políticas están orientadas a los intereses económicos de unos cuantos, aún cuando estos afectan los intereses de otros sectores -que en muchos casos representan el porcentaje más alto de la población-. Acciones como el favorecimiento al desarrollo incontrolado del sector inmobiliario o darle prioridad al transporte en automóvil privado sobre el público en las ciudades han ido impulsando de forma preocupante un problema que ha existido desde siempre en las sociedades: la desigualdad.

La desigualdad es uno de los modelos explicativos de la violencia que mencionamos a lo largo de este capítulo y es probablemente el más complejo tanto de entender como de explicar. Muchos son los factores que influyen en la desigualdad social y en el caso específico de esta tesis nos centramos no tanto en las causas sino en las consecuencias, y

más específicamente en las consecuencias espaciales. La fragmentación y segregación socioespacial son dos fenómenos que se desarrollan principalmente en el espacio público de las ciudades, y por lo tanto, son nuestro principal objeto de estudio.

Es importante mencionar los otros tres modelos explicativos de la violencia ya que están íntimamente relacionados con la desigualdad y por lo tanto son fundamentales al momento de analizar los fenómenos de segregación espacial. Estos modelos son: Estado, políticas y sistema judicial, el Crimen Organizado y los Factores de Riesgo y Prevención. Como ya mencionamos la relación existente entre estos modelos es la clave para que una ciudad tenga éxito o no; es decir, si todos los modelos trabajan correctamente entonces la ciudad trabaja correctamente, pero si uno de ellos no funciona, entonces el resto tampoco. Es una red compleja formada por sistemas igualmente complejos que se gestiona como un todo a partir del correcto funcionamiento de cada una de sus partes. La política, la igualdad, la seguridad y la calidad de los espacios públicos son características importantes que toda ciudad debe -o debería- tener. La calidad de vida y el derecho de los habitantes a ejercer su ciudadanía con

plena libertad es un objetivo clave en el desarrollo sostenible de las ciudades, y la seguridad ciudadana es el tema principal a tratar para cumplir dicho objetivo. Por ello la investigación acerca de este tema se vuelve necesaria tanto para los planeadores urbanos como para todos aquellos actores que toman parte en la gestión de una ciudad. Es así que podemos entender las fallas que hemos tenido y de esta forma intentar buscar soluciones que lleven a ciudades seguras y prósperas.

Por nuestra parte, es desde el diseño y planeación urbana -específicamente de los espacios públicos- que abordaremos el tema de la inseguridad.

Para ello, existen diferentes teorías, metodologías y estrategias para la recuperación de espacios públicos degradados, así como el ideal diseño y organización de las ciudades para lograr un entorno seguro y disfrutable sobre las cuales estaremos hablando y desarrollando en el siguiente capítulo.

CAPÍTULO 3. DISEÑAR ESPACIOS PÚBLICOS SEGUROS SEGÚN DIFERENTES AUTORES



Collage elaborado con fotografías de Mariana Paz

INTRODUCCIÓN

Basándonos en la investigación de los dos capítulos anteriores encontramos que existen diferentes **teorías, metodologías y estrategias** para la recuperación de espacios públicos degradados, así como el “ideal” diseño y organización de las ciudades para lograr un entorno seguro y disfrutable en el cual los habitantes sientan plena libertad de ejercer su ciudadanía.

Todas ellas proponen ciertas **bases de diseño** a tomar en cuenta al momento de planear urbanísticamente un espacio dentro de una ciudad. El entorno es uno de los elementos más importantes que influyen en el proyecto urbano-arquitectónico ya que

“Al intentar conocer el espacio público desde la perspectiva cultural, nuestro propósito es reconocer que hay formas específicas según el contexto en el que se aborde este espacio, lo que perfila al espacio público como un proceso dinámico, abierto a la experiencia social, por lo que no es un espacio con un significado único e históricamente

Buscar una utopía acepta la diversidad al mismo tiempo que busca una unidad
- José Ángel Campos

*“dado”.*¹

Por ello es que todas las metodologías presentadas en este capítulo se basan precisamente en un **análisis extensivo** del contexto tanto físico como histórico y cultural del espacio en el que se proyecta.

El capítulo consta de varias metodologías de análisis para el diseño de ciudades más seguras los cuales son: la lectura de la ciudad de José Ángel Campos, quien nos habla de un análisis más centrado en la imagen urbana ya que determina una serie de elementos físicos que podemos encontrar en las ciudades; en segundo lugar tenemos el análisis territorial del delito por Juan Carlos Hernández Esquivel, el cual como su nombre lo indica se centra en el tema de criminalidad abordado desde una perspectiva espacial y propone la elaboración de elementos gráficos -como mapas- acompañados de elementos estadísticos los cuales nos pueden

¹ Campos, José Ángel (2005). Para leer la ciudad, El texto urbano y el contexto de la arquitectura. México, UAM, UNAM

dar información valiosa sobre la situación de seguridad del lugar que estamos analizando; el tercer modelo es el de prevención situacional por Ronald F. Clarke y mediante diseño urbano o CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) de la ICA (Asociación Internacional de CPTED) el cual establece una serie de características espaciales que hacen a un espacio público más seguro; posteriormente encontramos las estrategias propuestas por Jordi Borja y Zaida Muxí para la producción de espacio público y finalmente el desarrollo urbano sostenible es un modelo en el cual, a nuestra consideración, convergen las metodologías anteriores además de añadirse otros elementos más enfocados al tema ambiental.

El **desarrollo urbano sostenible** es el concepto de planeación urbana eficiente e “ideal”. Incluso podría decirse que utópico ya que hasta el momento ninguna ciudad en el mundo ha sido 100% planeada bajo un paradigma sostenible. Sin embargo, esto no quiere decir que sea imposible, sino que es necesario aumentar los esfuerzos por lograr ese modelo de ciudad.

Finalmente agregamos un apartado que lleva por título **“Percepción y apropiación”** el cual no es una metodología en sí, sino un factor estructural a tomar en cuenta en todos

los modelos anteriormente mencionados. Se trata de un tema muchas veces ignorado y olvidado por los planeadores urbanos ya que en muchos casos es justamente la falta de apropiación de un espacio la causa por la que éste no tiene éxito entre los habitantes. Aceptar e incluir el imaginario, la percepción y apropiación tanto individuales como colectivas de una sociedad al momento de diseñar espacios públicos es la propuesta fundamental del presente trabajo de tesis y sobre la que sustentamos las propuestas presentadas más adelante.

Creemos que conjugando todas estas metodologías abordadas desde el tema de percepción y apropiación es posible lograr espacios urbanos tanto públicos como privados de calidad los cuales respondan a las necesidades de los habitantes de las ciudades y fomenten el desarrollo y progreso de las sociedades.

LECTURA DE LA CIUDAD por José Ángel campos

Ya antes mencionamos a José Ángel Campos y su libro sobre el **análisis de las ciudades**, en él también propone una metodología en la cual enlista una serie de elementos a analizar al momento de realizar la “lectura” de una ciudad:

- **Paramento:** es aquel que limita el espacio donde se realizan las actividades públicas de los individuos en la ciudad. Los paramentos significan la separación de lo público y lo privado. A tomar en cuenta en el análisis de paramentos se encuentran los perfiles de los edificios, la secuencia de vanos en sus fachadas así como las texturas, colores y materiales.

- **La calle:** es el vacío entre los paramentos y está definida por su ancho, el perfil de su pavimento, banquetas y altura y posición de los paramentos.

- **La encrucijada:** encuentro de una calle con otra y sus paramentos. Es el punto de encuentro entre espacio y personas. Es importante analizar la complejidad de las

esquinas.

- **La plaza:** es el cruce de varias calles. En muchos casos es el principio rector de la estructura urbana. Influye mucho en los monumentos y es también generatriz de recorridos.

- **Jardines y parques:** son áreas verdes que hacen alusión al campo. Pueden combinarse con plazas, ser parte de la calle o de los paramentos.

- **Tejido urbano:** es la unión de todos los elementos anteriores. Representa la unión del espacio público con el privado y espacios de transición o semipúblicos. Al momento de analizar el tejido urbano es importante observar la ocupación de las edificaciones en el territorio (lentos y vacíos) así como su topografía.

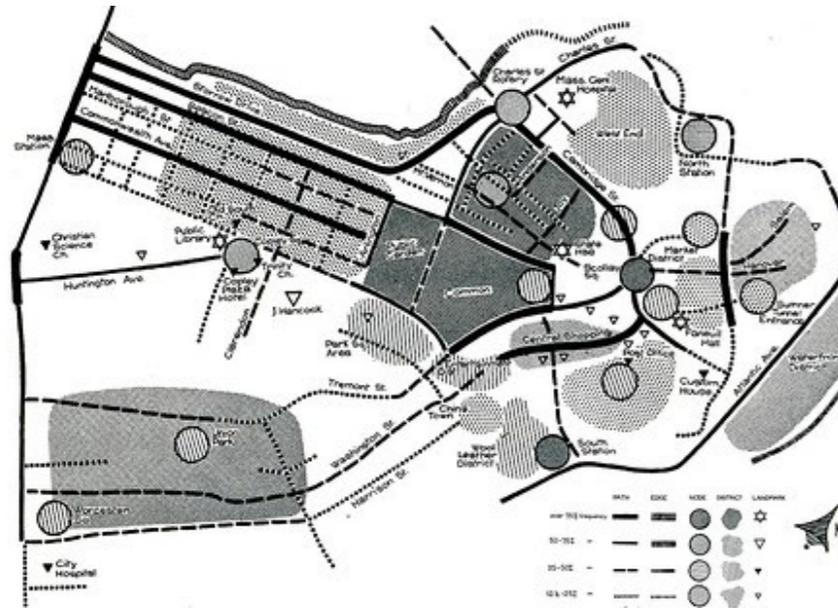
Algo que valdría la pena agregar a la metodología anterior es el hecho de que el análisis del **tejido urbano** también nos sirve para obtener la traza urbana de una ciudad. La traza es uno de los elementos fundamentales de la morfología urbana ya que toma en cuenta las vías y ejes de circulación de las ciudades (es decir, las calles). Por medio de esta es posible notar los procesos de crecimiento de las ciudades, ordenamiento territorial, trazado de calles, desarrollo de

la demografía y diferencias en cuanto a la planificación. La traza urbana depende de las condiciones del suelo, relieve y clima. Estos componentes son fundamentales para la edificación de las estructuras y las vías de circulación diseñadas por el hombre.

De esta forma ya incluimos los aspectos más importantes de la morfología urbana y al hacer el análisis en conjunto de dichos aspectos obtendremos como resultado una imagen general y compleja de la ciudad. Algo interesante de esta metodología es

su cualidad de escalable, es decir, así como puede ser aplicada a escala local, puede también ser aplicada a una escala más amplia.

La misma importancia que José Ángel Campos da al análisis de la forma física del lugar en el que se proyecta, la da también al **análisis histórico del sitio**, señala que es fundamental conocer la historia y características de la sociedad que habita el lugar a intervenir y que ambos análisis en conjunto dan como resultado proyectos más completos y probablemente más exitosos.



The image of the city, Kevyn Lynch

Según Lynch un espacio público, lugar o ciudad con buena imagen urbana, deberá contar con algunos elementos que darán una mejor legibilidad al espacio urbano. Estos elementos harán a un lugar o espacio identificable, con el usuario, con un grupo social, con alguna actividad o con las misma población residente.

ANÁLISIS TERRITORIAL DEL DELITO O GEOGRAFÍA DE LA INSEGURIDAD por Juan Carlos Hernández Esquivel

Todos los temas, conceptos y modelos anteriormente estudiados pueden conjugarse en lo que llamamos la “Geografía de la inseguridad”, la cual consiste en un **análisis territorial del delito y de la percepción del mismo** en el medio urbano para poder vislumbrar, diagnosticar y generar estrategias de prevención efectivas que impliquen dar seguridad a la población, prevenir los delitos de oportunidad y generar condiciones para el desarrollo de espacios públicos saludables².

Tanto Juan Carlos Hernández Esquivel como Fernando Carrión³ concuerdan en que la producción social del territorio es un elemento importante en el comportamiento de ciertos tipos de violencia y por lo tanto esta debe tomarse en cuenta como un

2 Hernández Esquivel, Juan Carlos. Libro “Hacia ciudades más seguras” de Virginia Lahera, capítulo “Geografía de la inseguridad: aspectos prácticos y teóricos para generar espacios y ciudades seguras.”, 2015, México, Serie Uno.

3 Carrión Mena, Fernando, “Violencia urbana: un asunto de ciudad”, Revista Eure, vol. XXXIV pp. 111-130, diciembre 2008 sección ARTÍCULOS. Montevideo, Uruguay.

factor que influye en el comportamiento y organización de las ciudades. Ambos hablan de la Geografía de la violencia o inseguridad como un método por el cual se puede estudiar la relación dialéctica existente entre ciudad y violencia, de tal forma que obtengamos información y datos necesarios para la planeación y diseño de un nuevo tipo de urbanismo el cual se enfoque en erradicar los problemas asociados al espacio público y la violencia en lugar de simplemente mitigarlo.

El análisis territorial del delito no consiste únicamente en la manifestación de los hechos violentos sobre el territorio (escenario), sino también un elemento central en la producción de los mismos (violencia urbana) que viene de la división social del espacio y de un modelo particular de urbanismo el cual no funciona y genera violencia acorde a la segregación urbana -de la cual ya hablamos en un apartado anterior- y a sus implicaciones sociales. A continuación procederemos a unir los conceptos ya mencionados como elementos a considerar al momento de llevar a cabo un análisis territorial:

- La segregación socioespacial y el uso de suelo

La segregación y fragmentación socioespacial es sin lugar a dudas un tema

importante en el estudio de la seguridad ciudadana y el espacio público. Se vincula directamente con el uso de suelo ya que este es determinante de algunos tipos de violencia, es decir, ciertas violencias tienen una relación directa con la organización espacial. El no repartir equitativamente los diferentes usos de suelo en todo el territorio urbano genera desigualdad, la cual probablemente desemboque en en más segregación espacial; de esta forma se genera un ciclo de problemas el cual difícilmente puede romperse, especialmente si se siguen centralizando y privatizando los recursos y espacios que deberían pertenecer a todos los habitantes de la ciudad. Además de la distribución de los usos de suelo y planificación urbana que reduzca las desigualdades, es importante estudiar más a fondo la geografía de la violencia para contar con información georreferenciada que permita la toma de decisiones acordes a la realidad.

- Foraneidad, fronteras y barreras territoriales

Producto de la segregación socio-espacial, tenemos también un nuevo problema asociado al territorio y la inseguridad: la foraneidad. Según la RAE, foráneo es “aquél o aquello que procede o es propio

de otro lugar”; aplicado a nuestro tema en esencia tiene la misma definición, sin embargo se desarrolla dentro de lo que debería ser el mismo lugar, es decir, las demarcaciones de la ciudad. La ciudad actual desigual ha generado una mutación de los espacios que pasan de ser de “encuentro” a simplemente de “flujo”. El elemento urbano por excelencia de interacción social, es decir, la plaza ha perdido últimamente su significado debido a esta mutación; el encuentro entre los habitantes en estos espacios se ha vuelto un hecho extraordinario, en el que se tienen que atravesar barreras físicamente invisibles pero imaginariamente importantes para llegar de un lugar a otro.

Es decir, la ciudad insegura se vuelve una urbe de fronteras, con límites y barreras infranqueables, donde la exclusión es una forma de estar fuera de sí misma, y lo hace por medio de las rupturas territoriales y sociales. Recordemos que una frontera territorial es la zona en donde se encuentran asentadas poblaciones organizadas social, económica, política y culturalmente⁴. En teoría, la frontera territorial debería demarcar los límites

⁴ Definición de www.conceptodefinición.de

de un cierto territorio, en este caso, la ciudad; sin embargo este concepto ha mutado hasta transformar el territorio en una serie de lugares separados que funcionan individualmente, de tal forma que ahora hay un “adentro” y un “afuera” dentro del mismo lugar. Las fronteras son sinónimos de separación, donde el paso de unos está reglado y el de otros negados; es decir, que no todos pueden traspasar.

Pareciera que el habitante de la ciudad debe comportarse como un extranjero porque cuando transita por otros espacios que no son sus senderos habituales y se sale de su “territorialidad cotidiana”, inmediatamente se le hace sentir forastero. Fernando Carrión dice

“ahora nuestras ciudades no son de ciudadanos sino de extranjeros porque, además, la fragmentación conduce a la pérdida de los espacios referenciales para la construcción social y para el sentimiento de pertenencia. De allí que la inseguridad sea percibida en el espacio del otro y la seguridad en el espacio al que uno pertenece.”

- El temor

Ya se habló de la percepción de inseguridad

por medio del temor en el apartado de Las dimensiones de la inseguridad, el miedo genérico que produce la ciudad en sus habitantes se traduce en los riesgos de vivirla. Este temor va especialmente dirigido a los espacios públicos, llegando en muchos casos a ser agorafobia, lo cual en búsqueda de seguridad produce espacios cerrados, blindados, lo que llamamos apropiación ilegal del espacio público. De nuevo podemos vincular todo a las desigualdades y generar un ciclo interminable de inseguridad. Volvemos al abandono del espacio público y la reclusión al espacio doméstico/privado.

Sin embargo este temor está vinculado a ciertos lugares dentro de la ciudad; por un lado están aquellos de origen natural como cerros o ríos, que por los procesos de urbanización ahora forman parte del territorio citadino, y por el otro los espacios producidos antrópicamente como pueden ser algunos barrios, colonias o incluso calles que la población en general considera peligrosos. En este caso es difícil cambiar la mala percepción que se tiene de estos lugares debido a que existe una inercia y un sentido histórico que ha logrado trascender en el tiempo y mantenerse; y a pesar de las políticas públicas y urbanas dedicadas a la mejora

tanto física como perceptual de estos lugares, el sentimiento de inseguridad asociada a ellos permanece.

Todo lo anterior habla sobre cómo el ambiente físico y abstracto que representa la ciudad puede generar las condiciones para ciertos tipos de violencia; de igual manera pero inversamente, la violencia genera ciertas condiciones en la ciudad. Entre las más importantes encontramos las siguientes:

- **La ciudadanía** es, según Patricia Kuri⁵, el estatuto que confiere determinados derechos y se vincula al Estado o la nación. Es el derecho de todos los habitantes de una ciudad a sentirse parte de la vida colectiva, a ejercer su libertad de expresión y es el nexo entre ciudadano y Estado. El espacio público es el lugar principal en el que los habitantes pueden ejercer su ciudadanía; al ser la ciudad el espacio principal para la construcción social, para generar sentimientos de colectividad y potenciar las capacidades de socialización, convendremos que las violencias generan sentimientos contrarios a los mencionados. La

⁵ Ramírez Kuri, Patricia, *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, 2017, UNAM FA, México

violencia erosiona la ciudadanía en cuanto a que los habitantes comienzan a asumir mecanismos de defensa los cuales se ven principalmente reflejados como cambios en sus rutinas: cambios de horarios, de rutas, restricción de relaciones sociales, etc. Al reducir la calidad de la ciudadanía, se reduce también la calidad de vida urbana.

- **La violencia** también genera cambios interesantes e importantes en los tiempos de las ciudades. Existe la cronología de la violencia en la cual ciertos delitos se cometen en ciertos horarios; por ejemplo los homicidios se asocian a los horarios nocturnos. Esta modalidad genera comportamientos humanos restrictivos, en los cuales ya está prácticamente prohibido salir del espacio privado al público a ciertas horas de la noche, lo cual nos lleva a la otra modalidad: la reducción del tiempo de la urbe. Las ciudades de la noche tienden a desaparecer, ciertos lugares tienen una vida útil por 12 horas o un poco más y el promedio está a la baja en la mayoría de las ciudades de la región Latinoamericana.

- **El espacio y la estructura urbana** son los otros dos campos en los que la violencia influye significativamente. Por

un lado la ciudad va perdiendo espacios públicos y cívicos, la urbanización privada va en aumento segregando cada vez más el espacio; las ciudades se hacen cada vez más privadas y domésticas, generando fenómenos como la cultura a domicilio, la cual busca salir lo menos posible al espacio público a través de contar con los servicios básicos recreativos en el espacio privado. Esto gradualmente genera una modificación a la estructura urbana, la cual pasa de ser abierta a cerrada, el sentimiento de inseguridad fomenta y aumenta la producción de espacios privados lo más exclusivos posibles. La estructura urbana es cada vez más inequitativa, en donde aquel que tiene los recursos económicos suficientes puede proveerse de seguridad por medio de la reclusión y exclusión, mientras que aquellos menos afortunados no pueden darse el lujo en el que se ha convertido la seguridad.

Anselin Luc⁶ en su *Análisis espacial del crimen* expone una serie de metodologías desarrolladas y utilizadas durante el siglo XX en E.U.A., las cuales están basadas en diversas teorías enfocadas a entender la

⁶ Luc, Anselyn, Cohen Jacqueline, et al. *Spatial Analyses of Crime, Measurement and Analysis of Crime and Justice* vol. 4, 2000, USA

relación entre espacio y crimen; en el capítulo anterior hablamos sobre la teoría de la oportunidad de Felson y Clarke, la cual es un conjunto de las anteriormente mencionadas teorías pero aplicada a un contexto más actual.

Estas metodologías se enfocan principalmente en el estudio de los llamados **“hot spots”**, las cuales son zonas que pueden ser determinadas geográficamente donde se concentra una cantidad “atípica” de uno o varios tipos de crímenes. Sherman y Weisburd (1988) definen los hot spots de acuerdo a su localización, intervalos de tiempo, tipos de crimen y número de eventos. Las herramientas necesarias para emplear estos métodos de análisis espacial del crimen son, por un lado, referencias gráficas las cuales pueden ser mapas los cuales contengan información visual de lo que se quiere analizar, y por otro lado referencias cuantitativas en forma de datos e información estadística sobre la cual se basen los mapas. El conjunto de mapas con sus respectivos datos acerca de los “hot spots” es el resultado de un complejo análisis territorial y estadístico el cual se basa principalmente en dos tipos de modelos: el descriptivo y el predictivo.

El modelo descriptivo justo como su nombre lo indica se encarga de observar el territorio a analizar y describir los sucesos que en él acontecen. Se trata de obtener información espacial y temporal de ciudades “muestra” sobre el crimen y sus variables de tal forma que podamos formular modelos predictivos. Éstos se encargan de analizar y explicar las variables observadas en el modelo descriptivo, así como su comportamiento

a lo largo de cierto periodo de tiempo y bajo ciertas condiciones de tal forma que sea posible predecir el crimen.

El análisis de hot spots es un tipo de modelo que basa en gran medida sus resultados en la prevención situacional y los factores de riesgo sobre los cuales hablamos en el capítulo de Seguridad Ciudadana, en los cuales se hace especial énfasis en la importancia del factor



Collage elaborado con las fotografías de la serie Unequalscenes por el fotógrafo Johnny Miller

espacial y temporal al momento de cometer un delito.

En este contexto el espacio público debe convertirse en un elemento central de constitución de una nueva forma de inclusión social y territorial. Porque sin espacios públicos de calidad no hay convivencia ni estructura urbana satisfactoria y, por lo tanto, tampoco seguridad ciudadana. Por eso el ordenamiento territorial no debe ser bajo ningún término de carácter represivo ni disciplinador, sino debe buscar siempre la libertad e inclusión social.

PREVENCIÓN SITUACIONAL Y MEDIANTE DISEÑO URBANO (CPTED) por Ronald F. Clarke y la ICA

En la búsqueda de soluciones al problema de inseguridad en las ciudades y con base en el análisis territorial mencionado anteriormente “Geografía de la inseguridad” han surgido estas dos propuestas las cuales buscan un mismo fin pero se rigen por principios muy diferentes.

Por un lado, la prevención situacional

se plantea el alto uso de **recursos tecnológicos para la prevención de delitos**, se caracteriza por centrarse en tipos de conductas específicas indeseables y son estrategias dirigidas a enfrentar un patrón particular de delito. Hasta ahora la prevención situacional ha estado marcada por tres tipos de acciones en el espacio público: primero, por cámaras de video, policía comunitaria, respuesta temprana; segundo, por la expulsión de ciertos segmentos de la población como jóvenes, indigentes, etc. bajo el criterio de privatización y del estricto derecho de admisión; y tercero, la dotación de servicios y equipamientos, en ciertos espacios previamente focalizados como peligrosos. En un principio se podría decir que este método funciona a corto plazo, debido a que ataca problemas específicos, sin embargo, es justamente por eso que no ha logrado destacarse como una solución a largo plazo puesto que al no atacar el problema de raíz, eventualmente éste vuelve a presentarse. Plantearse prevención situacional en el espacio público es un contrasentido, no se trata de “maquillar” el espacio público actualmente existente sino plantearse el diseño de un nuevo urbanismo constructor y productor de relaciones sociales y de ciudad.

La prevención situacional se basa en diversas teorías surgidas el siglo pasado como respuesta a la problemática del crimen en las ciudades el cual iba en aumento. Entre dichas teorías encontramos la Teoría de la Oportunidad de Felson y Clarke (la cual mencionamos en el capítulo de Seguridad Ciudadana), la Teoría de las “ventanas rotas” de James Wilson y George Kelling y la Teoría del Espacio Defendible de Oscar Newman en 1973⁷. De dichas teorías nos centraremos en la Teoría del Espacio Defendible ya que es la única propuesta hecha por un arquitecto por lo que se enfoca en estrategias proyectuales.

Esta teoría es una formalización de sus anteriores postulados sobre la relación entre diseño urbano y crimen en viviendas populares en Nueva York. Se trata de una serie de principios para erradicar el crimen mediante el diseño en los Estados Unidos de América a través de transformaciones administrativas, políticas y sociales. Newman estructura su libro alrededor de cuatro principales propuestas de **espacio defendible: Territorialidad, vigilancia natural, imagen urbana y entorno.**

⁷ Hall, Cason Leafe, “No Crime by Design? Crime Deterrence and Urban Design Reform in the USA after World War II” (2016). Senior Projects Spring 2016. 336

Asegura que con espacio público definido y utilizable se puede observar un incremento en el vínculo entre los residentes de la zona, lo cual eventualmente resulta en menos crimen.

La teoría del Espacio Defendible es una premisa importante tanto para la teoría de las “ventanas rotas” como para la Prevención del Crimen Mediante Diseño Urbano o CPTED por sus siglas en inglés ya que sentó las bases conceptuales para el desarrollo de ambas. No obstante, la teoría de las “ventanas rotas” se enfoca más en el aspecto social y deja de lado el aspecto espacial mientras que CPTED conjuga ambos. Por ello, procederemos a desarrollar dicha metodología.

La prevención mediante diseño urbano es una metodología más integral, la cual busca un **nuevo modelo de urbanismo el cual fomente la seguridad en los espacios públicos a través del diseño de calidad de los mismos.** También llamada Geoprevención, la prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental o CPTED plantea que es posible alterar el entorno físico de manera que disminuya la probabilidad de que ocurran delitos.

Como ya mencionamos, conjuga los aspectos social y urbano, tratándose el primero de una serie de acciones coordinadas entre las instituciones y la sociedad tales como: el reconocimiento de espacios conflictivos así como sus causas, la prevención como mecanismo, la participación ciudadana -siendo esta la parte más importante de la metodología-, el seguimiento a estrategias y políticas, la integración de políticas de seguridad con desarrollo urbano, la atención a grupos vulnerables y la regulación de conflictos y atención policiaca.

En cuanto al aspecto urbano plantea una serie de requisitos que debe cumplir un espacio público para ser considerado seguro:

a. Control natural de los accesos: se trata de la integración y conectividad de flujos con atención al diseño de los espacios de entrada y salida de éstos sin la necesidad de utilizar tecnologías.

b. Vigilancia natural: se define como la habilidad de ver y ser visto en el espacio urbano; esto por medio de ventanas, iluminación, el paisaje, etc. Basándonos en la Teoría de la oportunidad de Felson y Clarke antes mencionada, al brindar un

espacio público de mayor permeabilidad y visibilidad, se reduce la oportunidad que tiene una persona de delinquir pues el ambiente no es propicio.

c. Mantenimiento: es la necesidad de tener planes de manejo, limpieza y jardinería de los espacios públicos. Un espacio en buen estado de conservación y físicamente atractivo es menos probable que sea abandonado y, por tanto, menos probable que se convierta en un espacio residual el cual propicie la violencia y actividades criminales.

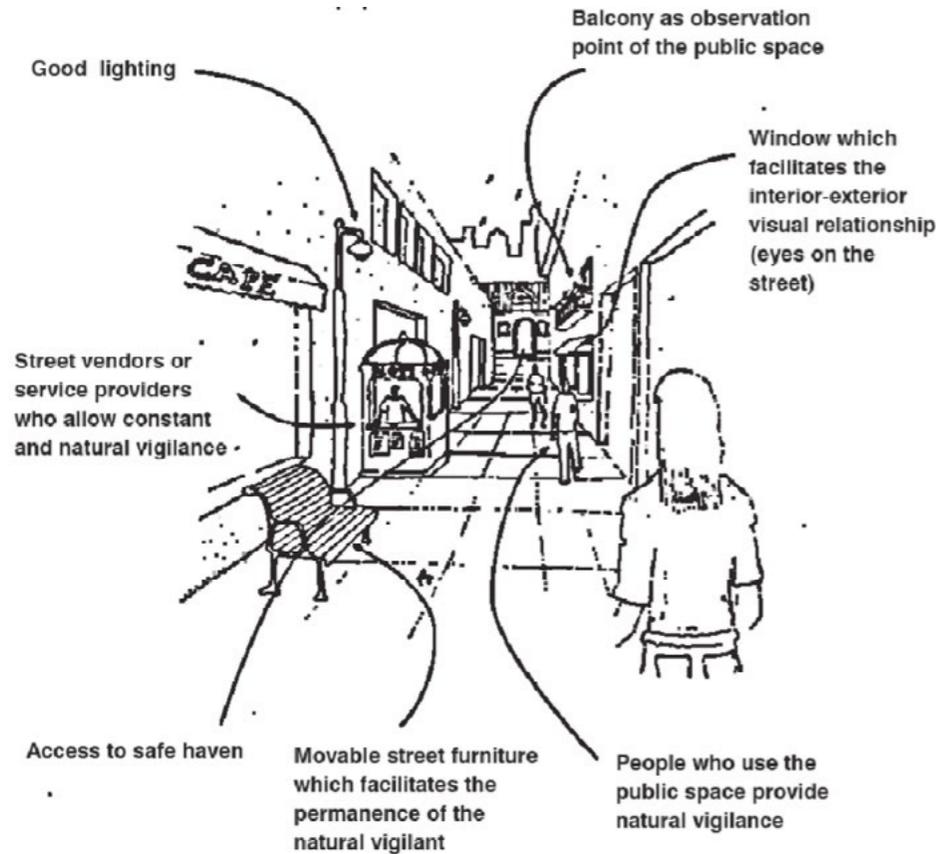
d. Reforzamiento territorial: es el sentido de afecto que establece el habitante con su entorno inmediato, y que por lo tanto cuida. Se trata de la apropiación que cada ciudadano le da al espacio en el que vive, está directamente vinculado con el imaginario y la percepción individual de cada persona por lo que es muy importante tomar en cuenta la historia y contextos tanto colectivos como unitarios.

e. Participación comunitaria: es la incorporación de los vecinos de una comunidad como actores esenciales en la seguridad ambiental. Se relaciona totalmente con todos los puntos anteriores

pues, un espacio por muy bien diseñado urbanamente que esté, si no cuenta con el factor social de apropiación cultural e histórica, está destinado a fracasar. El incluir a la comunidad y fomentar su participación en la toma de decisiones de sus espacios es la única forma en la que podemos llegar a diseñar un espacio público seguro y funcional, con el cual se

sientan identificados sus habitantes y por lo tanto motivados a construir relaciones sociales.

Para producir un nuevo modelo de urbanismo generador de espacio público de calidad, no basta con sólo tomar en cuenta los criterios de la prevención situacional y mediante diseño urbano,



Ejemplo de calle que incorpora los principios de la metodología CPTED. Alys Willman en ResearchGate.net

hacen falta más enfoques que engloben las diferentes disciplinas que forman parte del espacio público; sin embargo, consideramos que es un buen punto de referencia a partir del cual se puede ir generando más información y datos útiles para el estudio del fenómeno de la inseguridad ciudadana así como más y mejores propuestas resolutivas. Actuar de manera longitudinal y transversal al problema es imperativo, tomar en cuenta todos los factores que influyen en él es la forma más adecuada de abordarlo; el diseño urbano por sí solo nunca será capaz de revertir y erradicar la violencia en las ciudades, intentar dar solución sin tomar en cuenta lo social del espacio es un error y todo lo que se desprenda de él está destinado a fracasar.

En esta sección nos dedicamos a exponer lo que los autores Jordi Borja y Zaida Muxí⁸ llaman estrategias para la producción y regeneración del espacio público. En su libro antes citado explican la importancia de los espacios públicos en los hábitats urbanos y cómo en el último siglo ha ido transformándose y degradándose, así como los impactos que dichas transformaciones han generado en los habitantes de las ciudades. Desarrollan también el tema de crecimiento de las ciudades y cómo el modelo urbano ha cambiado significativamente con respecto a modelos anteriores y por lo tanto es necesario encontrar nuevas medidas y modelos urbanísticos que se adapten a las nuevas demandas de la ciudad actual. Además también enfatizan el rol protagónico que desempeñan los habitantes así como su proceso de apropiación sobre los espacios públicos de la ciudad, y la importancia de diseñar

⁸ Borja, Jordi y Muxí, Zaida, El espacio público, ciudad y ciudadanía, Barcelona, 2000.

con base en criterios sociales, culturales e históricos.

Las estrategias que proponen los autores son: recuperación, reconversión y producción ex-novo.

- **Recuperación** de los centros históricos degradados por medio de apertura de calles y plazas, animación lúdica y comercial en espacios abiertos como ferias, exposiciones, fiestas, etc.; equipamientos universitarios y culturales, conversión en zona de peatones y mejora de las calles existentes, medidas para crear una imagen de más seguridad, etc .

- **Reconversión** se refiere a la conversión en espacios y equipamientos públicos de áreas que hasta ahora han sido infraestructuras de comunicaciones (puertos, estaciones), industrias desactivadas, cuarteles, etc., que por sus condiciones materiales o de localización se pueden considerar obsoletas o de usos alternativos más positivos para la ciudad, lo cual supone una negociación política con agentes públicos o privados. Es necesario tener en cuenta que los agentes públicos a veces actúan con una escasa visión del interés público ciudadano, pudiendo combinar la arrogancia administrativa con el afán especulativo.

La exigencia de reversión a la ciudad, sin otros costos que el desmantelamiento y traslado, parece una demanda lógica de los gobiernos locales, sobretodo cuando los interlocutores son entes públicos.

También habla de la mejora mediante ajardinados, mobiliario urbano, iluminación, equipamientos socio – culturales actuaciones sobre los entornos, etc., de calles y plazas de los barrios de bajo nivel de urbanización, a menudo antiguas periferias, que se convierten en verdaderos espacios públicos de uso colectivo y que proporcionan calidad de ciudad a estos barrios.

- **La Producción de espacios ex novo** no solamente ha de formar parte principal de toda operación de desarrollo urbano, sino que ha de ser el elemento ordenador, tanto por lo que hace a la articulación con el resto de la ciudad metropolitana como por lo que hace a la ordenación interna. Pero hay otras oportunidades de producir espacio público como los siguientes:

- La consideración como espacios públicos, y no como espacios vacíos, de los **espacios naturales** -forestales, frentes de agua, reservas ecológicas-, o agrícolas en regiones urbanas para definir

usos compatibles con su sostenibilidad.

- La **utilización de áreas vacantes** para entretejer la trama urbana periférica mediante parques equipados y accesibles, nudos de comunicaciones con vocación de atraer elementos de centralidad, etc.

- La **utilización de las nuevas infraestructuras de comunicaciones**, como los anillos de circunvalación y los intercambiadores, para generar espacios públicos y “suturar” barrios en lugar de fragmentarlos.

- La **apertura de nuevos ejes en la ciudad** construidos para dotarla de más monumentalidad, desarrollar y articular sus centralidades y generar espacios públicos o sea lugares fuertes.

- La consideración como espacios públicos de calidad de infraestructuras y equipamientos “especializados” como estaciones, aeropuertos, centros comerciales o conjuntos de oficinas.

Finalmente sintetizan todo lo antes mencionado en una serie de propuestas a considerar en la producción del espacio público que tienden a ser eficaces en los lugares en los que se aplican. Dichas

propuestas son:

- **No hacer jamás un proyecto para resolver un problema, sino para resolver dos, tres, varios problemas a la vez.** Por ejemplo, una ronda o vía perimetral sirve para la circulación individual y colectiva, recalifica las periferias urbanas, genera centralidades en su entorno, soporta equipamientos y espacios públicos, posee valor cultural... o es así como habría de ser.

- **Diseñar primero el espacio público y articular ejes de continuidad física y simbólica entre los nuevos proyectos y la ciudad existente.**

- **Vivienda, siempre vivienda.** Las áreas urbanas sin vivienda no son ciudad, expresan la alienación urbana. Es necesario mantener la vivienda en las áreas centrales e incorporar como mínimo entre un 30% y un 50% de viviendas en todos los grandes proyectos urbanos aunque se presenten como áreas de nueva centralidad, parque empresarial, de servicios, etc. Las operaciones de viviendas han de evitar la homogeneidad social.

- **Actuar en los márgenes por su**



Place Massena, Niza Francia. Fotografía: Mariana Paz

La importancia de los espacios públicos reside en su capacidad para incitar a las personas a utilizarlo.

Un espacio público heterogéneo, vital, inclusivo y seguro será un espacio público exitoso

capacidad de sutura, en los antiguos barrios populares por su historia, en los ejes circulatorios por su posición estratégica, en las áreas obsoletas recuperables, ya sean industriales, militares, ferroviarias, portuarias, etc., sobre la base de “grandes proyectos urbanos” que formen parte de una estrategia o de un Proyecto Ciudad coherente y deseable, compartido por consenso social y cooperación público-privada.

- Respetar la historia, la trama existente, la tradición cultural del urbanismo de cada lugar.

- El sector público ha de ser promotor, no simplemente controlador, regulador y operador subsidiario. No hay grandes proyectos urbanos, de reconversión o ex novo, sin un programa público potente que abra paso, que impulse operaciones ancla y que establezca certidumbres y condiciones para los agentes privados. El mercado solo no hace la ciudad, la destruye primero y después se destruye a sí mismo, genera monopolios y rentas de privilegio, es decir elementos rígidos y paralizadores. El sector público por otro lado puede desarrollar la ciudad utilizando el mercado, pero no siguiéndolo de

manera sumisa.

- Hacer ciudad es hacer comercio y hacer cultura, términos históricamente y etimológicamente vinculados. Es decir la ciudad es el lugar de los intercambios y de las identidades. La calidad del espacio público es el valor esencial de la ciudad, entonces en él se expresan, en el sentido más amplio y ambicioso, comercio y cultura.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

Como ya mencionamos en la introducción del capítulo, el tema de Desarrollo Urbano Sostenible nos parece importante de mencionar ya que en él podemos conjugar todas las metodologías y modelos anteriormente mencionados. Según la ONU, se define el desarrollo sostenible como

“la satisfacción de las necesidades de la generación presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”.

Se trata de un tema relativamente nuevo ya que apenas en la década de los noventa del siglo pasado fue que se le empezó a dar visibilidad y atención. Ya en 1992 en una Asamblea General de la ONU se fijaron ciertos objetivos a implementar mundialmente para lograr el desarrollo sostenible, sin embargo nuestro marco de referencia más cercano, y sobre el cual basaremos el presente apartado son, por un lado, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁹ la cual fue aprobada en el año 2015 durante una Asamblea General de las Naciones Unidas, y derivada de ésta la Nueva Agenda Urbana.¹⁰

La Agenda 2030 para el desarrollo sostenible es un documento en el que se postulan 17 objetivos y más de 160 metas para impulsar el desarrollo sostenible, además de proporcionar los medios para implementar estrategias para lograr dichos objetivos. El ideal común bajo el cual se sustenta la Agenda es el siguiente:

“ Aspiramos a un mundo sin pobreza, hambre, enfermedades ni privaciones,

donde todas las formas de vida puedan prosperar; un mundo sin temor ni violencia; un mundo en el que la alfabetización sea universal, con acceso equitativo y generalizado a una educación de calidad en todos los niveles, a la atención sanitaria y la protección social, y donde esté garantizado el bienestar físico, mental y social; ... un mundo cuyos hábitats humanos sean seguros, resilientes y sostenibles y donde haya acceso universal a un suministro de energía asequible, fiable y sostenible ... un mundo donde la humanidad viva en armonía con la naturaleza y se protejan la flora y fauna silvestres y otras especies de seres vivos.”

Los objetivos y metas fijados dentro de la Agenda se decidieron con base en las tres dimensiones del desarrollo sostenible: **la dimensión económica, la social y la ambiental.**

La dimensión económica nos habla de un modelo económico centrado en las personas cuyo crecimiento sea sostenible, inclusivo y sostenido; donde la prosperidad sea compartida, es decir, los ingresos sean repartidos igualitariamente entre todos los sectores de la población

⁹ Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. ONU, Asamblea General, septiembre 2015.

¹⁰ Nueva Agenda Urbana, ONU-Hábitat III, Quito, Ecuador, 2016.

por medio de empleos dignos en los cuales cada individuo pueda explotar su potencial. Además, hace también énfasis en el uso sostenible de los recursos y recalca el rol importante que desempeñan tanto el sector privado como las empresas en ésta dimensión al ser los principales creadores de empleo de los países.

En cuanto a la dimensión social, el objetivo principal es poner fin a la pobreza y el hambre, reducir y erradicar las desigualdades de tal forma que todas las personas tengan una vida digna, próspera y plena. El ideal es lograr sociedades pacíficas, justas e inclusivas donde la calidad de vida de cada uno de sus miembros sea la mejor posible. Dentro de esta dimensión se destaca mucho el derecho a la libertad de todo ser humano, derecho a la seguridad, a la educación, a la salud, a tener un empleo digno y una vida próspera.

Finalmente la dimensión ambiental habla de proteger al planeta contra la degradación, afrontar el cambio climático así como sus consecuencias. Esto por medio de políticas de consumo y producción sostenibles así como la gestión sostenible de los recursos con que cuenta cada país. También hace énfasis en la importancia de proteger

los ecosistemas, flora y fauna de cada territorio.

Para que el desarrollo sostenible exista, estas tres dimensiones deben estar funcionando en armonía y equilibrio ya que sin ellas no existe el desarrollo sostenible.

Dentro de lo que nos interesa como urbanistas y planeadores del espacio la Agenda 2030 reconoce que la gestión y el desarrollo sostenibles del medio urbano son fundamentales para la calidad de vida de los asentamientos humanos. Por ello es que el objetivo número 11 se centra precisamente en ese aspecto: “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”. Las metas que propone este objetivo son las siguientes:

- Acceso a viviendas y servicios básicos a todas las personas
- Acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles
- Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible
- Proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural
- Reducir el número de muertes causadas por desastres

- Reducir el impacto ambiental negativo per capita
- **Acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles**
- Apoyar vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales
- Aumentar el número de ciudades que implementen políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de recursos, mitigación del cambio climático y resiliencia ante desastres
- Apoyo a países menos adelantados por medios económicos o en especie

A partir de este objetivo en el que resalta la importancia del asentamiento urbano es que surge la Nueva Agenda Urbana para el Desarrollo Urbano Sostenible la cual propone también una serie de acciones y medios orientadas al tema urbano para lograr un ideal común el cual es

“una ciudad para todos, refiriéndose a la igualdad en el uso y disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de

ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos accesibles, asequibles; resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos”.

Con base en el párrafo anterior podemos deducir que las características que debe tener una ciudad sostenible son precisamente las que buscan lograr los modelos y métodos mencionados en apartados anteriores. Y más específicamente la meta sobre la cual nos centramos en la presente tesis es la de “acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles”. El análisis urbano de José Ángel Campos, la geografía de la inseguridad y la prevención situacional y mediante diseño urbano y las propuestas de Jordi Borja y Zaida Muxí para producir espacio público tienen en común que buscan dotar a los espacios urbanos las características antes mencionadas: seguridad, inclusividad, accesibilidad.

Ahora bien, el hecho de diseñar espacios públicos tomando como referencia todo lo dicho anteriormente también tiene un objetivo específico orientado al desarrollo urbano sostenible: lograr

ciudades vitales y atractivas para sus habitantes. Si bien es cierto que en las ciudades se producen muchos tipos de contaminación, la más problemática por su magnitud es la contaminación que generan los automóviles. Como ya hemos mencionado, en las ciudades actuales los automóviles tienen la prioridad en vías y espacios públicos, al punto en que los peatones y otros medios de transporte más sostenibles han quedado básicamente olvidados.

Creemos que la mejor manera de empezar a tener una ciudad sostenible es tomando medidas y políticas urbanas que prioricen el papel del peatón y favorezcan el uso de medios de transporte “verdes”. De esta manera, no sólo podríamos reducir significativamente los niveles de contaminación sino que también podríamos aumentar considerablemente la calidad de vida de los ciudadanos.

Jan Gehl¹¹ dice que enfatizar la movilidad “verde”, es decir, viajar utilizando el sistema de transporte público, o bien caminar o usar la bicicleta es el modo más eficiente de lograr una ciudad

sostenible. Estas formas de transporte, además, le otorgan marcados beneficios a la economía y al medio ambiente, ya que reducen el consumo de recursos, limitan las emisiones de carbono y disminuyen los niveles de ruido.

Siguiendo por esta línea, alentar a la caminata a los habitantes de las ciudades es fundamental. Y para ello los espacios públicos accesibles, inclusivos, seguros, sostenibles, vitales, atractivos y diseñados a una escala adecuada para el ser humano son necesarios. Logrando espacios así, podemos empezar a hablar de una ciudad con un desarrollo urbano sostenible.

11 Gehl, Jan. “Ciudades para la gente”. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Infinito, 2014. 280 p.



Objetivos para el Desarrollo Sostenible, ONU-Hábitat

PERCEPCIÓN Y APROPIACIÓN

A diferencia de los apartados anteriores, éste no se trata de una metodología que plantea una serie de pasos a seguir para lograr incrementar la calidad de los espacios públicos y la seguridad de los mismos. Se trata más bien de una meta. Tanto la lectura de la ciudad, como el análisis territorial del delito así como la prevención situacional y CPTED y el desarrollo urbano sostenible son herramientas para llegar al proceso de apropiación por parte de los habitantes de la ciudad. De Solá-Morales¹² dice

“Los habitantes de la ciudad no la sienten a menudo como propia. La sufren como una fatalidad y tratan de huir de ella hacia lugares suburbanos donde la identidad se perciba a escalas más pequeñas, con relaciones más restringidas, con separaciones más claras entre lo público y lo privado.”

¹² Solá-Morales, Ignasi de, Territorios, editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002, págs. 181-193

En principio es importante definir la diferencia entre los conceptos “percepción” y “apropiación” ya que, aunque están ampliamente interrelacionados, no significan lo mismo. Se podría decir que la apropiación es un proceso que resulta del sentido de percepción de las personas, por lo que para que se de la apropiación, necesita obligatoriamente de la percepción.

Partiendo de lo anterior, la percepción es entonces una característica de los seres humanos, es un sentido al igual que la vista, el oído, el tacto o el olfato y como tal, requiere de ciertas circunstancias en el entorno físico que lo “activen”. Por ejemplo, la vista necesita de la luz; el oído de los sonidos, el olfato de los olores y así sucesivamente. En el caso de la percepción, el factor más importante en su activación es la distancia.

Tanto nuestros sentidos como nuestro sistema de percepción están adaptados al movimiento peatonal y a vista horizontal. Tanto nuestros ojos como nuestra nariz, oídos y extremidades se orientan hacia el frente y, aunque podemos movernos en cualquier dirección, la más fácil siempre será la frontal. Jan Gehl habla sobre dos distancias medidas en metros las

cuales marcan una pauta importante en el sentido de la percepción: los 100 y los 25 metros. Menciona que a una distancia de aproximadamente 100 metros el ojo humano ya es capaz de percibir movimiento y algunas características físicas de otros objetos -ya sean edificios, automóviles, animales u otros humanos- por lo tanto es la distancia a la cual empezamos a percibir. Por otro lado a los 25 metros de distancia ya podemos empezar a captar las particularidades y detalles de dichos objetos, es cuando tanto la percepción como los otros sentidos se intensifican significativamente.

104

En el contexto del planeamiento urbano, donde la relación entre los sentidos, la comunicación y las dimensiones es un tema central, se habla de un “campo social de la visión”. El límite de este campo son los 100 metros, el punto en el cual aún es posible observar el movimiento de las personas. A los 25 metros podemos hablar de un punto de inflexión, la marca a partir de la cual empezamos a decodificar emociones y expresiones faciales.

Cuando caminamos a una velocidad nominal de entre 4 y 5 kilómetros por hora, tenemos tiempo de ver donde pisamos y de observar qué está ocurriendo alrededor

nuestro. La arquitectura de los 5km por hora está sustentada en la abundancia de impresiones sensoriales. Los espacios son pequeños, las construcciones están pegadas unas a otras y la combinación de detalles, rostros y actividades crea una paleta rica en experiencias sensibles.

La escala de los 60km por hora necesita grandes espacios y anchas carreteras. Los edificios se observan a una distancia, y solo pueden percibirse figuras generales. Tanto los detalles como las experiencias sensoriales multifacéticas desaparecen y, desde la perspectiva de un peatón, toda la señalética y la información disponible se encuentra groseramente magnificada. Caminar en el medio de una arquitectura construida a escala de los 60km por hora es una experiencia sensorial pobre, cansadora y poco interesante.

La escala humana en las ciudades es tan importante que llega a determinar el éxito o fracaso de los espacios públicos. Después del Movimiento Moderno en el cual se dejó olvidada la escala humana y se dio prioridad a la funcionalidad y la movilidad en vehículo privado, las ciudades han perdido significativamente calidad en sus espacios. Lo cual ha derivado en otros problemas como los

que ya hemos mencionado tanto en éste como en capítulos anteriores.

Es aquí donde entra la apropiación. Después de un adecuado proceso de percepción, la apropiación va a poder desarrollarse en los individuos. Entre más detalles y más información sepamos sobre nuestro entorno, más fácil será que los sintamos como nuestros. La cercanía crea confianza y por ende la apropiación es posible. La lejanía, la escala inadecuada crea desconfianza, inseguridad y dificulta considerablemente la apropiación tanto individual como colectiva.

Las ciudades no deberían ser percibidas como un lugar del cual huir, sino como un lugar al cual llegar. No como un lugar que desvanezca la identidad de sus pobladores sino que la refuerce y enriquezca. Para lograr esto es necesario cambiar la forma en que las ciudades a menudo son percibidas y marcar un nuevo paradigma el cual muestre todo el potencial que las ciudades podrían tener para mejorar la calidad de vida de las personas. Cuando los ciudadanos no sienten que pertenecen a la ciudad que habitan es muy probable que surjan otros tipos de problemáticas como ya vimos en los capítulos anteriores.

Se debe buscar diseñar la mutación (de las ciudades), introducirse en su energía centrífuga. La multitud de variables indefinidas que entran en juego en las mutaciones edificatorias de este tipo no puede ser controlada sólo con instrumentos de gestión más o menos eficaces. Todo apunta a la necesidad de morfologías abiertas, interactivas, en las que unos mínimos criterios sean las únicas leyes que organicen el rápido proceso por el que se pase de un estadio urbano a otro. Buscar proponer y establecer ciertas bases de diseño urbano que guíen los cambios por los que pasan los espacios y que, al mismo tiempo, puedan ir reajustándose de acuerdo a las necesidades de dichos espacios.

105

Para la construcción de las ciudades el tiempo es un factor fundamental ya que en él se van dando todas sus transformaciones. Por ello es importante dejar de lado el concepto tradicional que tenemos de Arquitectura, el cual busca la atemporalidad, la firmeza, la durabilidad de los objetos arquitectónicos y centrarnos en diseñar espacios que cambien y se transformen con el tiempo.

Al respecto Solá-Morales¹³ dice

“Ya no podemos pensar en recintos firmes, establecidos por materiales duraderos sino en formas fluidas, cambiantes, capaces de incorporar, de hacer físicamente cuerpo, no con lo estable, sino con lo cambiante, no buscando una definición fija y permanente de un espacio, sino dando forma física al tiempo, a una experiencia de durabilidad en el cambio que es completamente distinta del desafío del tiempo que caracterizó el modo de operar clásico.”

Hablando siempre sobre el tiempo pero desde un enfoque diferente, Jan Gehl menciona la “psicología del tiempo de permanencia en un espacio público”. Como su nombre lo indica, trata sobre las características físicas de un espacio que apelan a los sentidos y la psicología de los individuos de tal forma que se sientan atraídos e invitados a pasar más tiempo en un determinado lugar.

La cantidad de personas sentadas o

¹³ Solá-Morales, Ignasi de. “Arquitectura líquida” publicado en Anyhow, Anyone Corporation, Nueva York/The MIT Press, Cambridge (Mass.), 1998, págs. 36-43.

estáticas en un espacio público puede ser un buen indicador de la calidad de éste ya que nos habla de un lugar atractivo donde los usuarios quieren pasar su tiempo. Para ello, Jan Gehl menciona una serie de elementos importantes que deben tener los espacios públicos para cumplir con éste propósito de permanencia.

Uno de ellos es la escala humana. Proyectar espacios urbanos basándonos en las dimensiones antrópicas es un acierto ya que más fácilmente los habitantes empezarán a sentirse cómodos, seguros y por lo tanto más fácilmente podrán apropiarse del espacio. Espacios demasiado reducidos generan aglomeraciones y dificultades para moverse mientras que espacios muy grandes dan la sensación de vacío. Ajustarse a las dimensiones adecuadas es necesario para crear espacios públicos exitosos.

Por otro lado y en cuestiones más físicas tenemos los llamados “bordes blandos”. Hacen referencia a los límites que establecen ciertos elementos arquitectónicos como pueden ser edificios, bardas, bolardos, etc. y que juegan un papel importante al momento de invitar a los usuarios a permanecer en

un espacio público. Por naturaleza los seres humanos tienden a esperar en los bordes, con la espalda “cubierta” a forma de protección. Los muros, columnas, muros bajos, nichos y demás elementos son ideales para esta actividad. Entre más bordes blandos encontremos en un lugar, más probabilidades hay de que la gente permanezca ahí.

Dentro de esta dimensión física de los espacios públicos vitales también encontramos otros criterios de diseños que pueden ser útiles y atractivos para los habitantes de las ciudades. La elección de pavimento, tramos cortos entre plazas con comercios y actividades de permanencia para mantener la atención de los usuarios, evitar elementos que tanto visual como físicamente cansen (como escalinatas muy largas) a las personas son detalles que marcan una gran diferencia entre espacios públicos funcionales y espacios que no lo son. Mantener recorridos estéticamente atractivos, cómodos y seguros es uno de los objetivos primordiales al momento de hacer ciudad, alentar al uso continuo de los espacios urbanos forma parte del modelo de ciudad que buscamos implementar.

Al momento de proyectar un diseño

ya sea urbano o arquitectónico no es posible “medir” o “calcular” los niveles de apropiación que éste tendrá, eso sólo se puede observar una vez terminado y habitado el proyecto. Es complicado intentar plantear estrategias proyectuales enfocadas al tema de apropiación, sin embargo podemos tomar decisiones o caminos que posiblemente fomenten que los habitantes del sitio desarrollen un vínculo y compromiso cívico con el proyecto.

Al respecto existe la investigación “Civic Engagement Survey” de Assembly¹⁴ la cual por medio de encuestas online hace 2 importantes contribuciones para entender espacio y apropiación: 1) resalta la importancia en que el diseño de los vecindarios o barrios está conectado con el comportamiento y actitudes cívicas y 2) hace mediciones del impacto de intervenciones de diseño específicas en las percepciones cívicas por medio de experimentos. El “compromiso cívico” se refiere al empeño con el que un ciudadano cumple sus deberes de

¹⁴ Ésta publicación forma parte de una serie de investigaciones. Conjuga resultados clave de la Assembly Civic Engagement Survey (ACES), una investigación con un amplio número de muestras realizada en 2016.

contribuir al buen funcionamiento de la sociedad por medio del respeto a su entorno, a sus iguales y a las leyes -entre otras cosas- así como al ejercicio de su derecho a la ciudad. La investigación arroja resultados estadísticos sobre los niveles de satisfacción, confianza en autoridades y -de cierta forma- apropiación por parte de los habitantes del sitio a analizar los cuales podemos utilizar al momento de proyectar.

El marco conceptual y diseño muestral se basan en dos categorías:

- **Asociación:** analiza la relación entre dos o más variables, misma que puede resultar positiva o negativa

- **Causalidad:** a diferencia de la asociación, la causalidad ayuda a inferir si el cambio en una variable ocasiona cambio/s en otra/s variable/s.

Para el análisis se tomó una muestra de 5,188 personas de 26 comunidades de los Estados Unidos de América, las cuales varían en aspectos económicos, composición racial y densidad. Antes de realizar los cuestionarios, se hizo un análisis sociodemográfico con datos sobre educación, género, casa rentada/propia, ingresos, origen étnico, edad, salud y situación laboral de todas las

comunidades. Los temas sobre los cuales se elaboraron las preguntas son 3:

1. **Diseño de parques y mantenimiento:** proximidad entre parques y casas, accesibilidad a ellos, amenidades y su estado de conservación.

2. **Orden y desorden del vecindario:** graffiti, mantenimiento, basura o desperdicios en la calle y terrenos vacíos/abandonados.

3. **Espacios y edificios cívicos y acogedores:** se refiere al área pública alrededor de un edificio cívico y las amenidades con que cuenta; dichas amenidades pueden ser: bancas o espacios para sentarse, vegetación, iluminación adecuada y señalética o mensajes de inclusividad

Además de las preguntas, también se hizo un experimento con fotografías el cual consiste en imágenes iguales en cuanto a tema, pero con ligeros cambios espaciales y de diseño en el entorno que se muestra. Dichas imágenes se enviaron de forma aleatoria a los individuos encuestados de tal forma que la variabilidad de los resultados se puede atribuir a las diferencias de diseño de las imágenes.

Los resultados de esta investigación

arrojaron que efectivamente el nivel de confianza, satisfacción con su entorno y autoridades y compromiso cívico de las personas se ve influenciado por el diseño y planeación de los espacios públicos. Cambios sencillos como retirar la basura de la vía pública reflejaron un incremento significativo en el nivel de apropiación de los habitantes de la zona; de igual manera, espacios descuidados se traducen en una disminución de dichos niveles.

Esto no significa que sea una realidad general en cualquier sitio, ya que cada zona tiene sus características particulares las cuales influyen en los resultados de este análisis. Sin embargo, es un buen método para aplicar al proceso de diseño de cualquier proyecto ya que brinda información valiosa sobre los procesos de percepción y apropiación que no es posible encontrar de forma teórica.

CONCLUSIONES

Es así como llegamos al final de la primera parte de nuestro trabajo de investigación. A lo largo de estos tres capítulos lo que planteamos son las bases teóricas que aplicaremos a un caso de estudio particular: las vías del Ferrocarril de Cuernavaca en la Ciudad de México.

Conocer las definiciones, características y dimensiones tanto del espacio público y de la imagen urbana como de la seguridad ciudadana, así como las causas y consecuencias de los diferentes retos que cada uno de estos temas representan nos ha guiado para poder llegar a la realización del presente capítulo.

Las metodologías y modelos aquí expuestas son todas interesantes y, a nuestro criterio, importantes para llegar al paradigma urbano seguro del que hemos hablado a lo largo de todo el texto. Tanto las metodologías de análisis territorial como las propuestas y estrategias de diseño son necesarias las unas para las otras: sin análisis no hay propuestas que valgan la pena y sin propuestas cualquier

análisis no tiene sentido. A pesar de ser diferentes entre ellas siempre buscan un objetivo común y es el de ciudades para todos, donde cada ser humano que habite en ellas se sienta libre y tenga todas las oportunidades para prosperar y explotar su potencial. La seguridad es sólo una de las características con que debe contar una ciudad sostenible, y decidimos abordar el tema de las ciudades específicamente desde la seguridad ciudadana debido al contexto que vivimos en México. Pero además creemos que la seguridad es la base sobre la cual se sostiene la libertad. Sin paz no puede haber ciudades sostenibles, y sin ciudades sostenibles no puede haber paz. Por lo tanto la seguridad es fundamental.

El “hacer ciudad” no es un proceso estricto con reglas específicas que a manera de receta mágica nos dicten los pasos a seguir para lograr ciudades sostenibles; sin embargo podemos implementar medidas y estrategias de diseño y planificación urbana que favorezcan las oportunidades de mejora en los espacios públicos de las ciudades.

En el próximo capítulo nos dedicaremos a realizar los análisis mencionados a lo largo de este capítulo así como integrar algunas de sus estrategias a nuestras propias propuestas en nuestro caso de estudio: las vías del Ferrocarril de Cuernavaca. El propósito

de todo esto es aplicar los conocimientos adquiridos durante la fase de investigación a un espacio real que reúne las características necesarias para ser considerado un espacio público y que, por diversas razones, no funciona como tal.



Collage del proyecto “The daily splice”, Adam Hale



INTRODUCCIÓN

“Para que algo se cree, otra cosa deberá ser desechada... nos deshacemos de lo “sobrante” de la manera más radical, lo hacemos invisible no mirándolo y no pensando en ello”
Bauman(2004)

Es la otredad de lo que se quiere mostrar pulcro y limpio, pues se genera a partir de la capacidad del hombre de discernir lo que sirve con lo que no, desde las ideas, recuerdos, saberes, hasta lo que es tangible, en ambos se hace una discriminación consciente de lo que creemos que es desechable y banal para poder realzar aquello que consideramos adecuado y necesario.

Es así como se separan los **“residuos”** los despojados e inservibles dejados en el abandono, olvidando que fueron estos, el ingrediente que dió lugar a la creación de la nueva materia.

Es así como dentro de la arquitectura se da lugar a los **“residuos humanos”**, aquellos que han sido desplazados debido a que han quedado fuera del progreso económico, ante esto, el modelo de vida en estos terrenos no tienen lugar en las nuevas formas de convivencia humana

puesto que no encajan y no se les puede hacer encajar en los actuales sistemas diseñados debido a que se han vuelto invisibles para la mayor parte de la sociedad.

La manera más común en la que surgen este tipo de asentamientos y la forma en la que estos se incluyen o apartan de la sociedad que los rodea, es lamentablemente la diferencia de clases sociales; la apropiación, uso y desarrollo de estos espacios varía principalmente dependiendo de este factor y finalmente el surgimiento de los asentamientos o del uso de estos sitios que se genera a través de una apropiación indebida del suelo o la improvisación para habitarlo, genera posteriormente un desarrollo y convivencia inoportuna que crean anomalías y conflictos colaterales tanto de carácter social, cultural, económico, político, arquitectónico, entre otros. Esto sin duda se ve reflejado en carencias de

infraestructura, viviendas, equipamiento y servicios básicos que tienen como resultado una calidad de vida deficiente para los habitantes, lo cual conlleva a una degradación social y desata inevitablemente problemas como la inseguridad, desigualdad, etc.

La razón por la cual decidimos tomar este caso de estudio es porque si bien es cierto que hoy en día estos *terrain vague* tienen mucho en su contra, han sido parte de un pasado histórico importante para todos los asentamientos urbanos que hoy día le han dado la espalda y creemos que si se genera una apropiación adecuada de estos espacios desde la colectividad, se pueden lograr grandes cambios que le permitan a la población trabajar en un imaginario colectivo, en donde en lugar de ignorar la existencia de estos terrenos (vías de ferrocarril), puedan consolidarse como nuevos espacios que les permitan a sus habitantes una vida en comunidad y que a su vez mejoren las condiciones de vida de los mismos

Estos terrenos se perciben como espacios de desplazamiento-asentamientos que han sido invadidos por un hábitat no planificado y que a pesar de antes ser espacios esenciales para el desarrollo

de la ciudad ahora simplemente son extensiones o espacios en desuso dentro de la ciudad.

Estos terrenos que carecen de los conceptos primordiales que le dan sentido al habitar colectivo como cohesión social, identidad comunitaria y sentido de pertenencia para la comunidad, generan relaciones urbanas mal obtenidas y esto elimina las posibilidades del mismo desarrollo o mejora de estos espacios.

En este capítulo entenderemos el reto que representa en específico el caso de las antiguas vías del Ferrocarril de Cuernavaca, las cuales representan este *terrain vague* del que tanto hablamos y lo importante que ha sido captar el potencial urbano de este espacio, al igual que encontraremos la representación grafica del producto de pensamientos divergentes, que más allá de convertirse en un manual de declaraciones formales de lo que debería ser la vía del Ferrocarril de Cuernavaca se han convertido en propuestas que han nacido a partir de la vasta investigación realizada en los capítulos anteriores a este y sobretodo de la discusión y el análisis en donde lo único que se busca es **insuflar nueva vida** a estos espacios y apostar a la reactivación

y mejora de los mismos.

Lo que nosotras buscamos en este proyecto es que nuestras propuestas sean capaces de entender los problemas actuales y que además sean posibilidades abiertas al tiempo y al cambio, que las estrategias de acción no descarten futuros cambios con la idea optimista de que aquello que no existe aún puede tener lugar.

Este proyecto (caso de estudio) trata de marcar un margen de estudio y efectuar una transición, busca generar dentro de sí un **vínculo** entre zonas que esencialmente son diferentes entre ellas.

Es por eso que hemos buscado conferir a dichos espacios el impulso inicial de la **acupuntura urbana**, buscando así que la ciudad emerja y se genere los lazos necesarios para unir la esfera de lo arquitectónico, lo social, lo cultural, lo económico, lo político y lo urbano. puesto que es ahí donde precisamente se evidencian todas estas carencias, conflictos e ineficacia de estos espacios, allí donde hay poco o nada es donde la motivación para implantar nuestras propuestas e ideas surge.

Éste caso de estudio se ha basado en el análisis del entorno construido, en donde de manera precisa, sensible y mediante datos estadísticos hemos hecho el ejercicio de sensibilizarnos para aprender a mirar y a captar cómo funciona la ciudad y como las personas hacen uso de ella. Mediante este análisis preciso y sensible de la ciudad hemos logrado entender como ésta, entendida como una entidad construida, puede dificultar, afectar o alentar los procesos del comportamiento humano y en consecuencia, cómo el espacio habitable es afectado.

Este capítulo busca reflejar sobre todo el esfuerzo por aproximarnos de manera cautelosa y atenta a la riqueza que representa este sitio, la riqueza existente y sobretodo la riqueza posible... Es por esto que las propuestas estratégicas que se presentarán posteriormente en éste capítulo pretenden ser verdaderas y posibles reinterpretaciones del espacio y convencidas propuestas de su transformación.

Por último, queremos dejar en claro que el enfoque de este capítulo se basó en una perspectiva multi-escalar, multi-actorial y multidimensional para aproximarse al área de caso de estudio,

mismo que pretende contribuir al debate de las prácticas contemporáneas de intervención espacial y aproximarse al carácter múltiple y mutable de las dinámicas de la ciudad, indagando en las diversas interrelaciones que subyacen en la producción social del espacio.



La vía del Ferrocarril de Cuernavaca en el cruce con la actual avenida Marina Nacional alrededor de 1920. Imagen del libro "Caminos de hierro", FNM.



Anillo periférico y vías del FFCC Cuernavaca, colonia Merced Gómez, Álvaro Obregón. Mapoteca Manuel Orozco y Brera

LOS FERROCARRILES DE MÉXICO

Dentro de la República Mexicana existen 24,000 km de red ferroviaria nacional que tocan la mayor parte de las regiones de importancia económica de México, estas redes unen al país al norte con la frontera de los Estados Unidos, al sur con la frontera de Guatemala, y de este a oeste al Golfo de México con el Pacífico. Estas uniones son el resultado de un largo proceso de construcción ferroviaria, lograda a partir de una gran diversidad de concesiones y formas jurídicas de propiedad y con tendido de líneas con características técnicas variadas.

La primera línea ferroviaria en México fue la del Ferrocarril Mexicano, de capital inglés que iba de la Ciudad de México a Veracruz, vía Orizaba y con un ramal de Apizaco a Puebla. Esta línea fue inaugurada por el presidente Sebastián Lerdo de Tejada, el primero de enero de 1873, para el año 1876 esta línea contaba con una longitud de 679.8 km.

Fue la empresa Ferrocarril Mexicano quien logró la operación de trenes regulares en la primer ruta del camino de hierro que ya había sustituido a las carreteras y las mulas que recorrían una de las rutas fundamentales tanto en el Virreinato como en el México independiente. Esta famosa ruta Interoceánica conectaba el centro del país con los puertos de Veracruz y Acapulco.



Mapa de la ruta del Ferrocarril Interoceánico en México en el siglo XX. Mapoteca Manuel Orozco y Brera

1876

Durante el primer periodo de gobierno del presidente de Porfirio Díaz (1876-1880) se promueve a partir de concesiones la construcción ferroviaria a los gobiernos de los estados y a particulares mexicanos.

Construcción de las líneas de: Celaya-León, Omestuco-Tulancingo, Zacatecas-Guadalupe, Alvarado-Veracruz, Puebla-Izúcar de Matamoros y Mérida Peto, a los particulares mexicanos destacan las líneas del Ferrocarril de Hidalgo y de Yucatán.

Otras líneas administradas directamente por el estado: Ferrocarril Esperanza-Tehuacán, Ferrocarril Nacional Puebla-San Sebastián Texmelucan y el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec. Más tarde estas líneas se unieron a los ferrocarriles de capital extranjero o a los Ferrocarriles Nacionales de México

1880

Tres concesiones importantes se otorgan a inversionistas norteamericanos, que más tarde darían origen al Ferrocarril central, al Ferrocarril nacional y al Ferrocarril internacional. Es así como Díaz al finalizar su primer periodo de gobierno logra 1,073.5 km de vías férreas de jurisdicción federal

Durante el gobierno de Manuel González las redes Central y Nacional lograron un desarrollo de 4,658km, terminando en el año 1884 para el retorno de Porfirio Díaz con un total de 5,731 km de vía.

1884

Tras el retorno de Díaz y su permanencia de 1884 a 1910 la inversión extranjera consolidó la expansión ferroviaria. En 1890 se construyen 9,544 km de vía, 13,615 km en 1900 y para 1910 ya había un total de más de 19,280 km de vías.

De 1884 A 1892 los principales ferrocarriles fueron: Ferrocarril Central (capital norteamericano), Línea Central entre Ciudad de México y Ciudad Juárez, Ferrocarril de Sonora, Línea Hermosillo a Nogales, Ferrocarril Nacional, Ciudad de México a Nuevo Laredo, Ferrocarril Michoacano del Sur, Línea Piedras Negras a Durango.

1902

De 1902 a 1910: Ferrocarriles Unidos de Yucatán, Ferrocarril Sud-Pacífico, Ferrocarril Panamericano, Ferrocarril noroeste de México, Chihuahua-Pacífico, Ferrocarriles Nacionales de México en fusión con el Central, Nacional e Internacional.

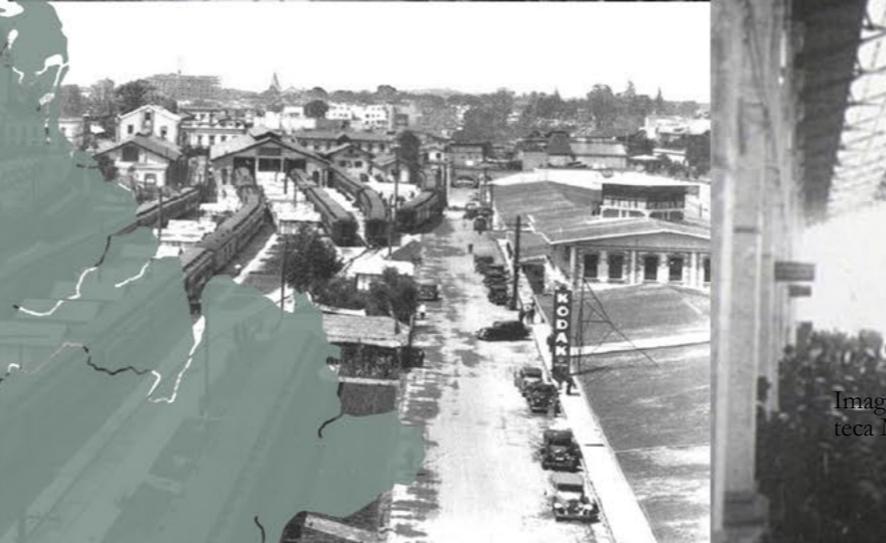


Imagen elaborada por Angélica Mota con fotografías de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra

1910

En 1910 al estallar la Revolución Mexicana, Francisco I. Madero aumenta 340 km e la red de ferrocarriles Nacionales de México.

1918

La red ferroviaria de jurisdicción federal sumaba 20,832 km, los estados contaban por su parte con 4,840 km.

1919-1925

Se construyen 639.2 km de vías, se rectificaron y levantaron 238.7 km de vías, de 1926 a 1929 de construye el Comité Reorganizador de los Ferrocarriles Nacionales presidido por Plutarco Elias Calles.

Al inicio de los años treinta el país ya contaba con 23,345 km de vías . para 1935 con la llegada de Lázaro Cárdenas a la presidencia inicia una nueva etapa de participación en el Estado en el desarrollo ferroviario y se crea la empresa Líneas Férreas S.A.

1936

En 1936 se crea la Dirección General de Construcción de Ferrocarriles S.C.O.P, encargada de construir nuevas vías férreas. Del año 1939 al 1951 se construyen 1,026 km de vías a cargo de la federación y el Ferrocarril Mexicano pasó a ser una institución pública descentralizada

1939-1970

se construyeron nuevas líneas por parte de la federación, entre las más importantes: Caltzotzin- Apatzingán, Sonora- Baja California, Ferrocarril del Sureste (Coatzacoalcos-Campeche), Ferrocarril Chihuahua al Pacífico, Campeche -Mérida. durante este periodo el Ferrocarril Mexicano se incorpora a los Nacionales de México, también existen 10 entidades administrativas diferentes de los ferrocarriles y la red ferroviaria ya alcanzaba los 23,619km. (16,589km pertenecían a los Nacionales de México)

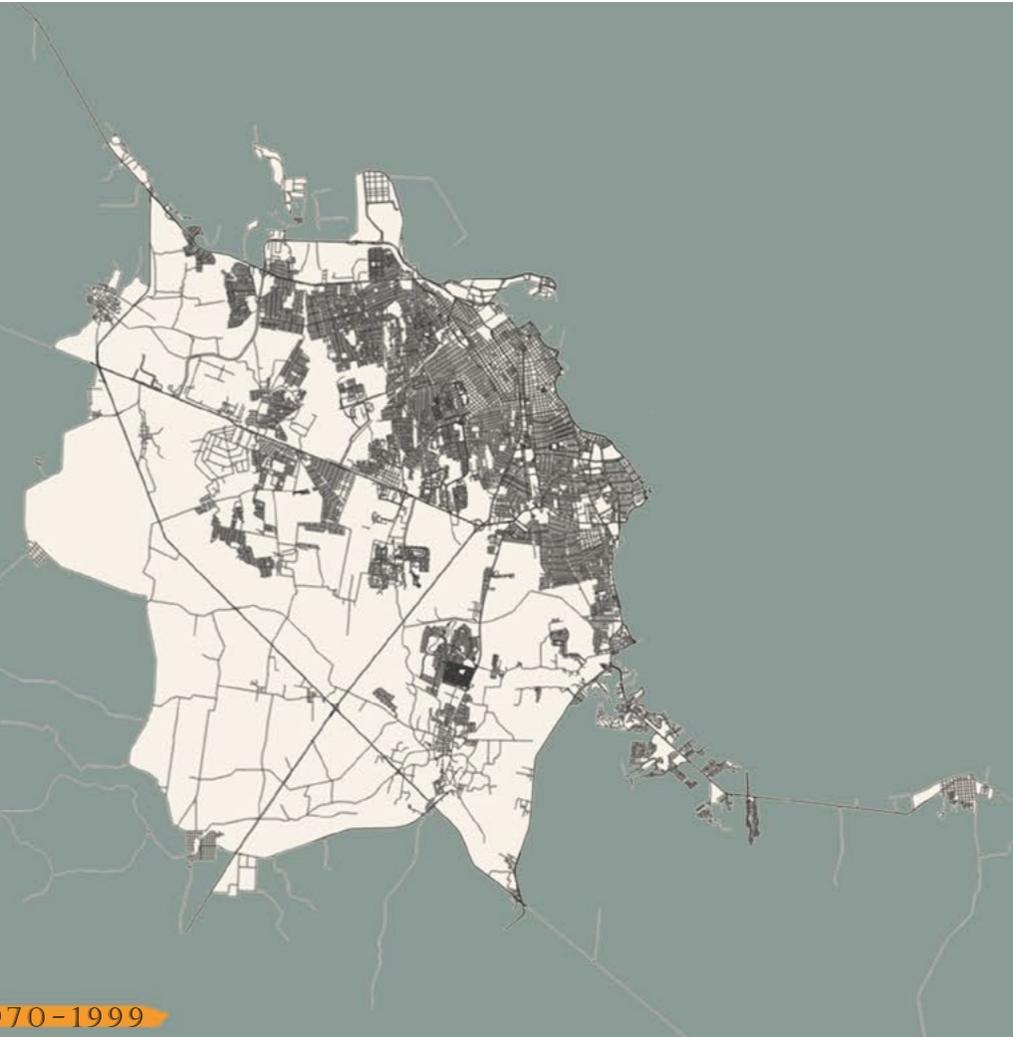
Mapas de City Roads. Página web: <https://anvaka.github.io/city-roads/>

1970-1999

En los años 80 la labor ferroviaria se abocó a la modernización de vías, telecomunicaciones e infraestructura.

En los años 90 el sistema de transporte como los tráileres y los puertos marítimos fueras más redituables ocasionaron que el ferrocarril entrara en una caída libre en su demanda. En esta década, la Constitución Mexicana dejó de amparar a los ferrocarriles como un área estratégica en manos exclusivas del Estado, con lo que su privatización se activó de forma inmediata.

Para 1999, la histórica FNM quedó oficialmente extinta surgiendo de sus remanentes las actuales líderes del mercado ferroviario en México: Kansas City Southern de México KCSM, Ferrocarril Mexicano Ferromex y Ferrocarril del Sureste Ferrosur.



CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

1898



En el siglo XIX los Ferrocarriles fueron planeados para construirse cerca de las ciudades o puntos importantes (estaciones) pero sin invadir directamente la vida urbana ya que representaban un cambio radical en el modelo de ciudad vigente en aquella época. En el esquema de 1898 podemos ver cómo las vías del Ferrocarril Interoceánico siguen este principio y

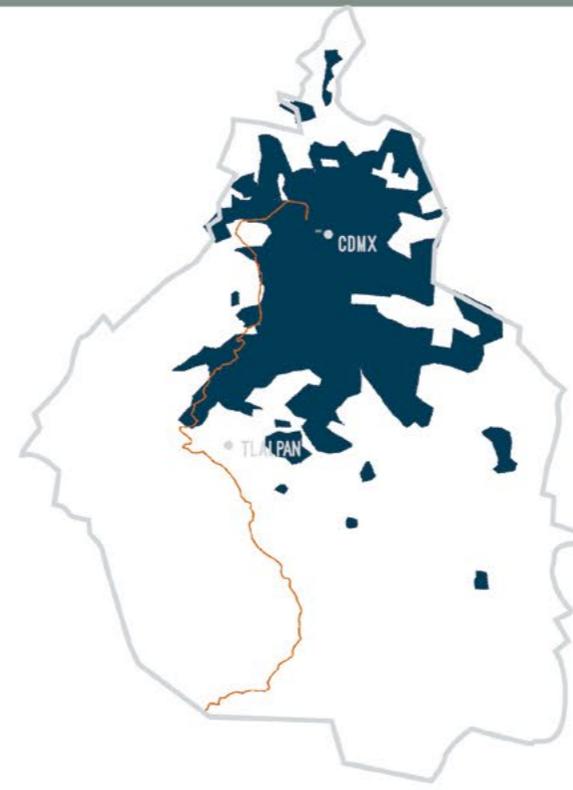
1923



pasan cerca del centro urbano pero no forman parte directamente de éste.

De igual forma en el esquema de 1923 podemos aún ver cómo las vías siguen sin formar parte de la ciudad a pesar de que ésta empieza a presentar cambios en su tamaño.

1973



Por otro lado, a partir de la segunda mitad del siglo XX empezamos a notar un cambio drástico en cuanto a la extensión de la mancha urbana de la Ciudad de México.

Es en esta época cuando los automóviles pasan a tomar un rol prioritario dentro de la ciudad y por ello -entre otras causas- se expande aceleradamente.

2020



En los esquemas de 1973 y 2020 podemos observar claramente cómo la mancha urbana ha ido creciendo tanto hasta el punto de “invadir” los terrenos que ocupan las vías del Ferrocarril.

Es aquí cuando el Ferrocarril ya pasa a formar parte de la ciudad al estar “dentro” de ella.

Mapa elaborado en seminario de tesis II con base en archivos de la Mapoteca Manuel Orozco y Berra.

¿CÓMO SE FUERON POBLANDO LAS VÍAS DEL FERROCARRIL DE CUERNAVACA?

El tipo de poblamiento se refiere al origen de la urbanización de un área determinada de la ciudad, diferenciado por dos criterios básicos:

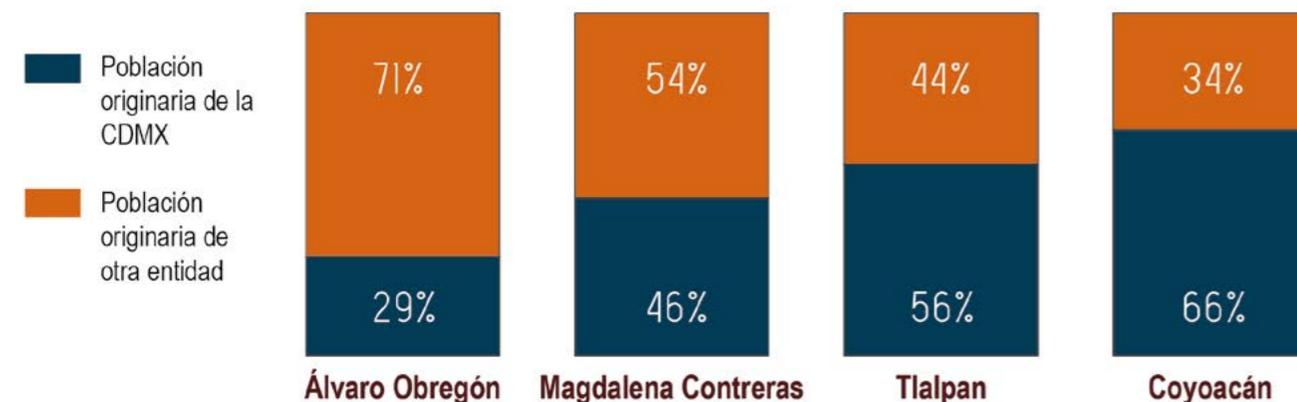
- Fecha de urbanización
- Forma de producción del espacio habitacional

El estudio *Escenarios Demográficos y Urbanos de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, 1990-2010* realizado por el Centro de La Vivienda Urbana y Estudios Urbanos (CENVI) y la UAM-Azcapotzalco muestra los tipos de poblamiento en la CDMX y clasificó las diversas zonas de la ciudad con base en las diferentes formas de ocupación del territorio de la siguiente forma:

- Centro histórico:** abarca el casco antiguo de la Ciudad de México
- Pueblos conurbados:** se desarrollan en el pasado, independientes a la zona urbanizada pero conectados mediante vías de comunicación. Pasan a formar parte de la ZMCM entre 1950 y 1990.
- Las colonias populares:** asentamientos producidos por las diversas modalidades del poblamiento popular
- Conjuntos habitacionales:** soluciones de vivienda característica de la segunda mitad del siglo XX. Espacios planificados para albergar a una población determinada utilizando prototipos de vivienda multifamiliar.

El principal factor de urbanización de la Ciudad de México: La Migración.

Según datos de INEGI, para 1950...



Fuente: Censos INEGI 1921, 1950, 1980 y 2010; Conolly, Priscila, "Tipos de poblamiento en la Ciudad de México", Observatorio Urbano de la Ciudad de México, Serie Metodología, UAM-Azcapotzalco. México 2005.

- Colonias residenciales de nivel medio:** espacios que surgieron de una promoción de carácter privado.
- Colonias residenciales de nivel alto:** asentamientos que surgieron a partir de un agente inmobiliario privado.

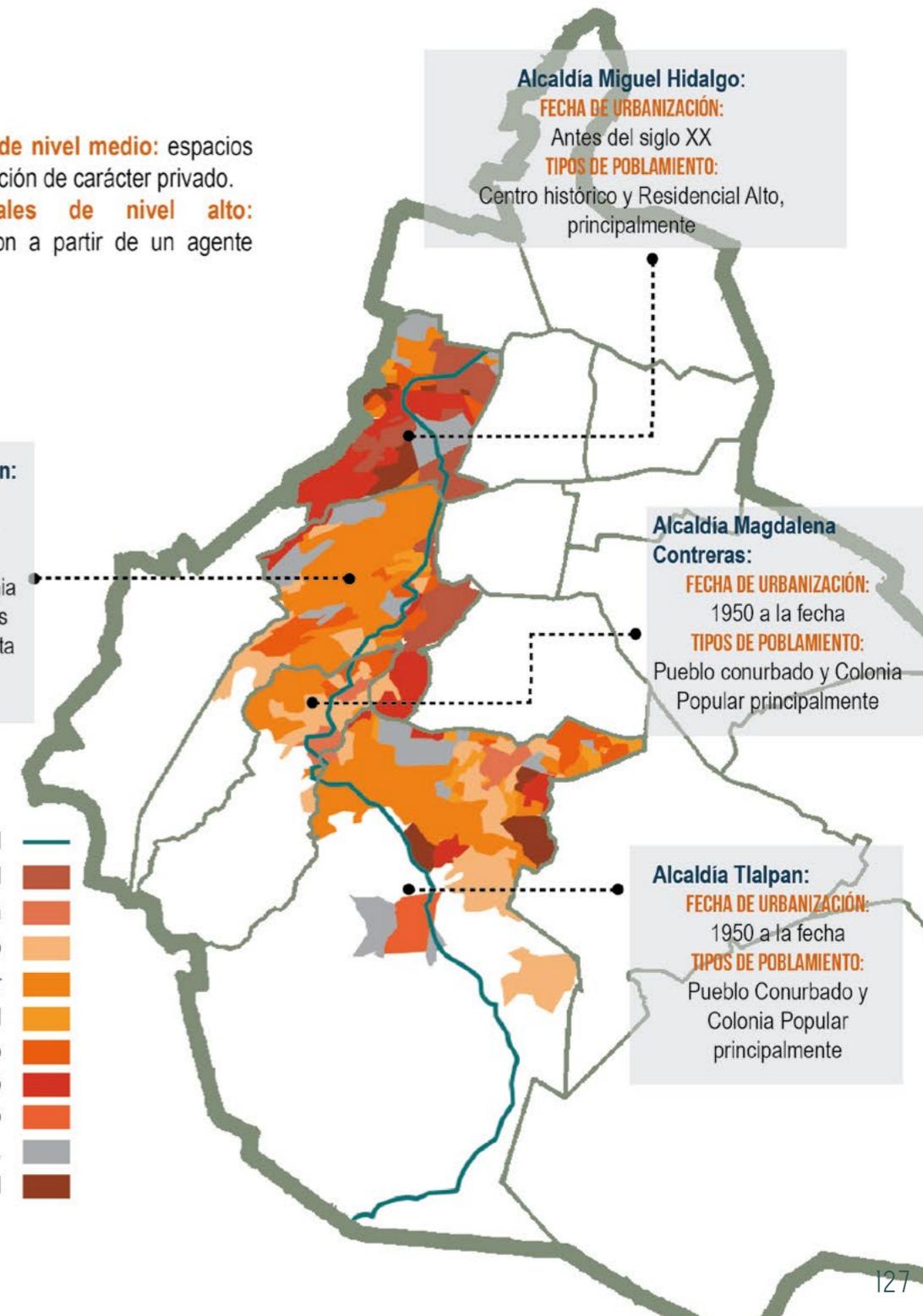
Alcaldía Álvaro Obregón:
FECHA DE URBANIZACIÓN: Desde 1930 hasta 1980
TIPOS DE POBLAMIENTO: Pueblo conurbado y Colonia Popular principalmente. Es la única alcaldía que cuenta con todos los tipos de poblamiento

Alcaldía Miguel Hidalgo:
FECHA DE URBANIZACIÓN: Antes del siglo XX
TIPOS DE POBLAMIENTO: Centro histórico y Residencial Alto, principalmente

Alcaldía Magdalena Contreras:
FECHA DE URBANIZACIÓN: 1950 a la fecha
TIPOS DE POBLAMIENTO: Pueblo conurbado y Colonia Popular principalmente

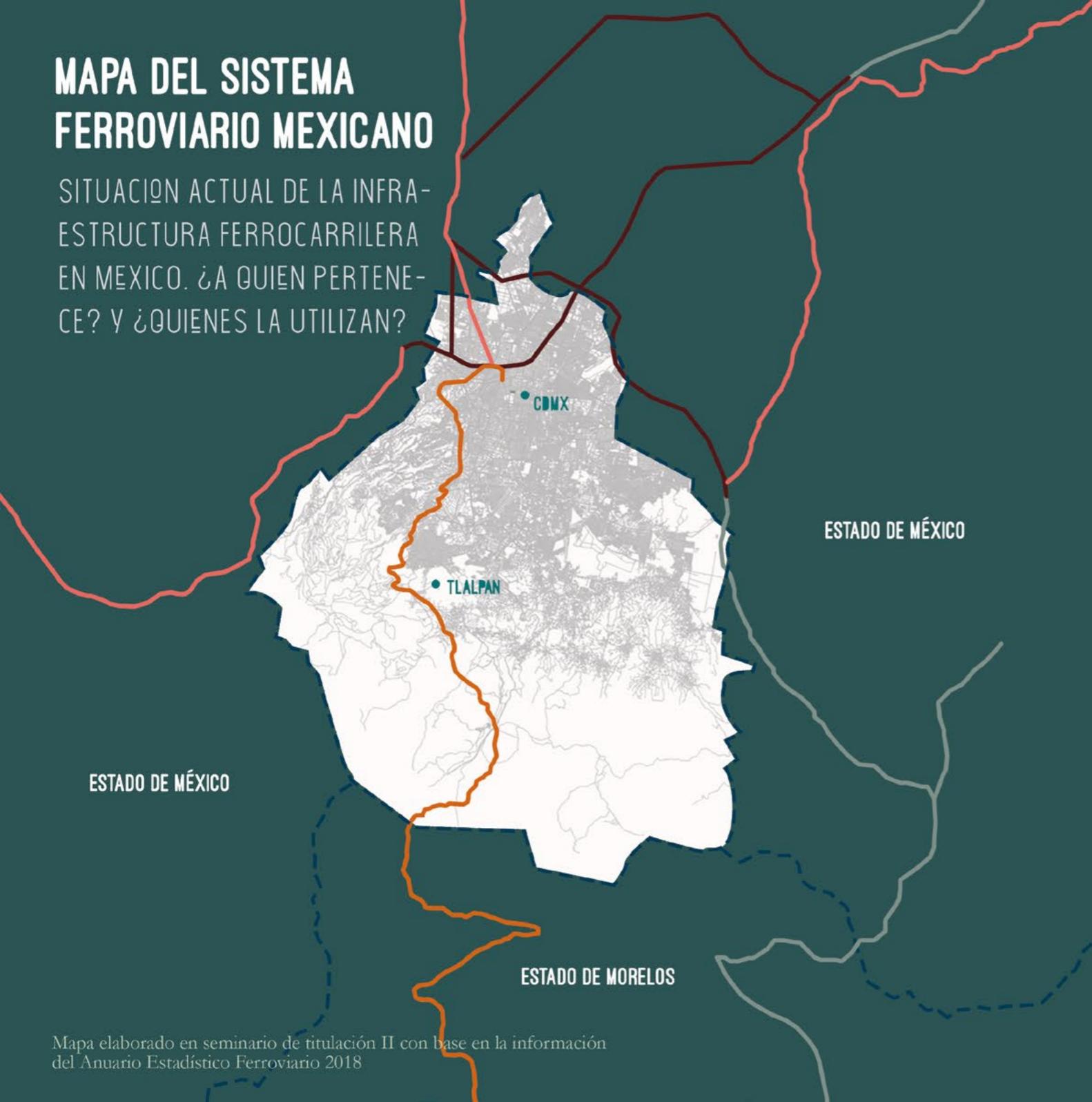
Alcaldía Tlalpan:
FECHA DE URBANIZACIÓN: 1950 a la fecha
TIPOS DE POBLAMIENTO: Pueblo Conurbado y Colonia Popular principalmente

- Vías del ferrocarril
- Ciudad central
- Cabecera conurbada
- Pueblo conurbado
- Colonia popular
- Conjunto habitacional
- Residencial medio
- Residencial alto
- Pueblo no conurbado
- Predominantemente no hab.
- Uso no habitacional



MAPA DEL SISTEMA FERROVIARIO MEXICANO

SITUACION ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA FERROCARRILERA EN MEXICO. ¿A QUIEN PERTENECE? Y ¿QUIENES LA UTILIZAN?



LA PRIVATIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES NACIONALES MEXICANOS

A principios de las noventas México se encontraba con un problema de ferrocarriles similar al de otros países importantes de América Latina: los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM o Ferronales) proponían un servicio de baja calidad, no era muy productivo y tenía un déficit de más de quinientos millones de dólares americanos por año.

Por ello esa misma década el gobierno por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT) lanzó una serie de estrategias con el objetivo de hacer de FNM una empresa rentable, eficiente y comercialmente competitiva. Dicha estrategia fue otorgar concesiones y permisos que posibilitan la participación de inversionistas privados en la construcción, operación y explotación de las vías férreas.

LÍNEA DEL TIEMPO



LEYENDA DEL MAPA

- Fronteras territoriales
- Vías remanentes (ferrocarril de Cuernavaca)
- Ferrovale (FTVM)
- Kansas City Southern de México (KCSM)
- Ferrosur (FRSS)

EMPRESAS CONCESIONADAS



Ferrovale surge como una compañía que brinda servicios de interconexión en su zona de operaciones y patios auxiliares, tanto para carga general como intermodal. Cuenta con cuatro socios con la misma cantidad de acciones los cuales son Ferromex, Ferrosur, Kansas City Southern de México y la SCT.

LA RUTA DEL FERROCARRIL INTEROCEÁNICO EN LA CDMX

- La línea del Ferrocarril Interoceánico se construyó en 1892 y se despliega a lo largo de 547km desde el puerto de Veracruz, pasando por la capital, hasta el puerto de Acapulco.
- De los 547km totales, aproximadamente 48km son los que cruzan la ciudad de México.
- Para el análisis de la presente tesis se tomarán en cuenta los tramos correspondientes a las alcaldías Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, Magdalena Contreras y Tlalpan.

ALCALDÍA TLALPAN

La demarcación de Tlalpan es la que cuenta con el mayor número de km de las vías del Ferrocarril Interoceánico en el tramo que va desde la colonia Pedregal de San Nicolás 1ra sección hasta el límite con el Estado de Morelos. A partir de la carretera Picacho-Ajusco, las vías del ferrocarril están dentro de áreas naturales protegidas y actualmente es una ciclopista.

ALCALDÍA M.C.

Por otro lado, la Magdalena Contreras es la alcaldía con menos km. El tramo va de Av. San Bernabé a la colonia Pedregal de San Nicolás.

ALCALDÍA ÁLVARO OBREGÓN

Dentro de la alcaldía Álvaro Obregón se encuentra el tramo más largo que va desde Avenida Observatorio hasta la Av. San Bernabé. En este tramo hay secciones en las que las vías desaparecen y otras en las que son ciclopista.

ALCALDÍA MIGUEL HIDALGO

La alcaldía Miguel Hidalgo cuenta con el tramo que va desde la avenida Ricarodr Flores Magón hasta Avenida Observatorio. De las cuatro demarcaciones, es la única que cuenta con una intervención del gobierno que, además de ciclopista, integra un parque lineal a lo largo de 4.6 km de las vías.



CIUDAD DE MÉXICO

Mapa elaborado por Mariana Paz con City Roads. Página web: <https://anvaka.github.io/city-roads/>

LEYENDA

- Límites de colonias
- Vías del Ferrocarril
- 1 Pedregal de San Nicolás 4a sección I
- 2 Bosques del Pedregal
- 3 Vistas del Pedregal
- 4 Pedregal de San Nicolás 4a sección II
- 5 2 de octubre
- 6 Los Encinos
- 7 Lomas Altas de Padierna Sur
- 8 Cultura Maya
- 9 El Mirador I y II
- 10 Cuchilla de Padierna
- 11 Lomas del Pedregal
- 12 Lomas Hidalgo
- 13 Chimilli
- 14 Cruz del Farol

En la demarcación de la alcaldía Tlalpan decidimos un tramo de casi 3 km de extensión que, a pesar de ser relativamente corto, abarca una extensa cantidad de colonias; la mayoría de ellas delimitadas con base en las mismas vías del Ferrocarril.

Dicho tramo abarca desde la calle Maní hasta el entronque con la carretera Picacho-Ajusco.

Al cruzar un total de 15 colonias, el tramo se vuelve muy interesante de analizar

ALCALDÍA TLALPAN

ZONA A ANALIZAR

puesto que la variedad socio-cultural es más amplia. Aunado a esto, la alcaldía de Tlalpan al encontrarse al sur de la CDMX y colindar con el Estado de Morelos, se vuelve una de las pocas demarcaciones cuyo territorio -aún- no está 100% urbanizado.

Por esa misma razón es que muchos de los asentamientos que encontramos en ella son denominados "irregulares" lo que quiere decir que los mismos pobladores han tenido el control tanto del diseño urbano de la zona como del diseño arquitectónico.

ALCALDÍA ÁLVARO OBREGÓN

ZONA A ANALIZAR

El tramo de las vías de ferrocarril que decidimos analizar dentro de la alcaldía Álvaro Obregón es el que recorre la avenida Rómulo O'Farrill; dicho tramo va desde el Panteón Jardín hasta el límite con la alcaldía Magdalena Contreras en la Avenida San Bernabé.

La razón por la que elegimos esta zona se debe a que es el único tramo dentro de la alcaldía en el que aún se conservan en buen estado las vías del ferrocarril y donde vuelve a aparecer la ciclopista proveniente de la alcaldía Miguel Hidalgo. Además, las colonias que cruza son muy distintas social, económica y culturalmente entre sí por lo que resultaría interesante observar la heterogeneidad de un mismo espacio como producto de la apropiación por parte de los pobladores de dichas colonias.

El tramo comprende un total de 4 km aproximadamente y cruza 8 colonias.



LEYENDA

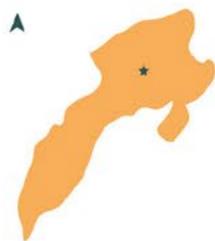
- Límites de colonias
- Frontera alcaldía A.O.
- Vías del Ferrocarril
- 1 Col. Ampliación Las Águilas
- 2 Col. Flor de María
- 3 Col. La Herradura
- 4 Col. Lomas de San Ángel Inn
- 5 Col. Progreso Tizapán
- 6 Col. Olivar de los Padres
- 7 Col. Miguel Hidalgo
- 8 Col. Residencial María Isabel

Mapas elaborados con City Roads. Página web: <https://anvaka.github.io/city-roads/>

ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

ALCALDÍA ALVARO OBREGÓN

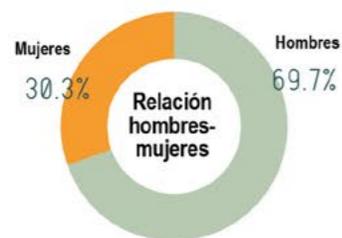
Distribución territorial



Superficie **8.4%**
Del territorio de la CDMX

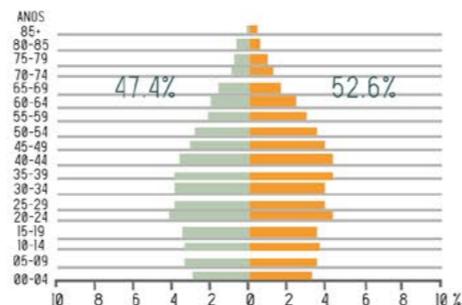
Densidad de población **7,820.9 hab/km²**

Población



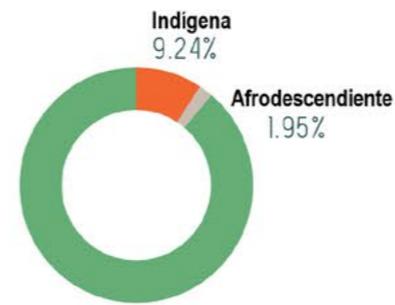
Población total: **749,982 HAB**
8.4% de la población de la CDMX

Edad



Edad promedio: **33 AÑOS**

Etnicidad



No indígena ni Afrodescendiente **88.81%**

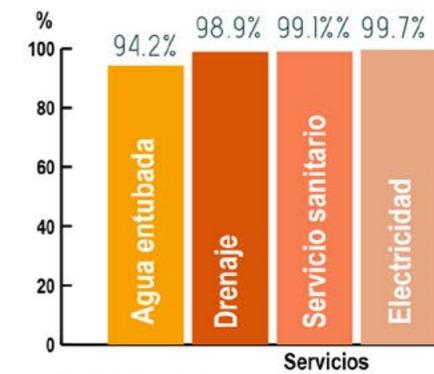
Vivienda



Total de viviendas **214,985**
Particulares habitadas

Promedio de ocupantes por vivienda **3.5 HAB**

Servicios



Viviendas con materiales precarios **<1%**

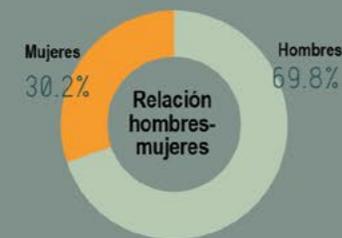
Distribución territorial



Superficie **21%**
Del territorio de la CDMX

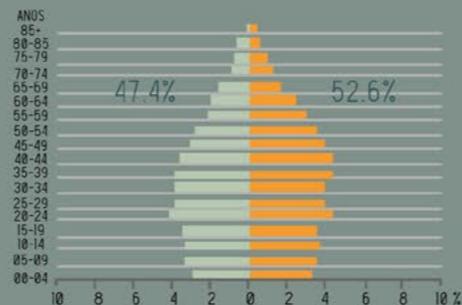
Densidad de población **2,153 hab/km²**

Población



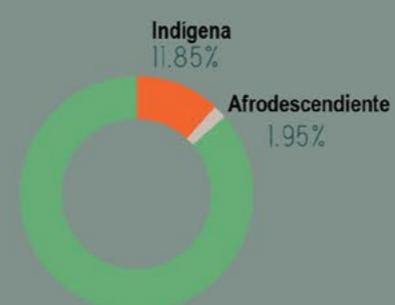
Población total: **677,104 HAB**
7.6% de la población de la CDMX

Edad



Edad promedio: **32 AÑOS**

Etnicidad



No indígena ni Afrodescendiente **86.2%**

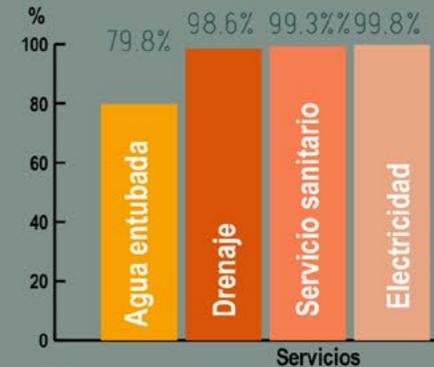
Vivienda



Total de viviendas **190,591**
Particulares habitadas

Promedio de ocupantes por vivienda **3.6 HAB**

Servicios



Viviendas con materiales precarios **<2.5%**

ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

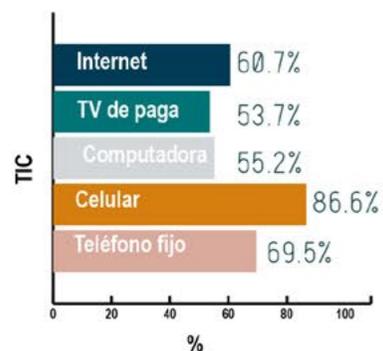
ALCALDÍA TLALPAN

Fuente: NEGI. Panorama sociodemográfico de Ciudad de México 2015, 2016, y <http://www.aao.cdmx.gob.mx/categorias-inegi/11/>

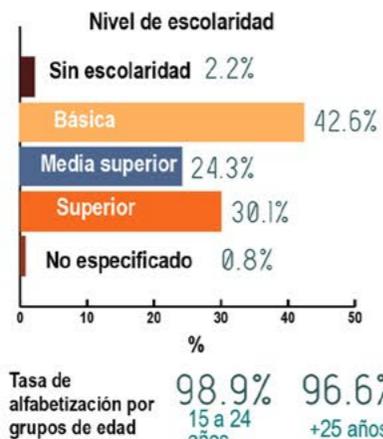
ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

ALCALDÍA ALVARO OBREGÓN

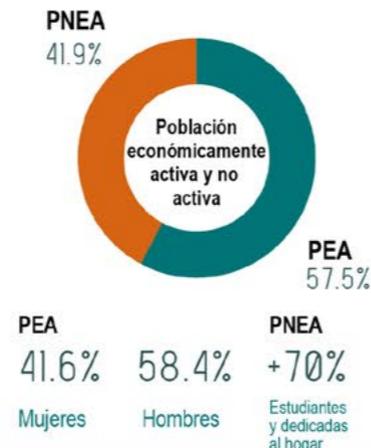
Acceso a Tecnologías de la Información y Comunicación



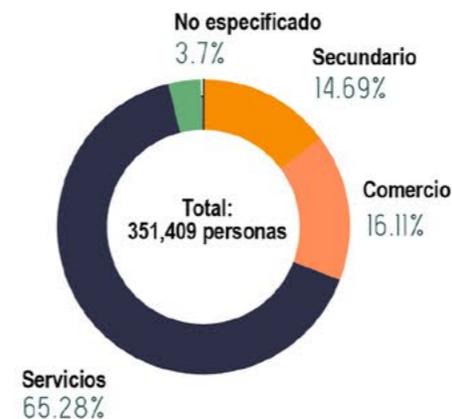
Educación



Características económicas



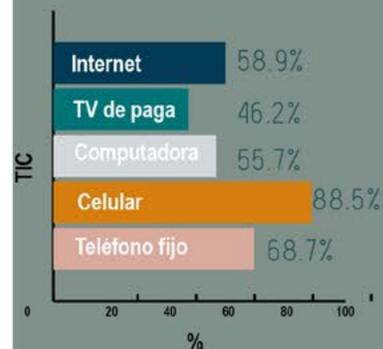
PEA según sector económico



PEA según ocupación



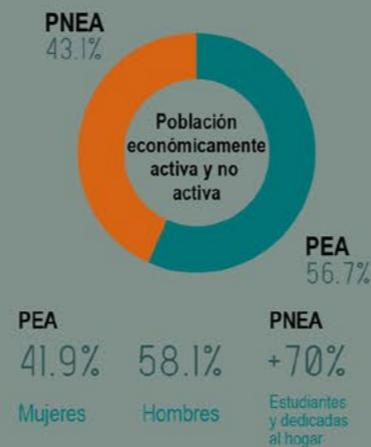
Acceso a Tecnologías de la Información y Comunicación



Educación



Características económicas



PEA según sector económico



PEA según ocupación



ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

ALCALDÍA TLALPAN

Fuente: NEGI. Panorama sociodemográfico de Ciudad de México 2015, 2016, y <http://www.aao.cdmx.gob.mx/categorias-inegi/11/>

PROBLEMÁTICA DE SEGURIDAD CIUDADANA EN LA CDMX

LA INSEGURIDAD EN CIFRAS

Como ya se ha hablado a lo largo del presente texto, la seguridad ciudadana es uno de los temas principales que abordamos.

En este apartado nos dedicaremos a analizar datos e información estadística acerca de la seguridad ciudadana tanto en el país como en la Ciudad de México, de tal forma que podamos entender si es una problemática o no y de ser así, si vale la pena afrontarlo desde las disciplinas del urbanismo y la arquitectura.

Por lo tanto, intentaremos dar respuesta a las siguientes interrogantes:

¿México es un país seguro?

¿La ciudad es un factor importante para la comisión de ciertos delitos?

¿Es la Ciudad de México segura?

¿Cómo la perciben sus habitantes?

Principales delitos en México según tipo de dominio y sexo



Principales delitos en México



Tasa de víctimas de delitos cada 100mil habitantes



Tasa de delitos cada 100mil habitantes



La CDMX ocupa el primer lugar a nivel nacional en tasa de víctimas y de delitos

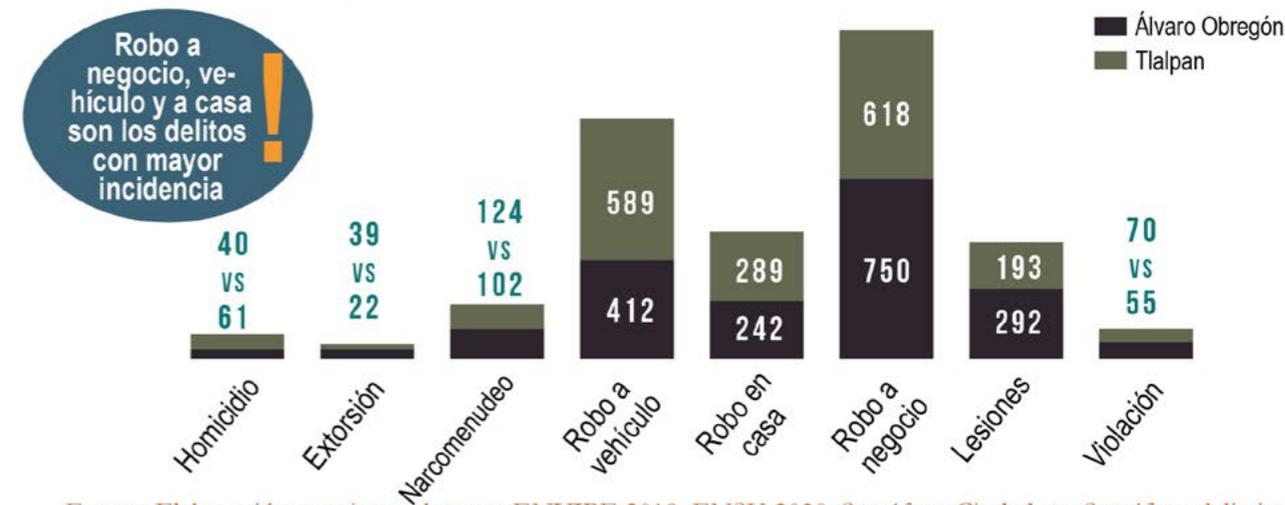
De los delitos totales en la CDMX el 94% no es denunciado

A nivel nacional, la CIUDAD DE MÉXICO ocupa:



En tasa de incidencia delictiva

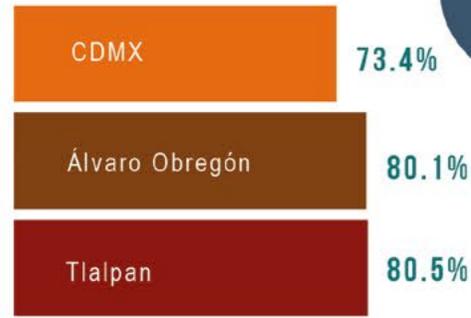
Número de delitos cometidos de octubre 2019 a marzo 2020 en las alcaldías Álvaro Obregón y Tlalpan según su tipo



Fuente: Elaboración propia con base en ENVIPE 2019, ENSU 2020, Semáforo Ciudadano-Semáforo delictivo y En números. Documentos de análisis y estadísticas. Cuaderno 16. Los delitos en México. 2019. INEGI

PERCEPCION SOBRE SEGURIDAD CIUDADANA

Sensación de seguridad



Más del 80% de la población de ambas alcaldías se siente insegura

Más del 70% considera que no habrá mejora en la situación

Porcentaje de población que cree que la delincuencia seguirá igual o empeorará

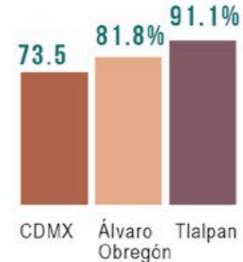


Los principales lugares donde hay mayor sensación de inseguridad son:

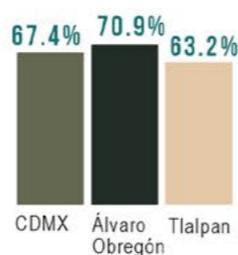
1° Cajero en vía pública



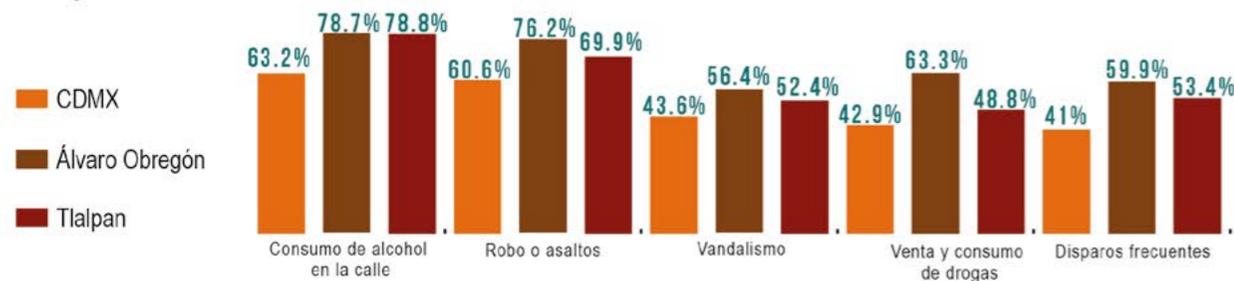
2° Transporte público



3° Banco



Principales conductas antisociales o delictivas



Cambio de hábitos por temor a ser víctima de la delincuencia



Llevar objetos de valor



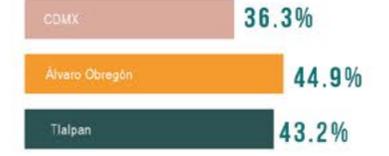
Dejar que menores de edad salgan solos



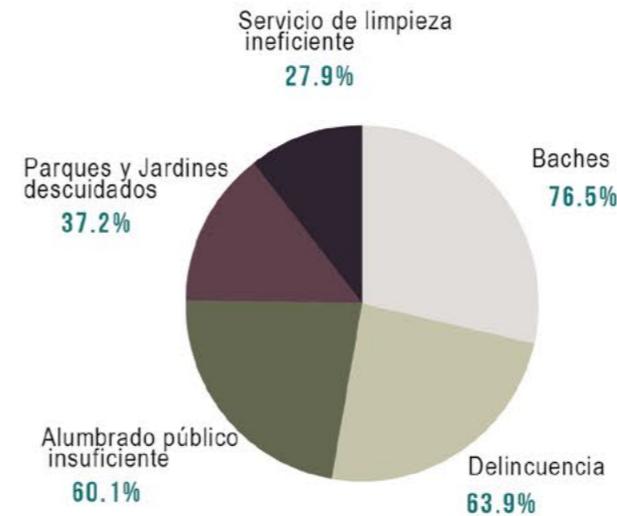
Caminar por la noche a los alrededores de su vivienda



Visitar a parientes o amigos



Principales problemáticas urbanas identificadas en la CDMX



Conclusiones:

- La mayoría de los delitos se cometen en zonas urbanas y vías públicas
- En CDMX los principales delitos son extorsión y robos, siendo la zona poniente especialmente insegura
- El 90% de los delitos no se denuncian por falta de confianza en las autoridades
- En la CDMX, Álvaro Obregón y Tlalpan +80% de la población se siente insegura; y más del 70% no cree que la situación mejore
- Las alcaldías se encuentran por encima de los promedios de conductas antisociales en la CDMX
- Un porcentaje importante ha cambiado sus hábitos por temor a ser víctima de inseguridad.
- Mayoría de problemas urbanos son de imagen urbana y servicios deficientes

INTRODUCCIÓN A ANÁLISIS DE LAS ZONAS DE ESTUDIO EN ALCALDÍAS ÁLVARO OBREGÓN Y TLALPAN

En las páginas anteriores representamos algunos aspectos generales importantes al momento de iniciar un análisis de sitio. En nuestro caso decidimos comenzar por el análisis histórico.

El ferrocarril de Cuernavaca es mandado a construir en el siglo XIX por el presidente Porfirio Díaz, siendo terminado a finales del mismo. Formó parte de una extensa infraestructura ferrocarrilera que en aquella época se encontraba en su auge en México.

Originalmente se llamó a la línea Ferrocarril Interoceánico y su función era conectar el centro del país con los puertos de Veracruz y Guerrero. Durante un siglo aproximadamente la línea funcionó para transportar mercancía y pasajeros hasta que en 1997 cesó operaciones debido a una fuerte crisis económica que enfrentaba la empresa de Ferrocarriles Nacionales (encargada de

toda la infraestructura ferrocarrilera del país.

Producto de esa crisis, la infraestructura ferrocarrilera pasó a ser propiedad del Estado, con la Secretaría de Comunicaciones y Transporte como encargada de todo lo que a ello refería.

Para lograr saldar las deudas que Ferrocarriles Nacionales dejó y volver a poner en operación la infraestructura ferrocarrilera, se hicieron una serie de acuerdos durante la década de los noventa en los cuales se pactaba concesionar la infraestructura ferrocarrilera a empresas privadas cada cierto tiempo, de tal forma que se consiguieran inversionistas privados que brindaran un servicio de calidad y se mantuviera siempre la propiedad por parte del Estado.

Actualmente la línea del Ferrocarril Interoceánico está casi completamente inutilizada, por lo que pasó de infraestructura ferroviaria a remanentes de vía de ferrocarril.

Urbanamente podemos observar un fenómeno interesante a lo largo de todo este siglo en el que la línea estuvo en operación pues inicialmente no estaba

planeada para transitar por el centro urbano de la Ciudad de México, sino por las periferias. Sin embargo durante el siglo XX y especialmente a partir de la década de 1950 la ciudad comenzó un proceso de urbanización acelerado en el que aumentó considerablemente su población y territorialmente se extendió hasta ser la megalópolis de hoy en día. Dicha expansión se debió al crecimiento económico por el modelo capitalista y a la migración masiva de campo a ciudad que se dio en aquella época.

Las vías de ferrocarril supusieron de cierta forma un ordenador territorial al momento de esta expansión urbana ya que los nuevos asentamientos tuvieron que adaptarse a la forma de las vías y construir a partir de ellas sus poblados. Actualmente constituye una vialidad que se extiende por casi 50km a lo largo de la zona Poniente de la ciudad.

La zona de vías remanentes cruza cuatro alcaldías: Miguel Hidalgo, Álvaro Obregón, la Magdalena Contreras y Tlalpan; en cada una de estas demarcaciones presenta diferentes características, estados de conservación y usos.

Cabe destacar que cada alcaldía tiene condiciones socioeconómicas, culturales, políticas y físicas muy específicas las cuales también han ido dictando la imagen actual que tenemos de las vías del ferrocarril.

Por una parte la alcaldía Miguel Hidalgo presenta un grado de urbanización al 100% y un nivel socioeconómico general alto; en cuanto a la alcaldía Álvaro Obregón, también cuenta con un grado de urbanización del 100% sin embargo es muy variable el nivel socioeconómico que podemos encontrar ahí. En cuanto a las alcaldías Magdalena Contreras y Tlalpan, comparten el hecho de no estar aún al 100% urbanizadas, forman parte de la periferia de la ciudad y por lo general se componen de asentamientos urbanos irregulares.

Vale la pena mencionar que se han hecho intervenciones en las vías del ferrocarril por parte del Estado, la primera consiste en una ciclovía que recorre todo el tramo dentro de la Ciudad de México y llega hasta Cuernavaca y la segunda es un parque lineal ubicado en la alcaldía Miguel Hidalgo inaugurado en 2017.

Decidimos realizar el análisis extensivo

en dos zonas ubicadas una en la alcaldía Álvaro Obregón y otra en Tlalpan. Esto debido a que consideramos representan puntos interesantes de este espacio ya que cruzan por dos demarcaciones con muy diferentes características urbanas pero que comparten en muchos aspectos características socioculturales, socioeconómicas y de seguridad.

En el caso de la alcaldía Álvaro Obregón, el tramo elegido tiene una extensión de 4km y abarca desde el Panteón Jardín hasta Avenida San Bernabé. En cuanto a Tlalpan el tramo cuenta con 3km de longitud y va desde la calle Maní hasta el cruce con la carretera Picacho-Ajusco.

En el análisis demográfico podemos observar que la mayor diferencia entre ambas zonas es la extensión territorial y la densidad de población. Pese a tener casi el mismo número de habitantes, Álvaro Obregón tiene una densidad casi tres veces mayor a la de Tlalpan, ello corresponde al hecho de que la extensión territorial de Tlalpan es casi tres veces mayor que la de Álvaro Obregón.

En cuanto a los demás rubros ambos resultados son muy similares lo que favorece un análisis comparativo.

En cuanto a seguridad destaca que a pesar de que los niveles de percepción de seguridad son muy similares en ambas zonas, la alcaldía Álvaro Obregón concentra una mayor cantidad de delitos que la alcaldía Tlalpan.

Ello nos hace preguntarnos ¿por qué, teniendo poblaciones similares tanto en cantidad como en características demográficas, una alcaldía presenta mayor incidencia delictiva que la otra?

La respuesta probablemente tenga que ver con la densidad de población y el grado de urbanización ya que son los únicos rubros en los que se diferencian las alcaldías.

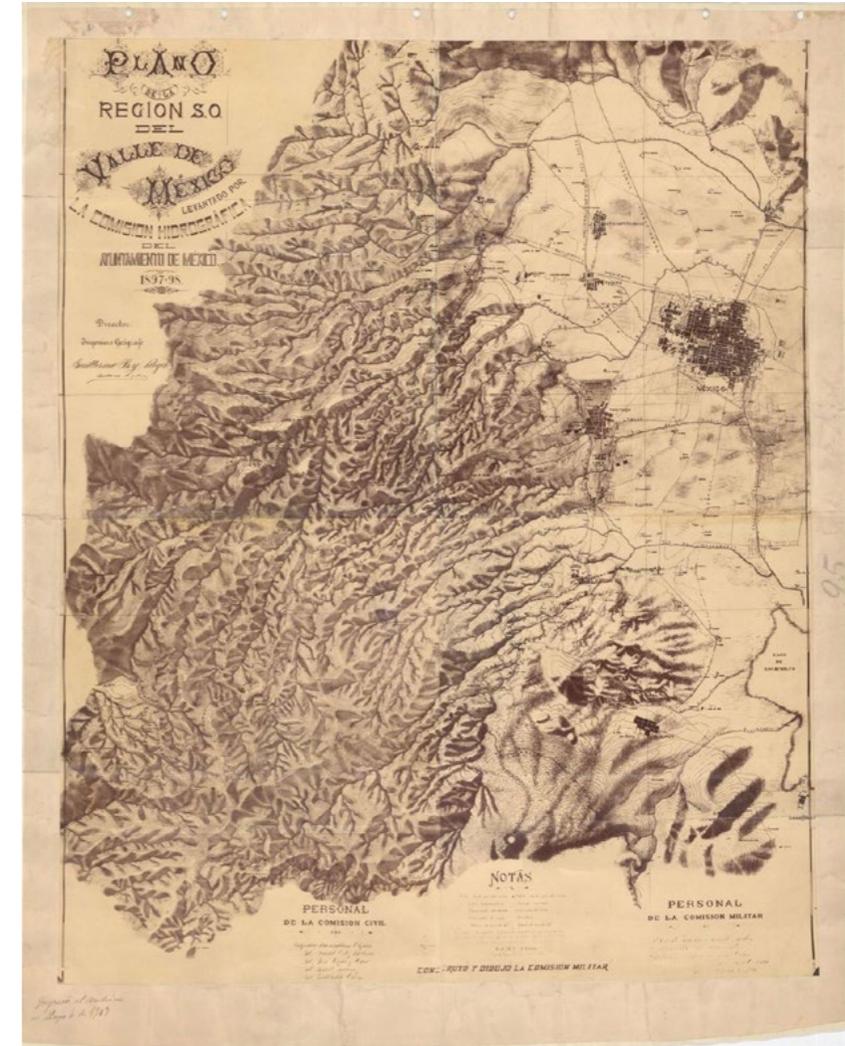
En conclusión, lo que el análisis de las páginas anteriores nos arroja es que el grado de urbanización y la densidad de población sí tienen que ver con el nivel de inseguridad de un lugar. En otras palabras, la ciudad sí es un factor que influye en ciertos tipos de violencia.

Tomando eso en cuenta procederemos a realizar el análisis específico de las dos zonas de estudio antes mencionadas.

Comenzaremos con el estudio urbano

en el que incluimos información sobre uso de suelo, equipamiento urbano, servicios e infraestructura, características topográficas, traza urbana y movilidad y conectividad.

Además incluimos un análisis puntual sobre la situación de seguridad en cuanto a delitos y accidentes de cada zona en un mapa utilizando la metodología de “hot spots” mencionada en el tercer capítulo.



Plano de la región sur-oriente del Valle de México de 1898. Fuente: Mapoteca Orozco y Brera

TOPOGRAFÍA ÁLVARO OBREGÓN

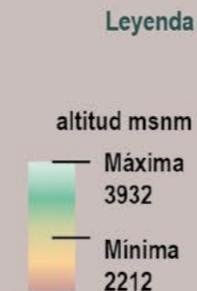
El relieve de la alcaldía es de fuertes contrastes, caracterizado por la presencia de 11 barrancas en el sentido Oeste-Este, siendo estas: Tacubaya, Jajalpa, Golondrinas, Mixcoac, Tarango, Del Muerto, Guadalupe, El Moral, La Malinche, Atzoyapan y Hueyalta, las cuales se formaron por la presencia de los ríos Tacubaya, Becerra, Mixcoac, Tarango, Guadalupe, Tetelpan, Textcalatao y Magdalena

Las llanuras y lomeríos. Al Oriente de la delegación, en sus límites con las Demarcaciones Benito Juárez y Coyoacán, y al Poniente hasta la base de la Sierra de las Cruces. Esta región es la más adecuada para el Desarrollo Urbano y corresponde a los lugares con más densidad de población.

La región de las montañas. Se ubica al Suroeste en la parte más alta de la demarcación. Esta zona se encuentra enclavada en la Sierra de las Cruces, compuesta de cumbres, mesetas, pequeñas cañadas y barrancas.

Los Pedregales. Esta región se originó a partir de las erupciones del Volcán Xitle, el cual produjo una zona cubierta de lava volcánica que se extendió hacia el Norte a través de las actuales poblaciones de Tizapán, Chimalistac, Copilco y Coyoacán, por el Noroeste a San Jerónimo y Contreras, y por el Noreste a Tlalpan y Santa Úrsula.

A pesar de que nuestra zona de estudio no se encuentra en una de las partes más accidentadas de la alcaldía, las diferencias y los cambios de nivel que existen actualmente son sin duda una de las características del espacio que de alguna forma influyen en los espacios que presentan mayor inseguridad y descuido, al igual que este mismo relieve en ocasiones forma "barreras naturales" entre los espacios



Curvas de nivel

Áreas naturales protegidas

Mapa topográfico de la alcaldía Álvaro Obregón; de <https://es-mx.topographic-map.com/>

TOPOGRAFÍA TLALPAN

Tlalpan cuenta con un relieve montañoso, representado el 81 % por la sierra de estratovolcanes, 7 % de lomerío de ignimbritas y 12 % de área lacustre.

La planicie lacustre se localiza en la porción norte de la delegación, con una altitud promedio de 2,260 msnm; su límite con la región de piedemonte está aproximadamente a los 2,350 msnm.

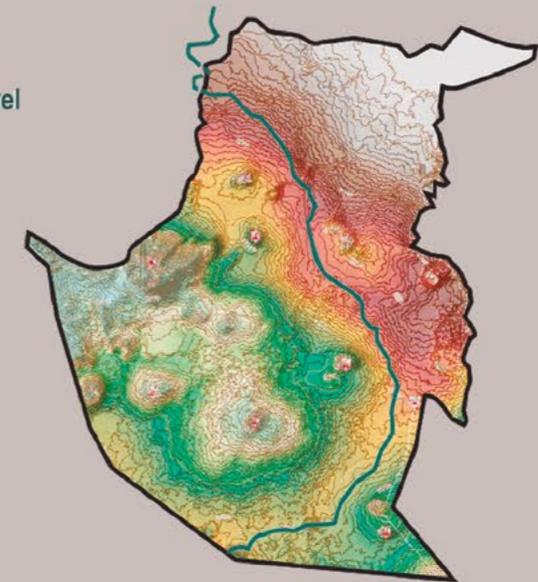
No es un límite bien definido, ya que presenta un aumento en las pendientes y mayor altitud en las barrancas de las zonas de montaña. La intensa actividad volcánica en el antiguo Valle de México propició el cierre del drenaje natural, convirtiéndolo en una cuenca endorreica y favoreciendo la formación de lagos con el consecuente depósito de sedimentos lacustres.

Actualmente el relieve está en constante cambio debido a la interacción antrópica con el ambiente. El abatimiento de los mantos acuíferos, la desecación de los lagos y la deforestación son las principales causas

Curvas de nivel

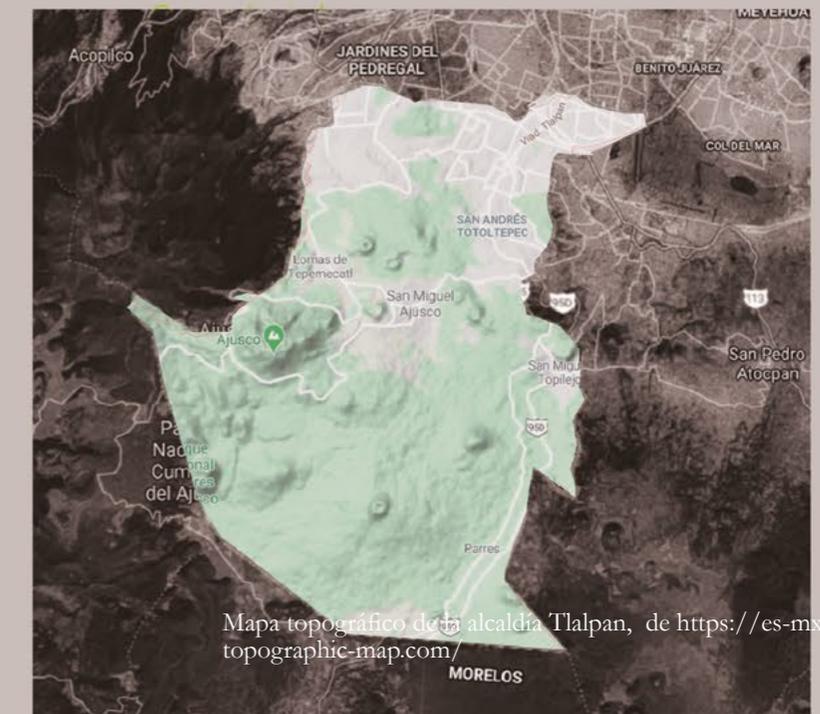
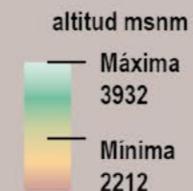
De forma similar, en la alcaldía Tlalpan la zona de estudio se encuentra en una de las partes más bajas en cuanto a relieve, sin embargo sigue siendo una parte en la que la topografía del lugar se hace presente y ha modificado tanto la forma como la traza urbana del sitio.

La topografía de ambas alcaldías representa un reto al momento de resolver los problemas de movilidad y conectividad de ambas.



Áreas naturales protegidas

Leyenda



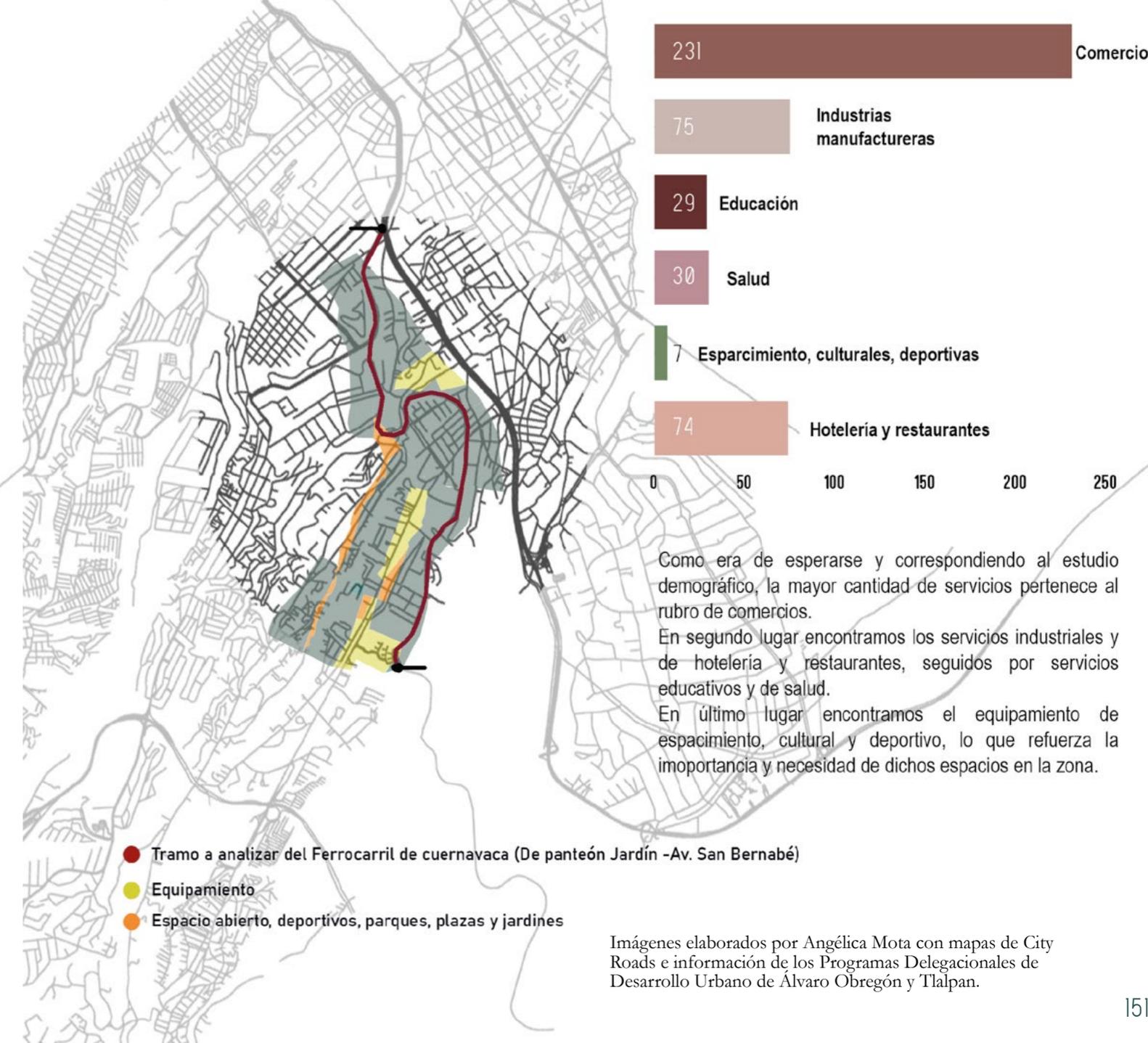
Mapa topográfico de la alcaldía Tlalpan, de <https://es-mx.topographic-map.com/>

USO DE SUELO ÁLVARO OBREGÓN



- Tramo a analizar del Ferrocarril de Cuernavaca (De Panteón Jardín - Av. San Bernabé)
- Uso habitacional con comercio, 3 niveles permitidos, 40% área libre y 1 viv/100m²
- Uso habitacional, 3 niveles permitidos, 40% área libre y 1 viv/100m²
- Centro de barrio
- Equipamiento
- Espacio abierto, deportivos, parques, plazas y jardines

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS ZONA ÁLVARO OBREGÓN



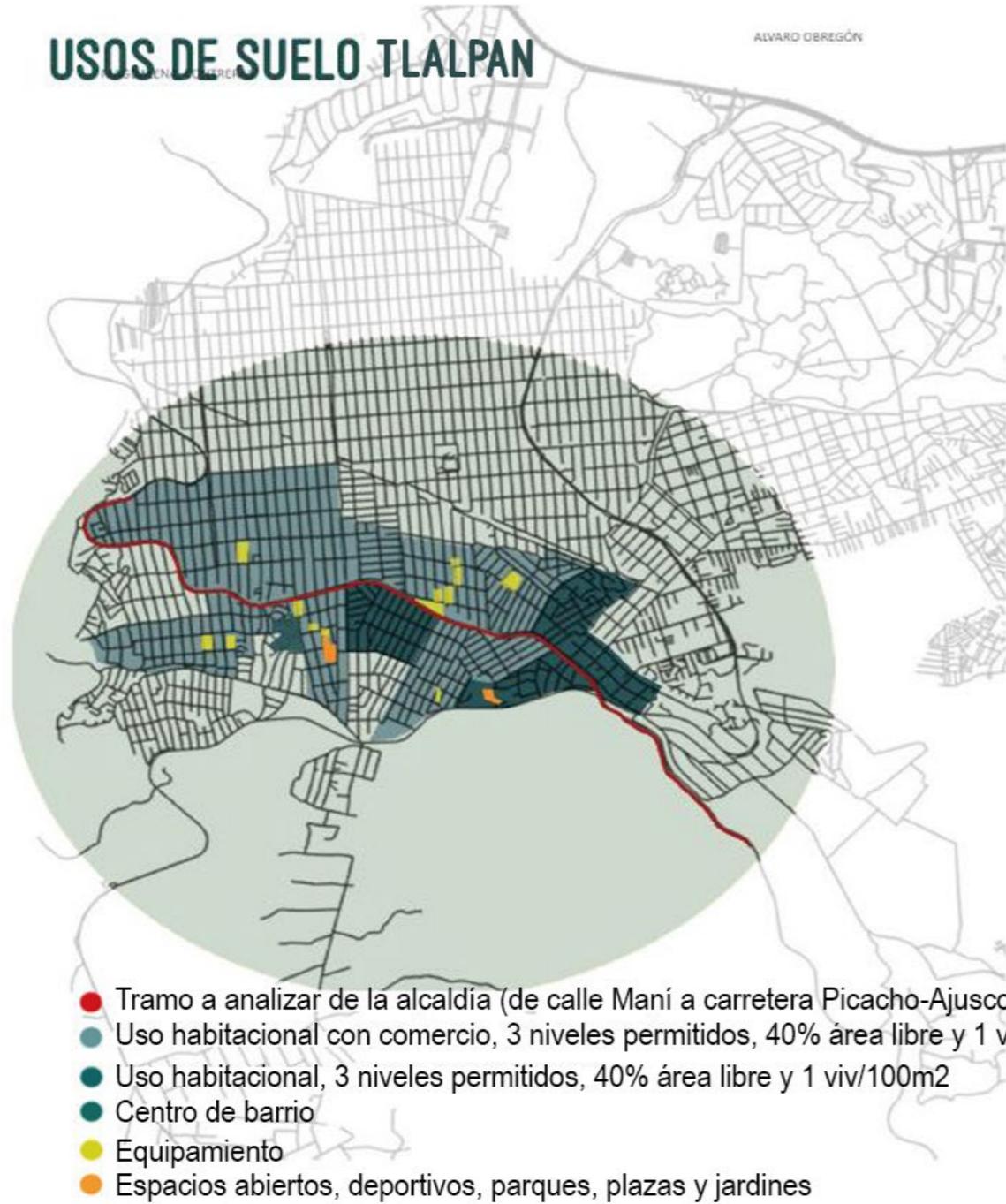
- Tramo a analizar del Ferrocarril de Cuernavaca (De Panteón Jardín - Av. San Bernabé)
- Equipamiento
- Espacio abierto, deportivos, parques, plazas y jardines

Como era de esperarse y correspondiendo al estudio demográfico, la mayor cantidad de servicios pertenece al rubro de comercios. En segundo lugar encontramos los servicios industriales y de hotelería y restaurantes, seguidos por servicios educativos y de salud. En último lugar encontramos el equipamiento de esparcimiento, cultural y deportivo, lo que refuerza la importancia y necesidad de dichos espacios en la zona.

Imágenes elaborados por Angélica Mota con mapas de City Roads e información de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano de Álvaro Obregón y Tlalpan.

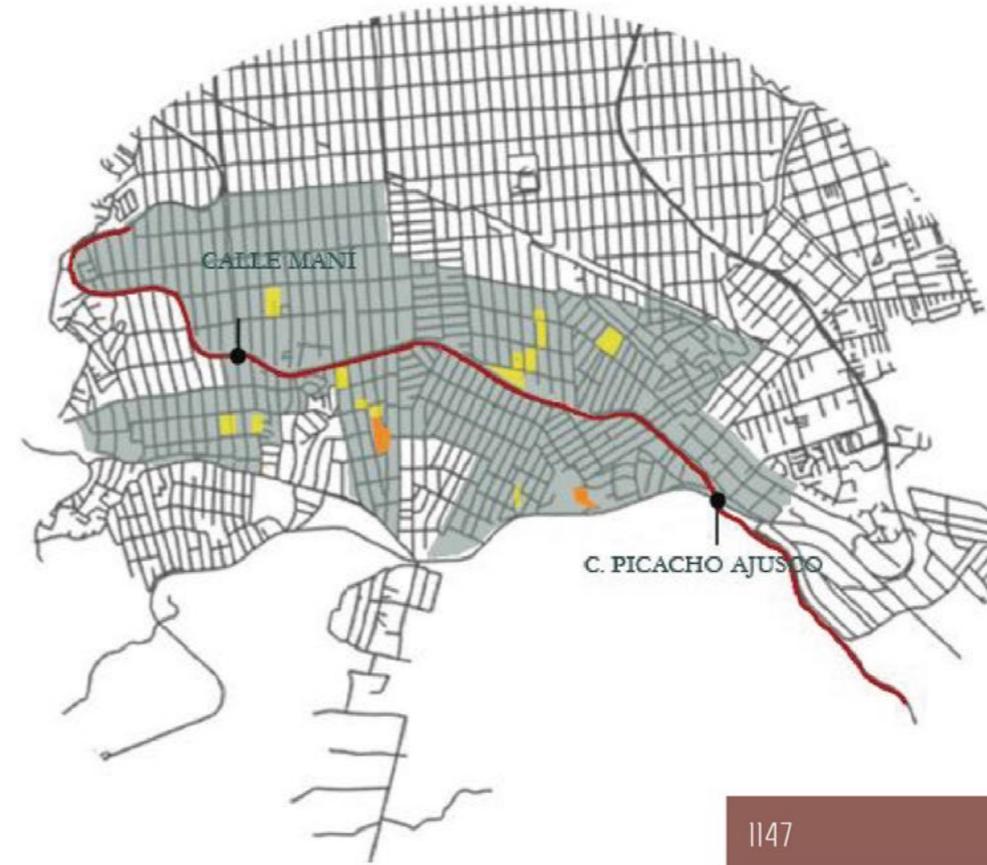
USOS DE SUELO TLALPAN

ALVARO OBREGÓN



Imágenes elaborados por Angélica Mota con mapas de City Roads e información de los Programas Delegacionales de Desarrollo Urbano de Álvaro Obregón y Tlalpan.

EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS ZONA TLALPAN



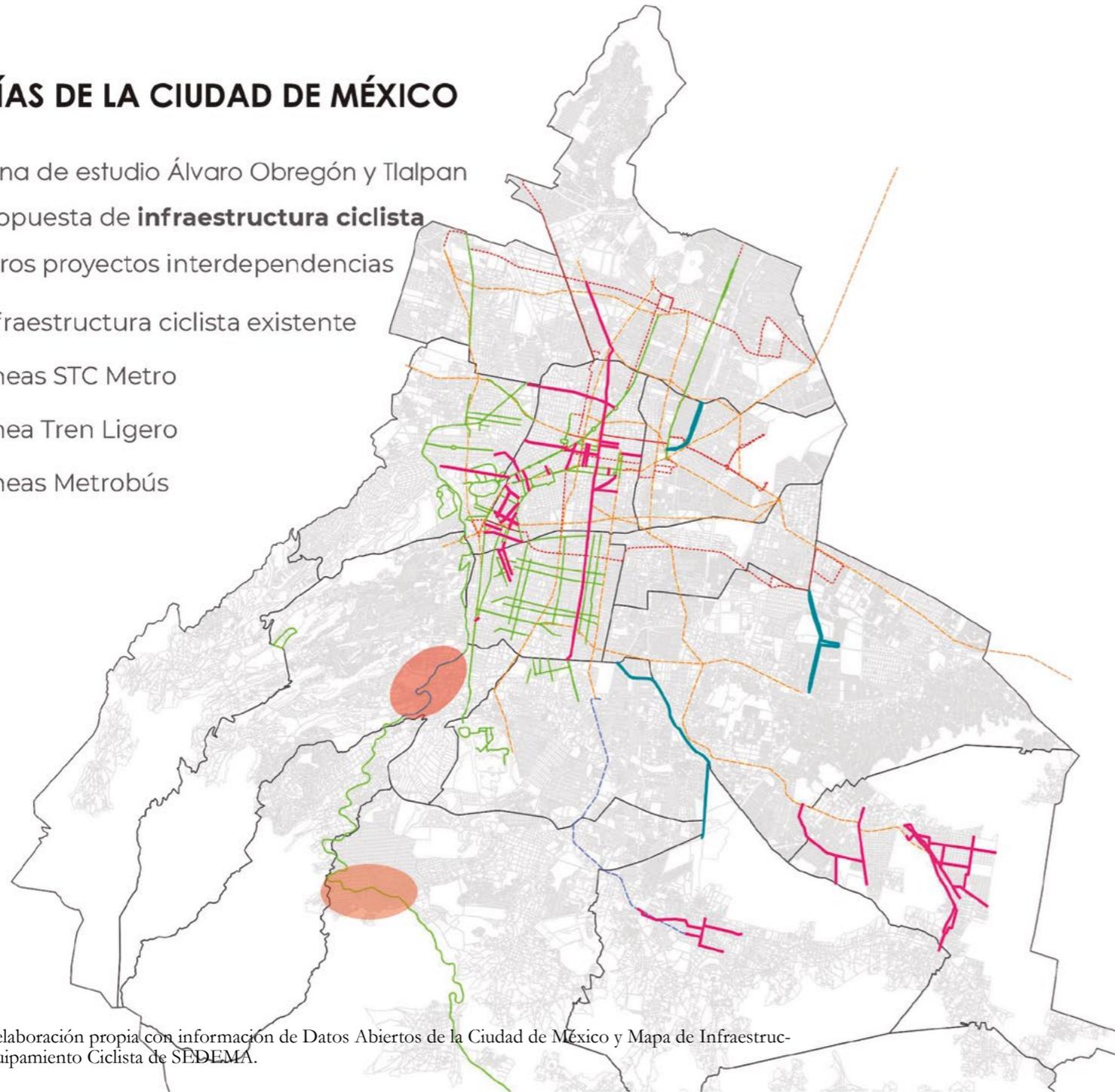
En la zona de estudio de la alcaldía Tlalpan observamos que, siendo un área de extensión similar a la de Álvaro Obregón, tiene una concentración visiblemente mayor de todos los rubros de servicios y equipamientos.

Sin embargo, se mantiene constante el hecho de que el comercio ocupa el primer lugar y los servicios de esparcimiento, culturales y deportivos en último lugar, por lo que la demanda de éstos espacios es alta.



CICLOVÍAS DE LA CIUDAD DE MÉXICO

- Zona de estudio Álvaro Obregón y Tlalpan
- Propuesta de **infraestructura ciclista**
- Otros proyectos interdependencias
- Infraestructura ciclista existente
- - - Líneas STC Metro
- - - Línea Tren Ligero
- - - Líneas Metrobús

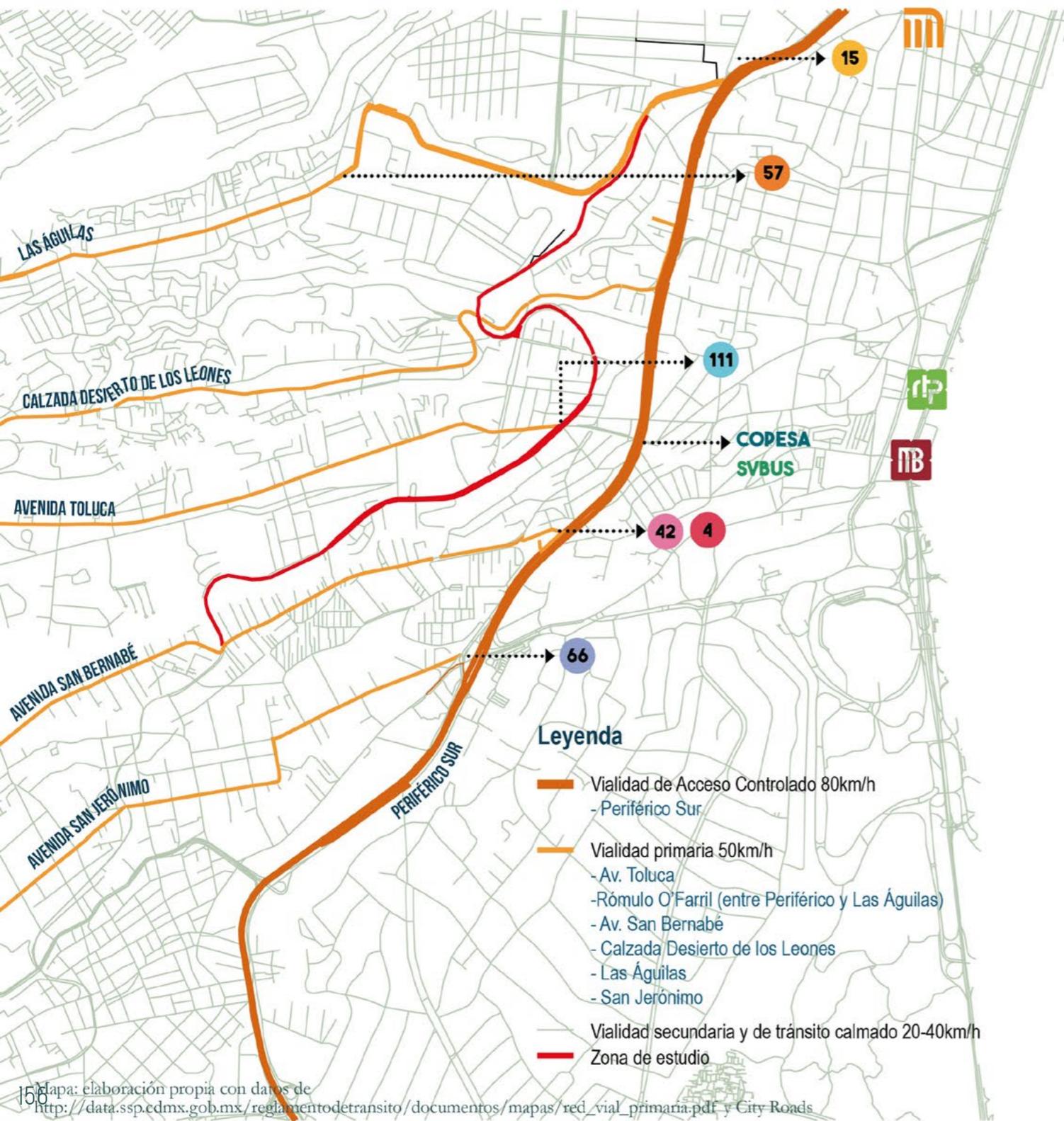


Mapa de elaboración propia con información de Datos Abiertos de la Ciudad de México y Mapa de Infraestructura y Equipamiento Ciclista de SEDEMA.

Una ciudad que privilegia al automóvil privado, sea con inversiones públicas o privadas, está invirtiendo su bien más escaso y valioso, que es el espacio, en la forma de movilidad que más recursos cuesta, que a menos personas sirve y que más externalidades negativas produce, como son contaminación, ruido, estrés, hechos de tránsito, sedentarismo, entre otros

Los principales problemas de la red de ciclovía son:

- Crecimiento disperso de la infraestructura vial ciclista: no es una red.
- Tramos aislados, infraestructura sin cohesión.
- La mayor infraestructura vial ciclista se localiza en zona central de la ciudad.
- Intermodalidad limitada: no conecta con biciestacionamientos masivos y semimasivos en STC Metro.
- No soluciona las barreras urbanas.



MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD: TRANSPORTE PÚBLICO Y RED VIAL ZONA ÁLVARO OBREGÓN

En un inicio el Ferrocarril de Cuernavaca representaba un medio de transporte, una conexión entre varios puntos cuyo principal fin era el comercio.

Durante mucho tiempo así funcionó hasta que en 1997 cesó operaciones, dejando así una infraestructura abandonada que, sin embargo, ya formaba parte de la ciudad.

Como tal, siguió siendo una vía para la movilidad y de conexión, la diferencia es que en lugar del tren, ahora el medio de transporte principal es el automóvil privado.

¿Por qué, siendo una vialidad con un gran potencial para comunicar y conectar una parte importante de la zona poniente de la Ciudad de México, se dio prioridad al medio de transporte que menos gente utiliza?

¿Por qué la conectividad en medios de transporte sustentables es tan escasa teniendo los elementos para que sea eficiente y rápida?

Transporte público

- Barranca del Muerto, L7 (El Rosario-Barranca del Muerto)
- Doctor Gálvez, L1 (Indios Verdes-el Caminero)
- Línea La Bombilla-Centro Comercial Santa Fé

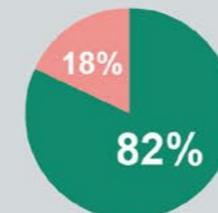
TRANSPORTE CONCESIONADO

- Olivar del Conde-San Ángel
- Mixcoac-San Bartolo
- Contorno Álvaro Obregón
- Ojo de Agua-San Ángel
- Miguel Ángel de Quevedo-Atacaxco
- Miguel Ángel de Quevedo-Atacaxco
- Corredor Toreo-Canal de Chalco
- Plaza Toreo-Tepepan

El transporte público concesionado...

Es el principal medio de transporte, por encima del Metro y Metrobus

De cada \$100 se gastan



De los traslados en la CDMX se hacen en transporte público concesionado



En transporte público concesionado

Implica más tiempo en traslados.



54% Más tiempo en transporte público que en automóvil privado

Es inseguro.



De los usuarios de transporte público se sienten inseguros.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD: TRANSPORTE PÚBLICO Y RED VIAL ZONA TLALPAN

A diferencia de la alcaldía Álvaro Obregón, la alcaldía Tlalpan cuenta con menos vialidades principales. Sin embargo, cuenta con mayor número de rutas de transporte público concesionado en la zona.

Probablemente eso se deba a que tanto la traza urbana como la topografía son más regulares, haciendo que la movilidad y conectividad sea más fácil que en la accidentada zona de Álvaro Obregón.

No obstante, el transporte público no concesionado se encuentra todavía demasiado alejado de esta zona, por lo que se vuelve complicado llegar a él de forma eficiente a menos que se utilice automóvil privado.

Al tener pocas vialidades principales cerca, la conexión con el resto de la ciudad se vuelve muy limitada. **¿cómo conectar esta zona con el resto de la ciudad?**

Transporte público

-  Universidad, L3 (Indios verdes-Universidad)
-  Perisur, L1 (Indios Verdes-el Caminero)

TRANSPORTE CONCESIONADO

-  41 San Ángel-Torres de Padierna
-  66 Pedregal- San Ángel
-  76 Ciudad Universitaria-2 de Octubre
-  87 Taxqueña-Bosques del Pedregal
-  60 Ciudad Universitaria-Lomas Altas
-  111 Metro CU-Bosques del Pedregal
-  40 Belvedere-Estadio Azteca
-  39 Cuchilla-Estadio Azteca
- COPESA** Corredor Toreo-Canal de Chalco
- SVBUS** Plaza Toreo-Tepepan

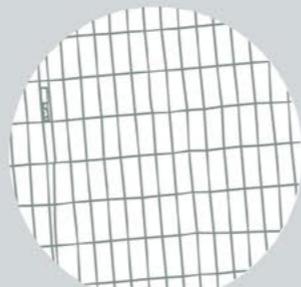
Tipos de traza urbana en la alcaldía tlalpan



De "plato roto" o irregular

Podemos encontrar dos tipos de traza urbana muy diferentes entre sí. **¿El hecho de ser ortogonal significa que hubo planeación urbana?**

Lo que sí sabemos es que en la zona irregular hay mucha menor cantidad de rutas de transporte público. Podemos inferir que **la movilidad también tiene que ver con la forma urbana.**



Ortogonal o regular



Leyenda

-  Vialidad de Acceso Controlado 80km/h - Periférico Sur
-  Vialidad primaria 50km/h - Carretera Picacho-Ajusco
-  Vialidad secundaria y de tránsito calmado 20-40km/h
-  Zona de estudio

**CARPETAS DE INVESTIGACIÓN
2017 A 2020 Y ACCIDENTES
VIALES 2017 A 2019**



GEOGRAFÍA DE LA INSEGURIDAD: ZONA TLALPAN

En el mapa están representados los datos de la Fiscalía General de la República sobre las **Carpetas de Investigación** registradas entre el 2017 y 2020 en la zona de estudio de la alcaldía Tlalpan, así como los **incidentes viales reportados por C5** entre 2017 y 2019.

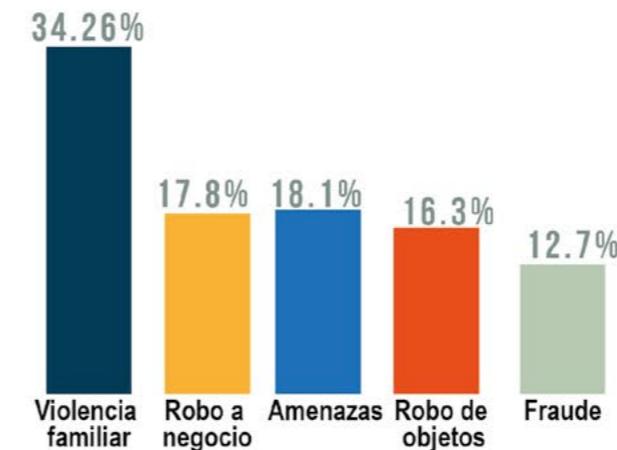
En cuanto a la traza urbana pudimos observar que dentro de la trama de calles secundarias y tránsito calmado también hay **callejones** y es precisamente ahí donde ocurren la mayoría de los delitos de esa zona.

A diferencia del mapa homólogo de la alcaldía Álvaro Obregón, podemos observar que esta zona cuenta únicamente con una vialidad primaria, la **Carretera Picacho-Ajusco**, que es precisamente donde se concentran la mayor cantidad de delitos e incidentes viales. Otra anotación interesante es que en calles como **Mani y Homún** también hay una concentración relevante de delitos y accidentes.

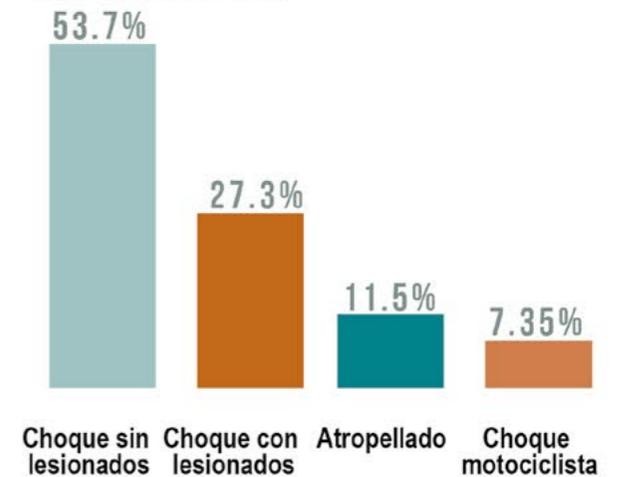


En general en la zona de tránsito calmado los registros de incidentes viales son mucho menores. Tal vez se deba al hecho de que son vialidades de baja velocidad

Principales delitos registrados en las carpetas de investigación de la FGJ. 2017-2020



Principales incidentes viales registrados por C5. 2017-2019



Fuente: Elaboración propia con base en Carpetas de Investigación de la FGJ e Incidentes viales reportados por C5. Datos Abiertos Ciudad de México. Google noticias, Facebook y Twitter

De la información anterior quisiéramos resaltar dos aspectos importantes sobre los cuales basaremos nuestras propuestas de estrategias proyectuales: **la conectividad y el comercio.**

Recordemos que en un inicio, el Ferrocarril a Cuernavaca era una vía de conexión entre varios puntos que transportaba mercancía para fines comerciales. Creemos que estos dos aspectos son fundamentales aún en el terreno vacío con el que nos enfrentamos actualmente.

Como pudimos ver, ambas alcaldías se caracterizan por tener una **topografía peculiares** con curvas de nivel muy pronunciadas. Sin embargo el proceso de urbanización de cada zona fue completamente diferente. Mientras en Álvaro Obregón la traza siguió las curvas de nivel, en Tlalpan fueron completamente ignoradas y se siguió una traza ortogonal.

Con base en lo anterior es que decidimos que la movilidad y conectividad deben ser los ejes rectores de nuestras estrategias proyectuales, haciendo alusión a la historia de las vías del ferrocarril, y utilizando el carácter de vialidad que

actualmente tienen para atender una de las más importantes necesidades de ambas demarcaciones. Creemos que impulsando dichos ejes, el comercio surgirá como un efecto colateral y potencialmente reactivará las zonas.

Para explicar y aplicar dichas estrategias proyectuales, decidimos elaborar una **guía** en la cual desarrollamos a profundidad las diferentes propuestas de intervención, en qué puntos específicos de las zonas de estudio las estamos aplicando y finalmente unos ejemplos de cómo se verían físicamente en los puntos a intervenir.

Dichos ejemplos son subjetivos y representan la interpretación que cada una de nosotras le dio a la información recabada así como al lugar y cómo cambiaría una vez intervenido. Las estrategias proyectuales no pretenden crear una única visión de éstos espacios, sino aspiran a que, habiendo una infinidad de visiones e interpretaciones diferentes, todas sean positivas.

GUÍA DE ESTRATEGIAS PROYECTUALES

¿Por qué esta guía?

Las actuales guías o manuales de planificación urbana tienen como propósito informar e instruir acerca de las ideas, el diseño, la construcción y el mantenimiento de las obras públicas.

Para que éstas sean útiles deben ser desarrolladas y construidas para las personas a las cuales va a impactar y según el contexto en el que está destinada para ser utilizada.

Estas guías ya existentes pretenden proporcionar los objetivos generales del espacio público y las medidas específicas o “ideales” para elementos como calles, andenes y áreas verdes. Sin embargo, cuando se intentan aplicar estas guías no siempre son funcionales o terminan siendo inapropiadas para el contexto en el que se plantean aplicar. El principal problema de estos manuales es que han sido pensados sin tomar en cuenta los elementos más esenciales como lo son la geografía, la topografía, los usos de suelo, la densidad de los barrios, la naturaleza siempre

cambiante del espacio y por supuesto el contexto social. Debido a esto muchas veces la aplicación de estas guías en los espacios no funcionan o simplemente no son factibles.

Muchas veces estos manuales y guías de diseño limitan el potencial de desarrollo de los espacios.

Éstas guías generalmente:

- Requieren de experiencia profesional
- Requieren de recursos para implementar y mantener los proyectos
- Disponen de especificaciones en el diseño
- Sugieren un diseño estandar que puede “funcionar” para todas las zonas de la ciudad sin tomar en cuenta ningún contexto.

Es por eso que creemos que hay una necesidad de generar una guía o manual de posibles estrategias en donde podamos sentar las bases que puedan servir para la producción del espacio público a partir del estudio del sitio y del contexto social y lo que este engloba.

Nuestras propuestas para esta guía de posibles estrategias de acción para el Ferrocarril de Cuernavaca son:

- Desarrollar herramientas que logren la unión de todos y cada uno de los espacios pertenecientes a este proyecto y así lograr mediante la vida en comunidad, la comunicación y la cohesión social la potencialización de y rehabilitación del espacio a partir de la búsqueda de objetivos comunes
- Proporcionar ideas, inspiración y métodos para el desarrollo de nuevos espacios públicos y la mejora de los espacios existentes
- Servir como un documento vivo que pueda ser actualizado regularmente con ejemplos y objetivos actuales

Esta guía será el primer paso para que se pueda alentar a generar un diálogo entre este espacio y el resto de la ciudad, también se espera que mediante la convivencia social las estrategias de acción sean un vehículo para generar una mejor calidad de vida para los que habiten este espacio y que sobretodo mejore los espacios inmediatos a este, les de identidad y que en la medida en que

la gente se apropie en el buen sentido de estos, logre disminuir o en el mejor de los casos erradicar problemas de inseguridad, violencia, segregación espacial, etc.

Estos elementos de contextualización nos llevarán a #n de enfoques que nos ayudarán a operar a diferentes escalas, con diferentes actores y en distintos marcos temporales

Finalmente queremos dejar en claro que las estrategias de acción de este manual son intencionalmente abiertas y pueden ser utilizadas como herramientas de planificación, conversación y conexión entre los diferentes factores de la comunidad y la ciudad.

Las estrategias que describiremos en el siguiente trabajo son ejemplos que pueden variar con respecto a la participación de la sociedad y el contexto, algunas de ellas podrán ser aplicadas de manera directa si el caso lo permite, otras seguramente necesitaran de un análisis o participación más profunda de alguna de las esferas que engloba la ciudad(social, política, económica, geográfica, arquitectónica, ambiental, etc) para su definición adecuada.

Este manual busca de cierta forma que

ciertas acciones o tácticas puedan contribuir a una visión más amplia del espacio, que podrían ir desde colocar mobiliario urbano en un lugar determinado a promover actividades de cohesión social como el street art, buscando siempre acciones que los habitantes puedan adoptar y que sean capaces de impactar de manera positiva los espacios y que impliquen la participación ciudadana.

La guía se estructura en 3 apartados en los cuales estaremos explicando de forma detallada cuáles son las estrategias proyectuales principales que decidimos aplicar a las zonas de estudio en ambas alcaldías.

- El primer apartado es de **análogos**, una pequeña compilación de proyectos ya construidos en los cuales se aplicaron las estrategias proyectuales que proponemos y tuvieron éxito.

- En el segundo apartado encontraremos un **mapa general** en el cual ubicamos los puntos específicos de las zonas de estudio que decidimos intervenir, aunado a eso, también explicamos con **diagramas** cada una de los tipos de intervención

- Finalmente el tercer apartado se

compone de una **tabla por zona** y su mapa correspondiente. En la tabla se encuentra resumida la **información general** del área de estudio de cada alcaldía: secciones, características, diagnóstico y estrategias. Y en el mapa están ubicadas cada una de dichas secciones para una lectura más fácil.

Después encontraremos una serie de **imágenes “diagnóstico” e imágenes “intervenidas”**. Como su nombre lo dice, las imágenes diagnóstico se encargarán de darnos una visión general del estado actual de los puntos a intervenir, mientras que las imágenes “intervenidas” son nuestras propuestas proyectuales aplicadas a dichos puntos. La técnica que decidimos utilizar para representar gráficamente nuestras ideas es la de *collage*.

Éstas imágenes funcionan como conclusión del presente capítulo y de la tesis en general pues condensan el proceso de investigación reflejado en el marco teórico (capítulos 1 a 3), los posteriores análisis histórico, urbano y de seguridad, y su aplicación en forma de estrategias proyectuales a un caso de estudio específico.

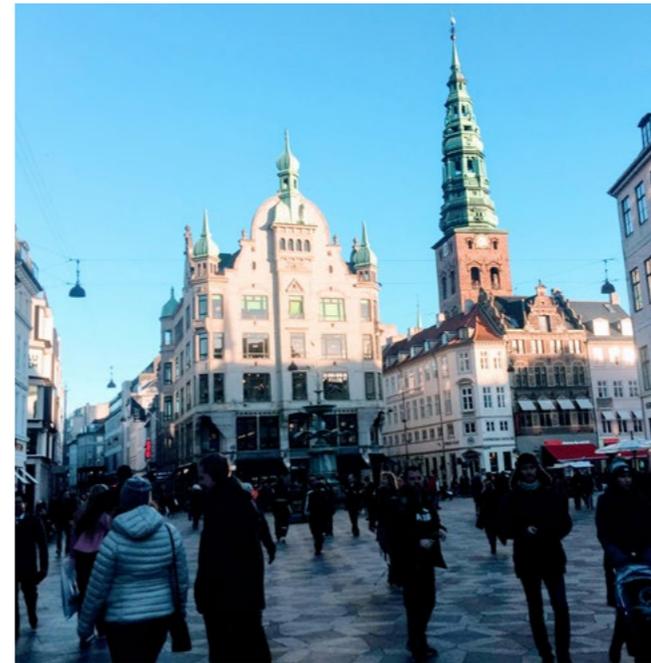
APARTADO 1: ANÁLOGOS

Estrategia proyectual: Creación de lugares de reunión.

Proyecto: Paprocany Lake Shore Redevelopment / RS + Robert Skitek en Polonia

El lago Paprocany es el lugar en el que los habitantes de Tychy regularmente pasan su tiempo libre.

El concepto se basa en el malecón de madera que recorre la orilla del lago y alternadamente serpentea entre el lago y la tierra firme. Dicho malecón está conectado con una ciclovía y paso peatonal ubicados a sus espaldas y desciende al lago. En una sección el malecón tiene una abertura con una red a tensión sobre el agua así como bancas especialmente diseñadas que podrían ser utilizadas como tribunas para observar las competencias de deportes acuáticos organizadas en el lago.



Estrategia proyectual: Creación de lugares de reunión.

Proyecto: Strøget / Copenhagen

La rehabilitación peatonal de esta gran avenida y la exclusión total de los vehículos ayudó a generar un espacio de encuentro y convirtió en un gran corredor, en donde encima, añadieron mobiliario urbano, vegetación, fuentes y otros de elementos para lograr que la gente se detuviera y que se generaran convivencias y recorridos dentro del espacio.



De igual manera este espacio impulsó la economía de los locales que lo rodeaban.

Fotografías de Google Images

Estrategia proyectual:Pequeñas conexiones

Proyecto: Festina lente / Adnan Alagic, Bojan Kanlic & Amila Hrustic en Sarajevo

Festina lente, ligero, ágil, adaptable, contactos casuales entre objetos y seres humanos. La idea básica del puente es la unión de lo secular y lo espiritual además de establecer un balance entre el lado izquierdo y el lado derecho.

En el puente se encuentran dos bancas en una sección techada lo que hace al puente también un lugar de reunión e interacción.



Estrategia proyectual:Pequeñas conexiones

Proyecto: Comuna 13 Medellín, Colombia

Mediante la creación de pequeñas conexiones, incrementación de escaleras y corredores para los peatones la comuna de Medellín creó diferentes espacios que poco a poco fueron articulando el lugar llegando hasta sus más profundos rincones. la iluminación, el arte callejero, el cambio en los pavimentos, el mobiliario y la creación de andenes permitieron y fomentaron la movilidad y la seguridad en estos espacios.

Gracias a la creación de estos corredores y pequeños puntos de reunión se generaban más interacciones sociales en donde el baile, la música y el arte se convirtieron poco a poco en una expresión e identidad del lugar, de esta manera la violencia y delincuencia fueron disminuyendo y el turismo comenzó a llegar al lugar.

Fotografías de Google Images

**Estrategia proyectual:
Infraestructura para
comerciantes**

Proyecto: Modernización del “Pasillo de la salmonella” en Ciudad Universitaria / Gobierno de la Ciudad de México, delegación Coyoacán y organización civil “Los Rescatadores”

Con una inversión de alrededor de 10 millones de pesos, 31 puestos nuevos de acero inoxidable para vender comida abren sus puertas a los miles de estudiantes que asisten todos los días a la máxima casa de estudios del país. Cada uno de los nuevos establecimientos cuenta con medidor de luz, así como con tubería de agua, gas y drenaje, nuevas luminarias, así como cocinas industriales.

Se trata de un proyecto de modernización de la zona conocida como el “Pasillo de la Salmonella” cuyo principal objetivo es regular el comercio ambulante de la zona además de brindar un mejor servicio a los usuarios.



**Estrategia proyectual:
Infraestructura para
comerciantes**

Proyecto: Piazza Vittorio Veneto, Torino, Italia

Esta gran plaza combina el espacio público con una basta cantidad de comercio que durante el día abre sus puertas y se extiende a los largo de los cuadrantes que además de ser espacios acondicionados para el uso y la permanencia de los peatones, también está rodeada de manera por dos principales vías en la ciudad de Torino, que ayudan al flujo constante de peatones en este espacio. Sus grandes pórticos generalmente sirven como locales efímeros para el comercio ambulante, todas estas instalaciones le dan vida a la plaza y la han convertido en uno de los espacios recreativos, de reunión y comercio de la ciudad tanto de día como de noche.

Fotografías de Google Images y de Angélica Mota

Estrategia proyectual: Grandes conexiones

Proyecto: Parque urbano Guaíba / Jaime Lerner Arquitectos Asociados en Brasil

Ubicado en Porto Alegre, el Parque Urbano Guaíba le regresa a sus ciudadanos el uso y apreciación de uno de sus más preciados paisajes naturales: el río Guaíba. Se trata de una intervención de 56.7 ha a lo largo de 1.5km que recorren la orilla del río.

Serios problemas de seguridad, abandono y degrado habían hecho del área una zona problemática para la ciudad. Con la construcción del parque se creó un punto de reunión para sus 1.5 millones de habitantes.



Fotografías de Google Images



Estrategia proyectual: Actividades recreativas en el espacio público

Proyecto: Happy Wall / Thomas Dambo en Copenhague

Proyecto creado en las paredes exteriores de la construcción perteneciente al petro Kgs Nyrtorv en Copenhague. La pieza consiste en 1728 paneles de madera los cuales pueden rotarse para mostrar mensajes, arte con pixeles u otras intervenciones en el espacio público.



Estrategia proyectual:
Homogeinización del espacio con color

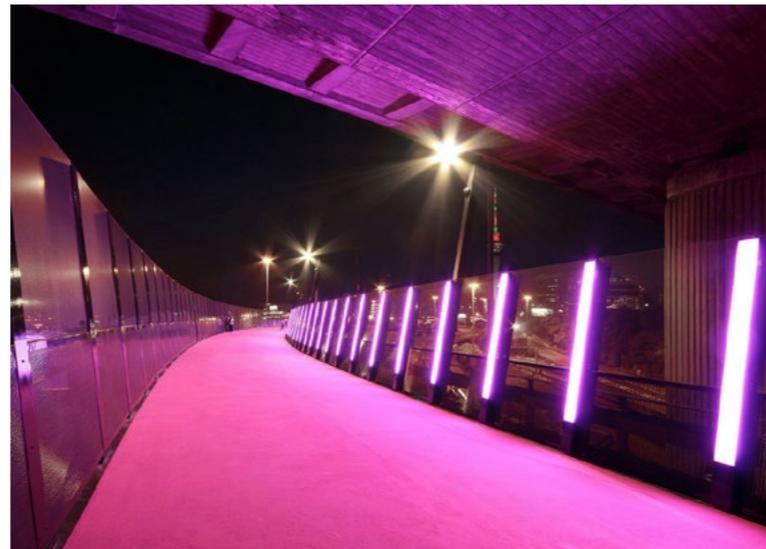
Proyecto: LightPathAKL / Monk Mackenzie Architects en Nueva Zelanda

LightPathAKL transforma 600 metros de autopista en una ciclovía dinámica, completando un importante nexo en la red vial de la ciudad de Auckland.

El proyecto se inició cuando un estudio identificó el potencial de una sección abandonada de una autopista para ser reutilizada como ciclovía.

Arquitectónicamente el proyecto debe funcionar al mismo tiempo en dos escalas: la macro y la micro (la ciudad y los individuos).

Como proyecto a escala urbana, se utilizó una porción de una red de infraestructura vial en desuso que recorre la ciudad de Auckland. Para crear un impacto a escala urbana se empleó un color rosa brillante para el asfalto lo que transformó el espacio de autopista abandonada a un moderno espacio urbano utilizado por ciclistas y peatones.

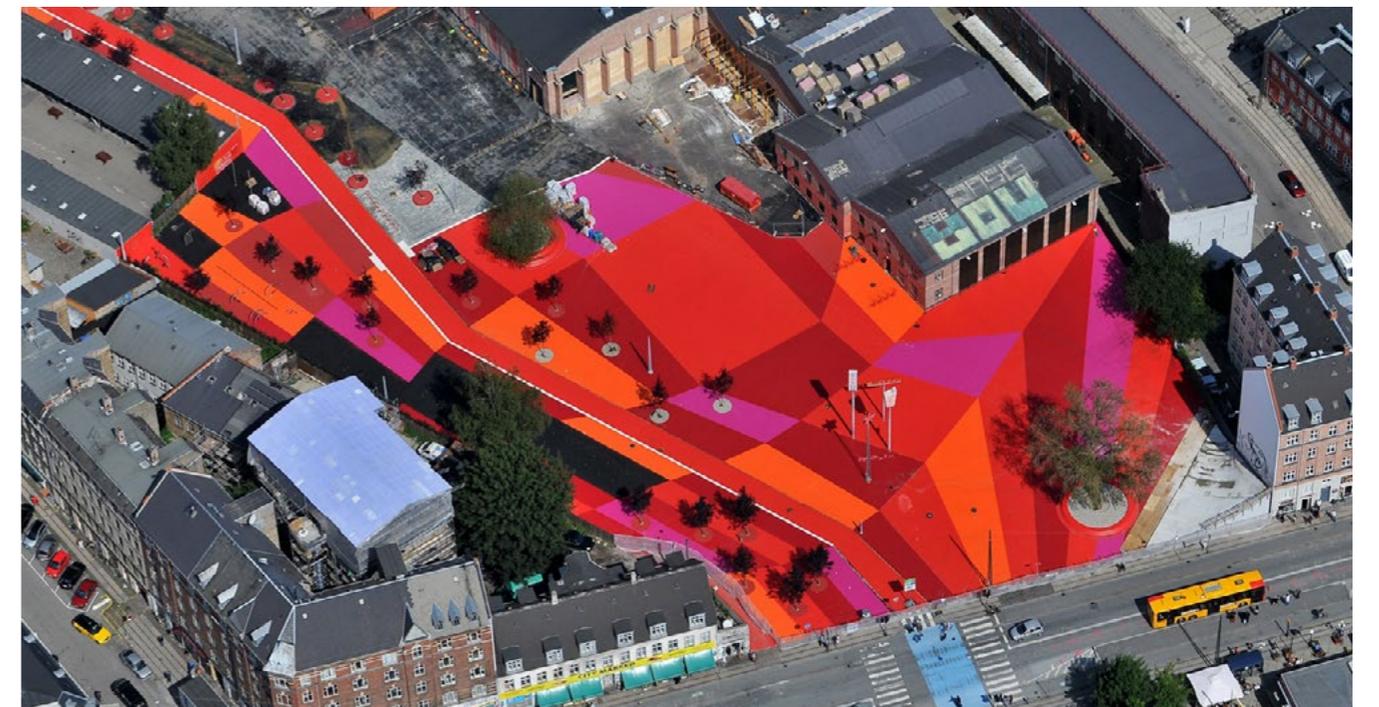


Estrategia proyectual: Homogeneización del espacio con color

Proyecto: Superkilen Urban Park, Copenhagen

Este parque utilizó el color en sus espacios para animar y dirigir las actividades que se generaban en la calle.

El color muchas veces puede ser usado para dirigir el tráfico, la recreación y la curiosidad.



Fotografías de Google Images

Estrategia proyectual: Construcción social del espacio público

Proyecto: Placemaking Latinoamérica

El placemaking es un proceso de empoderamiento social que ayuda a construir democracia local y cotidiana desde el espacio público, buscando que diferentes autores asuman responsabilidades compartidas para la transformación y el desarrollo de la ciudad. Los encuentros internacionales de placemaking comenzaron en Detroit, EUA en 2013 y desde el LAB Ciudades del BID se apoya el creciente movimiento Placemaking latinoamericano, con el propósito de reunir experiencias de profesionales en urbanismo participativo en la región.

Bajo esta metodología, el “Placemaking Latinoamérica” se presenta como un espacio dinámico, horizontal e innovador de experimentación urbana, con el apoyo de la comunidad organizada, los gobiernos locales y el sector privado.



Estrategia proyectual: Construcción social del espacio público

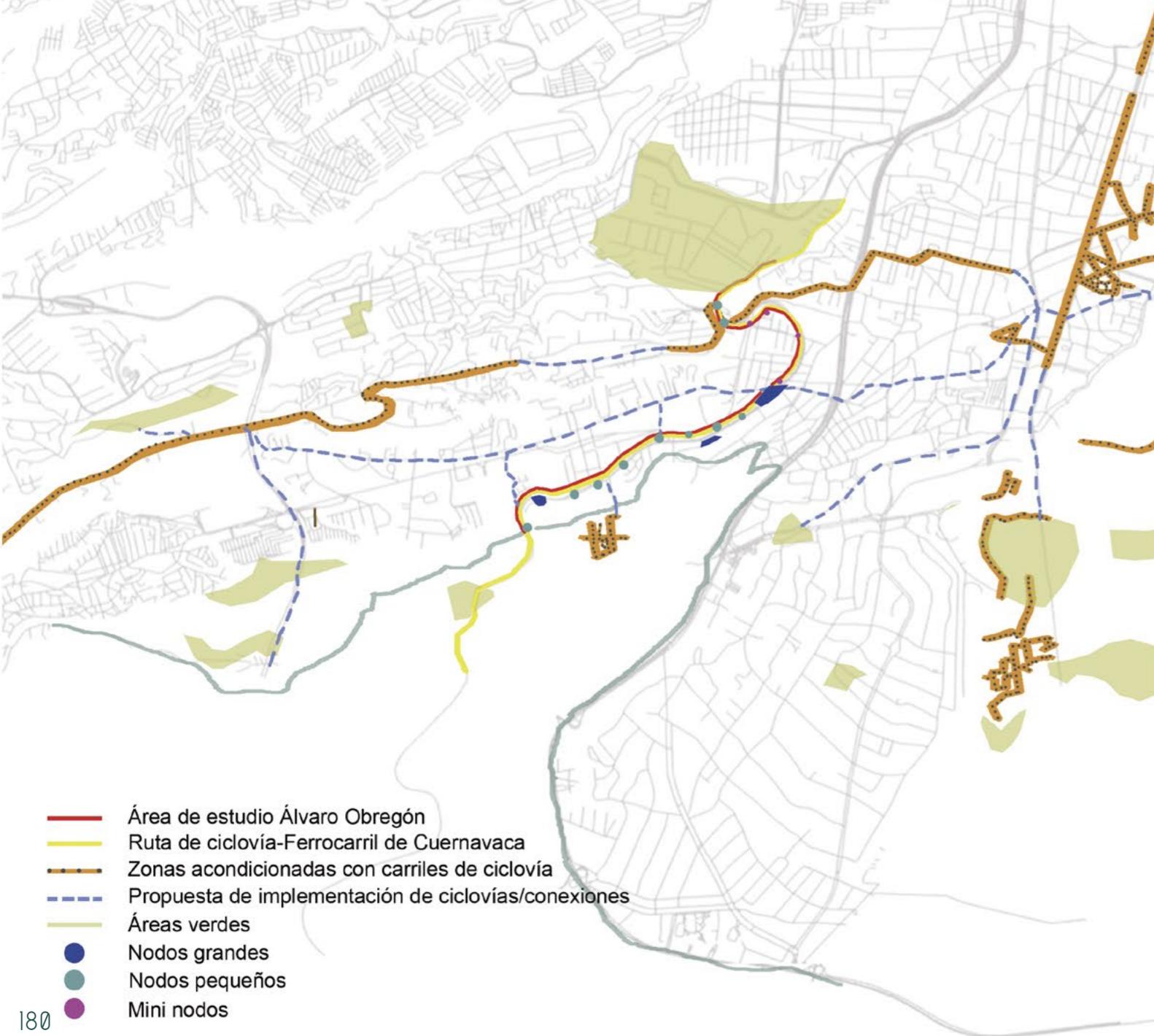
Proyecto: Urbanismo táctico y participación ciudadana

Estos espacios han sido diseñados por y para los ciudadanos, con iniciativas propias que primordialmente buscaban la seguridad, la apropiación y significación del espacio o simplemente la reactivación de estos.

Las intervenciones y aportaciones al espacio público van desde acciones como pintar los cruces peatonales o implemetar colores en las calles, hasta el diseño y creación de mobiliario, street art o implementación de la iluminación o vegetación en los mismos.

Fotografías de Google Images

DIAGRAMA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA DELEGACIÓN ALVARO OBREGÓN



EJEMPLOS DE INTERVENCIÓN

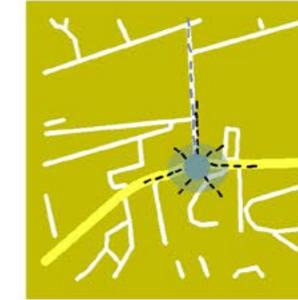
El espacio público se construye a partir de distintos elementos y objetivos, en esta sección mostraremos algunos ejemplos de los tipos de espacios públicos que pudieran ser implementados y cambiar de manera positiva la Ciclovía del Ferrocarril de Cuernavaca

MINI NODOS



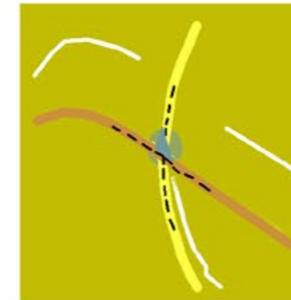
Espacios como cruces, darles sentidos de pertenencia a estos espacios, volverlos seguros y adecuados

PEQUEÑOS CONECTORES



Dar movilidad a los bordes y generar mejores accesos a los servicios. podrían generarse nuevos corredores o conectores de movilidad en las zonas más marginadas y generar accesos más fáciles al ferrocarril o a las periferias

NODOS PEQUEÑOS



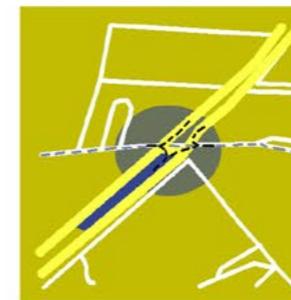
Pequeñas plazas o espacios comunitarios, pensados para generar reuniones sociales y comercio ambulante

GRANDES CONECTORES

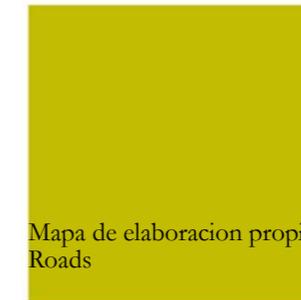


Conexiones con grandes nodos, espacios que fomenten el movimiento, pueden ser las calles que conectan con los grandes nodos o nodos barriales, y destacarse como corredores más activos, seguros y acogedores.

NODOS GRANDES



Plazas o espacios de recreación, espacios que funcionan y sirven para albergar a una mayor cantidad de personas y que propician actividades sociales o son espacios adecuados para comercio, estaciones de bicicletas o culturales.



Mapa de elaboración propia, mapa base de City Roads

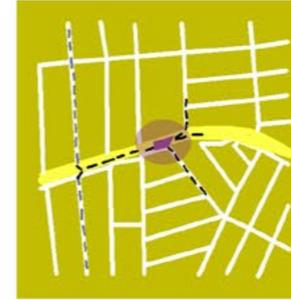
DIAGRAMA DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA DELEGACIÓN TLALPAN



EJEMPLOS DE INTERVENCIÓN

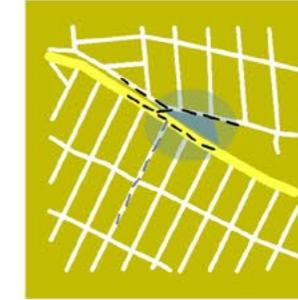
El espacio público se construye a partir de distintos elementos y objetivos, en esta sección mostraremos algunos ejemplos de los tipos de espacios públicos que pudieran ser implementados y cambiar de manera positiva la Ciclovia del Ferrocarril de Cuernavaca

MINI NODOS



Espacios como cruces, darles sentidos de pertenencia a estos espacios, volverlos seguros y adecuados

PEQUEÑOS CONECTORES



Dar movilidad a los bordes y generar mejores accesos a los servicios. podrían generarse nuevos corredores o conectores de movilidad en las zonas más marginadas y generar accesos más fáciles al ferrocarril o a las periferias

NODOS PEQUEÑOS



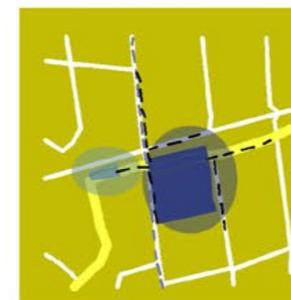
Pequeñas plazas o espacios comunitarios, pensados para generar reuniones sociales y comercio ambulante

GRANDES CONECTORES



Conexiones con grandes nodos, espacios que fomenten el movimiento, pueden ser las calles que conectan con los grandes nodos o nodos barriales, y destacarse como corredores más activos, seguros y acogedores.

NODOS GRANDES



Plazas o espacios de recreación, espacios que funcionan y sirven para albergar a una mayor cantidad de personas y que propician actividades sociales o son espacios adecuados para comercio, estaciones de bicicletas o culturales.



Mapa de elaboración propia, mapa base de City Roads

APARTADO 3.

ALCALDÍA ALVARO OBREGÓN-ZONA DE ESTUDIO Y SECCIONES

SECCIÓN 1 De Panteón Jardín a Calzada Desierto de los Leones

SECCIÓN 2 De Calzada Desierto de los Leones a Av. Toluca

De Av. Toluca a Andador Miguel Hidalgo **SECCIÓN 3**

De Andador Miguel Hidalgo a Avenida San Bernabé **SECCIÓN 4**

Fotografía satelital de Google Earth

TABLA DE DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS POR SECCIÓN

Sección 1		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional y comercio No hay tránsito vehicular No circula transporte público	Segregación por apropiación Asentamiento irregular Desaparece la ciclovía Interrupción de banquetas Problema de basura	Regulación del asentamiento irregular Estaciones de renta de bicicletas Mobiliario transitorio Señalización de la vía pública e iluminación
Sección 2		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional (Nivel alto y medio) Dos carriles en cada sentido No comercios ni oficinas Estacionamiento sobre calle No hay transporte público sobre la vía	Falta de señalización e iluminación Segregación por apropiación Descuido de vegetación Falta de banquetas Descuido general	Señalizar e iluminar adecuadamente Dieta de vía Construcción y ensanche de banquetas Intervención en intersecciones Biciestacionamientos y estaciones de préstamo o renta de bicicletas Integración de comercio ambulante
Sección 3		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso mayormente industrial, poco comercio, vivienda y equipamiento Dos carriles en cada sentido Estacionamiento sobre calle No hay transporte público No hay banquetas a ambos lados	Falta de señalización e iluminación Vegetación descuidada Estacionamiento en lugar de banquetas Se da prioridad al automóvil Bajo nivel de movilidad Flujo peatonal bajo Falta de conexiones entre el desnivel y la ciclovía Problemas de basura	Señalizar e iluminar adecuadamente Dieta de vía Ensanche de sección de banquetas Mantenimiento a vegetación Programa de bicicletas públicas y biciestacionamientos Integración de comercio Mobiliario urbano Propuesta de arte urbano para darle identidad al sitio y generar actividades Uso de estacionamientos y espacios exteriores de las fábricas para colocar comercio ambulante Conexiones entre zonas con mayor desnivel topográfico y la ciclovía Propuesta de vías de conexión y actividades para generar flujo de peatones
Sección 4		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional y terrenos colindantes privados Un carril para automóvil y uno para ciclovía No hay estacionamiento sobre la vía No hay banquetas	Segregación por privatización Negación del espacio Descuido general Falta señalización e iluminación Nivel de movilidad muy bajo Flujo peatonal muy bajo No hay protección entre carril de autos y ciclovía Interrupción de campo visual por murallas	Señalizar e iluminar adecuadamente Hacer tramo peatonal y ciclista Conectar con edificios Integrar comercio Mobiliario urbano Vegetación Biciestacionamientos Programa de bicicletas públicas

SECCIÓN 1. DE PANTEÓN JARDÍN A CALZADA DESIERTO DE LOS LEONES



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill con Calzada Desierto de los Leones.

Consideramos que este es un punto importante donde valdría la pena hacer una intervención ya que, como podemos ver, es una zona casi completamente dedicada al automóvil.

En color rojo podemos ver el espacio que ocupan los automóviles motorizados, en turquesa el espacio dedicado a los peatones y el color amarillo marca lo que deberían ser las vías del ferrocarril (actualmente ciclovía).

Se puede observar la segregación por apropiación, el mal estado de la vialidad, la ciclista pierde continuidad y no hay una señalización adecuada.

Estrategias proyectuales/recomendaciones

- Dar continuidad a la ciclovía y resaltar con un color llamativo
- Construir un paso peatonal a nivel de banqueta
- Colocar señalización y semáforos
- Colocar luminarias para zona peatonal
- Protección a los peatones por medio de bolardos
- Quitar estacionamiento y convertir en área para actividades recreativas y comerciales

- Colocar vegetación
- Utilizar los bordes como mobiliario urbano (bancas)
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 1. DE PANTEÓN JARDÍN A CALZADA DESIERTO DE LOS LEONES



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill con Calzada Desierto de los Leones. (vista hacia Rómulo O'Farrill)

En color **rojo** podemos ver el espacio que ocupan los automóviles motorizados y el color **amarillo** marca la ciclovía de las vías del ferrocarril

Se puede observar que en esta imagen a diferencia de la anterior, no hay espacio para el tránsito peatonal, es decir, no hay banquetas. Además también vemos problemas de basura.

Falta señalización e iluminación adecuada así como un mejor mantenimiento de la vialidad.

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Dar continuidad a la ciclovía y resaltar con un color llamativo
- Construir un paso peatonal a nivel de banqueta
- Construir banquetas y zona de tránsito peatonal junto a ciclovía
- Colocar señalización y semáforos
- Colocar luminarias para zona peatonal
- Protección a los peatones por medio de bolardos

- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la vegetación existente
- Utilizar los bordes para arte urbano y crear actividades que refuercen la identidad colectiva

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALZADA DESIERTO DE LOS LEONES A AVENIDA TOLUCA



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill con Calle 2

Dentro de este tramo, ésta zona en específico presenta un exceso de espacio vacío que está destinado a los automóviles, y que no se ocupa debido a que es un callejón, por lo que el tránsito vehicular es muy bajo.

En color **rojo** podemos ver el espacio que

ocupan los automóviles motorizados, en verde el espacio dedicado a los peatones y el color **amarillo** la ciclovía de las vías del ferrocarril.

Se puede observar que nuevamente no hay espacio para el tránsito peatonal, además de la falta de mantenimiento en las áreas verdes. Por otro lado, se destina más espacio al automóvil del necesario.



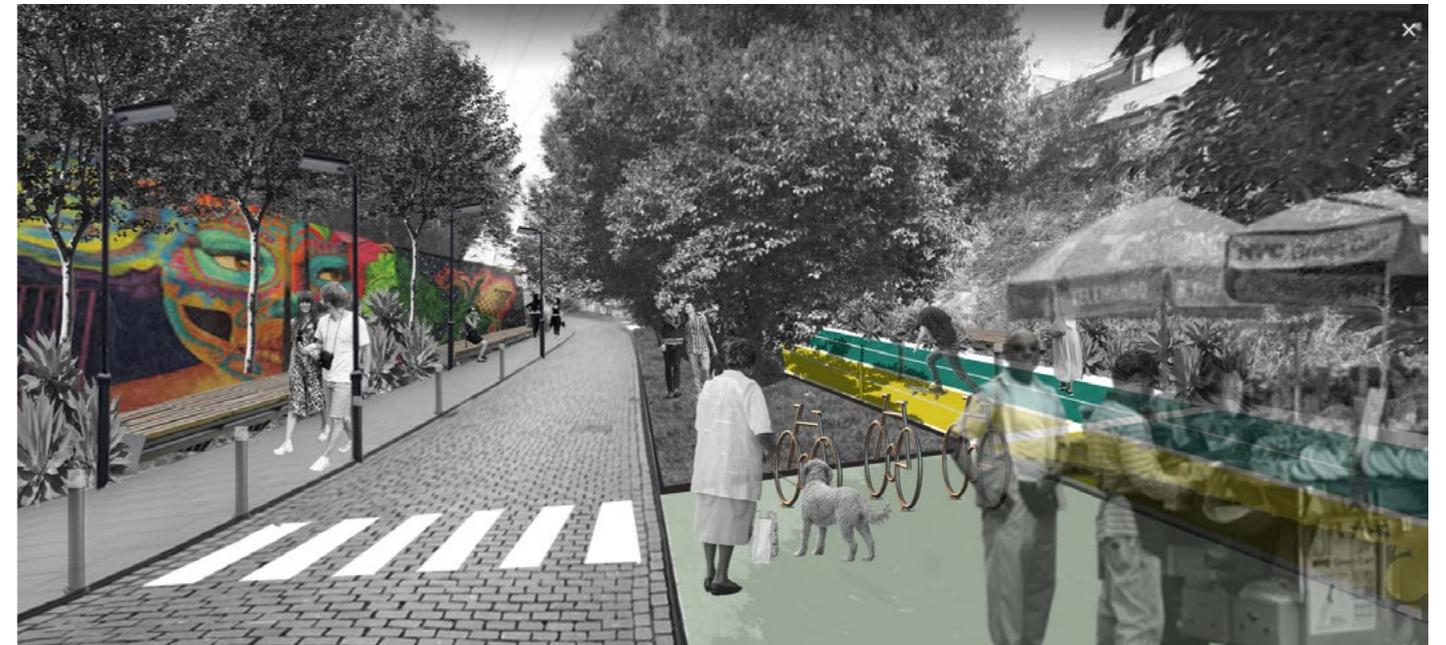
Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Dar continuidad a la ciclovía y resaltar con un color llamativo
- Construir banqueta para el tránsito peatonal
- Ocupar el espacio vacío para zona de área verde y recreación
- Colocar luminarias
- Protección a los peatones por medio de bolardos
- Colocar biciestacionamientos

- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la ya existente
- Utilizar los bordes para arte urbano y crear actividades que refuercen la identidad colectiva
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALZADA DESIERTO DE LOS LEONES A AVENIDA TOLUCA



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill a la altura del Condominio Parra

Esta zona se caracteriza por estar rodeada de condominios horizontales privados por lo que se encuentra rodeada de muros y rejas. Debido a eso el tránsito vehicular es también muy bajo. Además en este caso la topografía de la alcaldía crea otra barrera del lado derecho.

Rojo: automóviles

Turquesa: peatones

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril

Es un espacio rodeado por barreras y con bajo tránsito vehicular lo que puede fomentar la inseguridad. La vegetación está descuidada y parece que no hay iluminación ni señalización.

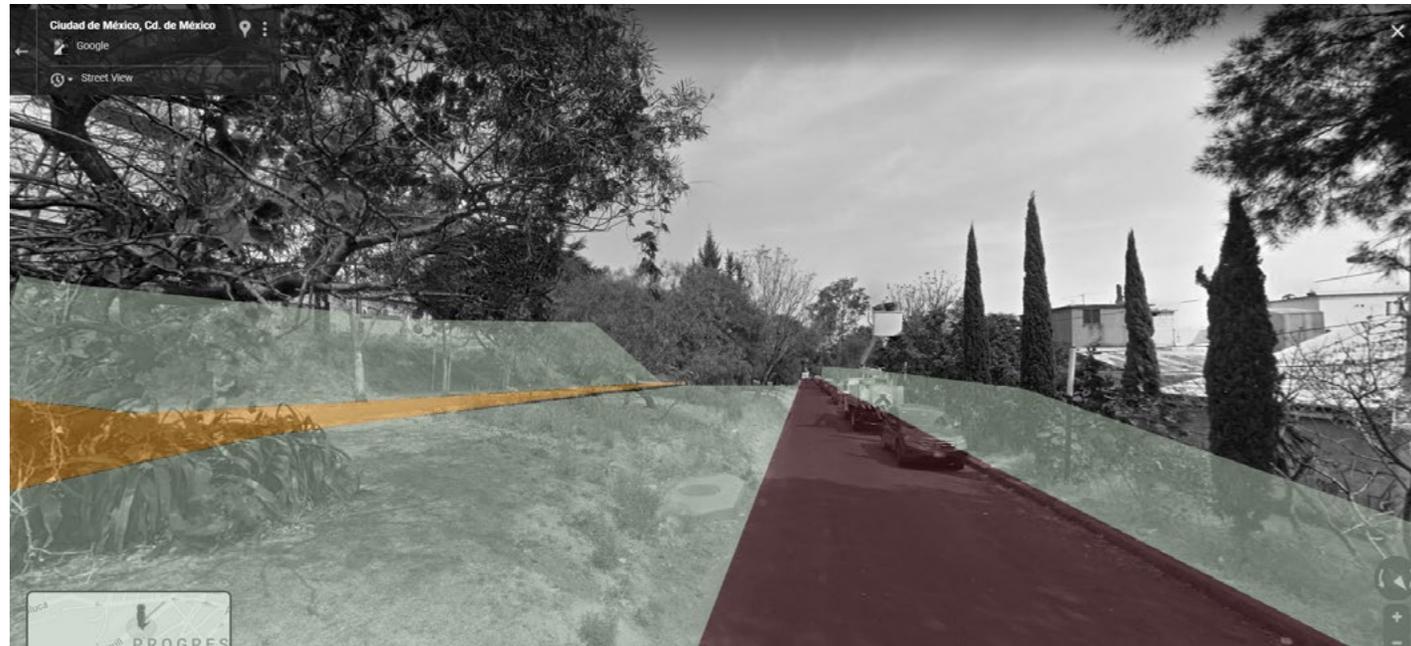
Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Dar continuidad a la ciclovía y resaltar con un color llamativo
- Construir banquetas para el tránsito peatonal
- Marcar paso peatonal y señalización horizontal en ciclovía
- Colocar luminarias
- Protección a los peatones por medio de bolardos
- Colocar biciestacionamientos
- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la ya existente

- Utilizar los bordes para arte urbano y crear actividades que refuercen la identidad colectiva
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 3. DE AVENIDA TOLUCA A ANDADOR MIGUEL HIDALGO



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O’Farrill casi esquina con Ajusco (vista hacia Av. Toluca)

Cruzando Av. Toluca, Rómulo O’Farrill se vuelve una vialidad rodeada por industria y servicios principalmente. La topografía se hace aún más visible y la afluencia vehicular aumenta.

Rojo: automóviles
Verde: áreas verdes
Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril

Nuevamente se le da más espacio al vehículo privado del necesario. El peatón queda completamente olvidado y no cuenta con zonas para transitar. Tampoco hay señalización ni iluminación adecuadas. Las áreas verdes se encuentran en mal estado y no hay cruces peatonales.

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Dieta de vía: reducir el número de carriles automovilísticos
- Utilizar ese carril para el tránsito peatonal
- Construir pasos peatonales para cruzar la calle
- Colocar luminarias
- Colocar mobiliario urbano (bolardos y bancas)
- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la ya existente
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 3. DE AVENIDA TOLUCA A ANDADOR MIGUEL HIDALGO



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill a altura de CFE (vista hacia Av. Toluca)

Rojo: automóviles
Turquesa: peatones
Amarillo: ciclo vía de las vías del ferrocarril

Esta zona de Rómulo O'Farrill es donde se concentran industrias mayormente, por otro lado la construcción de conjuntos habitacionales está en aumento.

El principal problema que notamos aquí fue el hecho de utilizar incluso las banquetas para estacionamiento, despojando a los peatones del ya de por sí poco espacio con que contaban. El nivel de conectividad y movilidad es bajo.

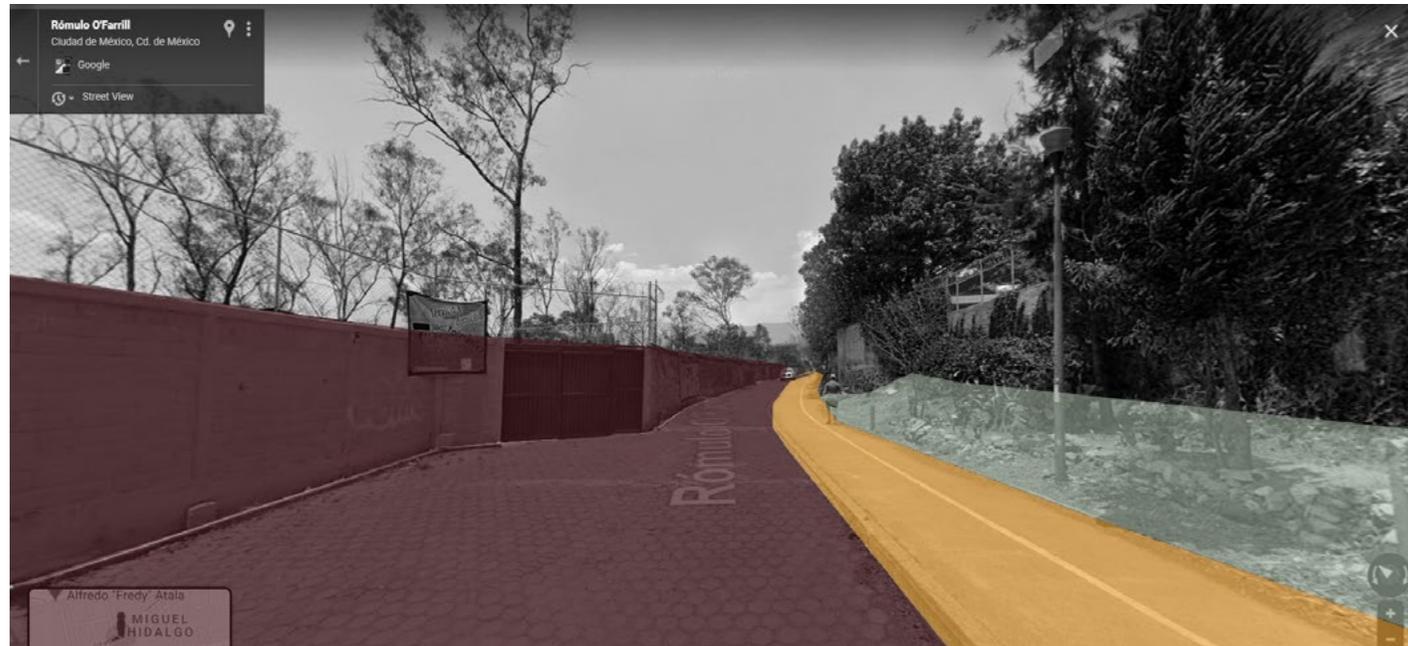
Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Dieta de vía: reducir el número de carriles automovilísticos
- Utilizar ese carril para el tránsito peatonal
- Construir pasos peatonales para cruzar la calle
- Colocar luminarias
- Colocar mobiliario urbano (bolardos y bancas)
- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la ya existente

- Comercio ambulante
- Reducir espacio para estacionamiento y utilizar los bordes para arte urbano y crear actividades que refuercen la identidad colectiva.

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 4. DE ANDADOR MIGUEL HIDALGO A AVENIDA SAN BERNABÉ



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Rómulo O'Farrill pasando el Andador Miguel Hidalgo

La zona se caracteriza principalmente por estar rodeada de terrenos privados bardeados. El tránsito vehicular disminuye a únicamente un carril en un sólo sentido al mismo nivel de la ciclovía. Los terrenos privados son servicios principalmente, las pocas viviendas que hay son conjuntos

residenciales.

Rojo: automóviles

Verde: áreas verdes

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril

Nuevamente no hay área para tránsito peatonal, no hay protección entre ciclovía y carril para automóviles. La vegetación se encuentra descuidada y las barreras rodean completamente este tramo

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Conversión a vía peatonal
- Señalización vertical y horizontal adecuada
- Colocar luminarias
- Colocar mobiliario urbano (bolardos, bancas, hamacas)
- Colocar vegetación y dar mantenimiento a la ya existente
- Comercio ambulante
- Colocación de biciestacionamientos

- Programa de préstamo y renta de bicicletas
- Utilización de los bordes para arte urbano y crear actividades que refuercen la identidad colectiva.

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

APARTADO 3.

ALCALDÍA TLALPAN-ZONA DE ESTUDIO Y SECCIONES



Fotografía satelital de Google Earth

TABLA DE DIAGNÓSTICO Y ESTRATEGIAS POR SECCIÓN

Sección 1		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional Vialidades terciarias y de tránsito local Zona más rural que urbana	Interrupción de banquetas Vegetación descuidada Falta de señalización e iluminación No hay protección entre ciclovía y carril de automóviles Falta de protección entre ciclovía y desniveles topográficos	Construcción de banquetas y paso peatonal Mantenimiento de vegetación Señalizar e iluminar adecuadamente Colocar protección en ciclopista y zona peatonal contra automóviles y desniveles Colocación de mobiliario urbano Comercio ambulante Pasos peatonales seguros Biciestacionamientos Programa de bicicletas públicas Resaltar el carril de ciclopista con un color llamativo Implementación de actividades para reactivar el uso Generar conexiones que atraviesen la ciclovía para conectar las calles paralelas y promover la permeabilidad.
Sección 2		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional y comercio Vialidades secundarias y terciarias Al menos un carril en cada sentido, a veces dos carriles a cada lado del camellón Cuenta con intervenciones gubernamentales como: velarias, parques, equipamiento urbano, bardas, cuidado de áreas verdes, cruces peatonales, señalización e iluminación	Interrupción de banquetas en tramos Vegetación descuidada en tramos Falta de señalización e iluminación Bardas limitan la permeabilidad	Construcción de banquetas y paso peatonal Señalizar e iluminar adecuadamente donde haga falta Implementación de comercio ambulante utilizando las velarias y equipamiento existente. Biciestacionamientos Programa de bicicletas públicas Resaltar el color de la ciclovía con un color llamativo Dieta de vía Implementación de actividades para la comunidad (comercio, arte urbano) Reacondicionar los espacios existentes par generar dichas actividades Generar conexiones que atraviesen la ciclovía para conectar las calles paralelas y promover la permeabilidad
Sección 3		
Características	Diagnóstico	Estrategias
Uso habitacional Baja densidad de población Vialidades terciarias Tránsito local No hay intervención gubernamental	Interrupción de banquetas Vegetación descuidada Falta de señalización e iluminación Más espacio para el automóvil del necesario	Construcción de banquetas y paso peatonal Mantenimiento de vegetación Señalizar e iluminar adecuadamente Biciestacionamientos Programa de bicicletas públicas Proponer espacios que le proporcionen a la comunidad lugares de convivencia y recreación

SECCIÓN 1. DE CALLE MANÍ A CALLE SEYE



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril de Cuernavaca con calle Tetiz

En la zona faltan áreas para los peatones así como conexiones entre las calles a los lados de las vías del ferrocarril. En el caso de este espacio el principal problema es que hay un paradero de transporte público el cual ocupa demasiado espacio

e invade los pocos espacios destinados a peatones.

Rojo: automóviles

Verde: áreas verdes

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril



Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Ampliación de las banquetas para crear espacios de tránsito peatonal

- Señalización e iluminación adecuadas

- Mantenimiento a áreas verdes y creación de espacios de reunión y convivencia

- Arte urbano en bardas

- Equipamiento vial: parada de transporte público

- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 1. DE CALLE MANÍ A CALLE SEYE



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril de Cuernavaca con calle Sacalum

La topografía de la alcaldía se hace presente en esta imagen, como podemos observar sí hay cruces peatonales (escaleras), sin embargo, no hay banquetas para el tránsito peatonal ni ninguna

señalización que alerte tanto a peatones como automóviles de la presencia de los cruces.

Rojo: automóviles

Turquesa: peatones

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Construcción de banquetas para crear espacios de tránsito peatonal
- Señalización e iluminación adecuadas
- Mantenimiento a áreas verdes

- Mantenimiento de cruces peatonales
- Biciestacionamientos

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALLE SEYE A CALLE CIPRÉS

Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril de Cuernavaca con calle Egipto

Esta sección se caracteriza por la existencia de velarias e intervenciones a lo largo la ciclovía (vías del ferrocarril).

En muchas partes las intervenciones se ven interrumpidas o en mal estado de conservación y en otras es todo lo contrario. Una constante es que muy poca gente se alcanza a ver transitando por la zona a pesar de tener un aspecto en general atractivo.

Azul: automóviles

Verde: áreas verdes

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril



Google
Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALLE SEYE A CALLE CIPRÉS

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Homogeinización del espacio en cuanto a intervenciones existentes.
- Utilización de equipamiento existente para comercio ambulante y/o actividades recreativas
- Mantenimiento general de áreas verdes, señalización e iluminación adecuadas.



Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALLE SEYE A CALLE CIPRÉS



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril de Cuernavaca con calle Tecax

Esta imagen pertenece a la sección de la zona de estudio con intervenciones preexistentes. Sin embargo, se puede ver que falta mantenimiento y actividades ya sean recreativas y/o comerciales para incentivar el uso de estos espacios.

Rojo: automóviles

Turquesa: peatones

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril



Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Utilización de velarias existentes para creación de espacios de reunión y/o actividades comerciales y recreativas

- Señalización e iluminación adecuadas

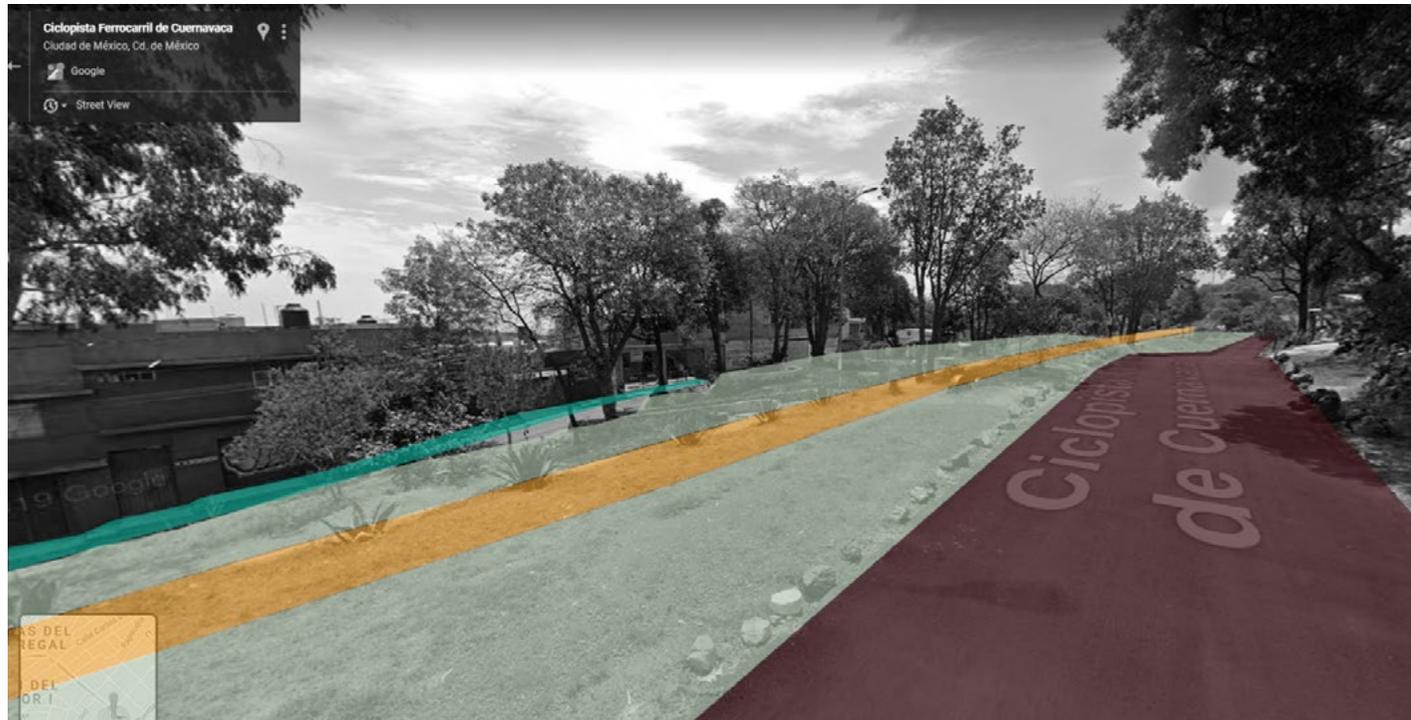
- Mantenimiento a áreas verdes

- Mobiliario urbano: bancas, sillas, mesas

- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALLE CIPRÉS A CARRETERA PICACHO-AJUSCO



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril después de calle Ciprés.

Es la sección más tranquila en cuanto a tránsito vehicular de la zona. Son los límites urbanos de la ciudad de México en la alcaldía de Tlalpan. Hay poco comercio y poca vivienda.

En esta parte ya no hay intervenciones preexistentes ni equipamiento. Tampoco hay banquetas para el tránsito peatonal. A pesar de ello, la vegetación se ve en buen estado.

Rojo: automóviles

Verde: áreas verdes

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril



Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Construcción de banquetas para crear espacios de tránsito peatonal
- Señalización e iluminación adecuadas
- creación de espacios de reunión y convivencia

- Pasos peatonales
- Mobiliario urbano
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

SECCIÓN 2. DE CALLE CIPRÉS A CARRETERA PICACHO-AJUSCO



Diagnóstico

Imagen: tomada de street view de Google Maps. Av. Ferrocarril de Cuernavaca con carretera Picacho-Ajusco

En la parte final de la zona a analizar, la ciclovía cruza por un túnel la carretera Picacho-Ajusco dando paso de un paisaje urbano a uno rural. Justamente en este cruce, y como se puede ver en la

imagen, hay un espacio destinado a los automóviles que se ve vacío. Es decir, hay demasiado espacio para vehículos y poco o nada para peatones.

Rojo: automóviles

Amarillo: ciclovía de las vías del ferrocarril

Estrategias proyectuales/ recomendaciones

- Utilización del espacio residual para actividades recreativas y/o comerciales
- Creación de espacios de reunión
- Señalización e iluminación adecuadas
- Mantenimiento a áreas verdes

- Creación de banquetas para tránsito peatonal
- Comercio ambulante

Collage de elaboración propia sobre imágenes de Google Maps Street View

CONCLUSIONES

Es así como llegamos al final de este capítulo, a lo largo de esta investigación podemos concluir que un *terrain vague* no es un espacio con ausencia de historia o transformaciones, es un espacio que carece de determinaciones locales, de identidad y que no ha tenido una proyección urbana acorde al crecimiento del mismo.

Hemos entendido que este término, *terrain vague* aplica a situaciones urbanas muy distintas, que a pesar de que este término tiene múltiples significados pero también múltiples interpretaciones, ante nosotros surge como un término que describe un vacío alternativo; uno que no necesariamente hace referencia al estado cero de las cosas, si no que admite definitivamente la información e historicidad que estos lugares llevan incrustados, representa los lugares en donde lo no normativo y accidental son bienvenidos dentro de la práctica arquitectónica. De igual forma hemos entendido que la mejor forma de estudiar

estos espacios es comenzar por hacer un análisis diverso del mismo, uno que entienda que la fuerza de estos espacios no radica en lo construido, sino en la actividad y las posibles aportaciones que éste tenga hacia un determinado sector poblacional.

Debemos superar la idea de que el espacio público y las ciudades tienen una plantilla de producción en serie que promete hacerlos efectivos y funcionales por igual, estos terrenos olvidados, estos espacios segregados y los problemas que se generan inevitablemente en el ámbito social, son el claro ejemplo de que no existe un manual universal que pueda funcionar para la producción de lo urbano o lo arquitectónico ya que muchas veces estos dejan a un lado el elemento de estudio más importante... la sociedad. Deberíamos empezar entonces a comprender que este sentimiento de abandono en los espacios puede convertirse en estímulo, en la capacidad de ver allí “otras cosas” puedan llevarnos

a asegurar que gracias a los *terrain vague* uno se da cuenta de que la noción de estos espacios está desvinculada de la noción de la ciudad, de los espacios y de la sociedad en sí.

Pero es ahí donde el terreno vuelve a presentarse disponible de una forma casi casual y se ofrece de nuevo para convertirse o no en un campo de acción. Eso sí, teniendo presente que jamás ha sido un terreno virgen, sin historia. El trabajo y la proyección sobre él consiste precisamente en transformarlo detectando los datos embebidos y mantener en cierto modo su estatus de “otredad”. Es decir, en donde el análisis de todas sus fuerzas causales sean ahora la base para el cambio del mismo en una manera positiva.

En capítulos anteriores hemos hablado de la importancia de lo social, en donde dentro de su propia esfera, nos encontramos grandes retos, como lo son la búsqueda de la cohesión entre todos los eslabones que conforman la esfera de lo social.(económico,político,cultural, ambiental,etc), Estando conscientes de lo imprescindibles que son para la arquitectura y el urbanismo estos

elementos y teniendo en manos muchas veces estos terrenos vagos es entonces donde nuestro conocimiento y búsqueda para lograr unirlos se vuelve un campo imaginario abierto al pensamiento urbano, que busca las posibilidades de mejoras a futuro y aún de presente, que olvide las deficiencias pasadas pero no sus antecedentes y que busque que estos espacios dejen de ser territorios que dividan a la sociedad, que fracturen la ciudad y que dejen de ser focos de problemas para la población. Estos espacios finalmente deben ser entendidos como terrenos de ocasion y oportunidad, deben dejar de verse como residuos de ciudad y comenzar a percibirse como territorios de lo todavía no hecho, espacios flexibles a la prosperidad y a la integridad de la participación y deseos de la sociedad, espacios que sean producto del estudio del mismo y de quien lo habita y que se aleje de los intereses financieros, políticos, entre otros que lo limiten.

Este capítulo es el resultado de un taller de reflexión sobre la complejidad de las relaciones socio-espaciales, en donde mediante estrategias hemos buscado expresar nuestros ejercicios interdisciplinarios de planificación en donde a distintos niveles de escala

analíticos e instrumentos de estudio apostamos nuestras ideas y reflexiones para constituir una oportunidad de acción que de aliento a la producción, resignificación y mejoramiento consciente del espacio público.

Nos hemos centrado en plantear estrategias que aborden el impacto de la infraestructura, así como su articulación con propuestas de planeación para el desarrollo social y territorial. Nuestro principal objetivo fue generar criterios de estudio previos y ante los resultados de los mismos formular las posibles estrategias proyectuales a las que hemos apostado para que se vuelvan alternativas de gestión integral del territorio.

De este modo llegamos al final del presente trabajo de investigación en el que abordamos los diferentes temas expuestos en la introducción general. Todos ellos complejos y con su diferente nivel de profundización lograron dejarnos un panorama general sobre la idea central en la que se fundamenta la tesis: cómo influyen la forma urbana y el espacio público en la seguridad de un lugar.

La ciudad como lugar en el que se desarrolla la vida de la mitad de la población mundial ha demostrado ser un espacio de oportunidad, pero también un espacio de retos. Especialmente en los últimos años con su crecimiento acelerado así como los principios de urbanismo modernos en el que la productividad es la prioridad de la sociedad se han ido evidenciando los problemas que eso conlleva: el abandono de los espacios públicos, las desigualdades socio-espaciales, la pérdida del derecho a la ciudad, entre otros.

Entre las pérdidas más importantes que han sufrido las ciudades modernas está la pérdida de la heterogeneidad que antes era una característica imprescindible. La densidad de población sigue aumentando y el asentamiento se sigue extendiendo pero se ha estado dividiendo en pequeños grupos homogéneos de características similares lo cual acentúa las desigualdades. Son unos cuantos los que aún gozan del derecho a la ciudad, que pueden acceder a espacios urbanos de calidad y servicios, equipamiento, infraestructura y oportunidades dignas para vivir.

Ahí radica la importancia de aspirar a construir espacios públicos inclusivos, seguros, sostenibles y resilientes

independientemente del lugar en el que se encuentren. Recordemos que el espacio público es el lugar en el que las distintas esferas sociales interactúan entre sí y además entran en contacto físico con su entorno inmediato. Es un espacio de todos y para todos, donde los ciudadanos pueden ejercer su derecho a la ciudad, su libertad y civilidad.

Desde el urbanismo y la arquitectura eso se puede lograr estudiando y analizando a fondo el contexto físico: como imagen urbana, traza, uso de suelo, servicios, equipamiento, infraestructura, topografía, movilidad, etc; y el contexto histórico y sociocultural: qué hubo antes en ese lugar, qué costumbres y tradiciones tienen las personas que habitan la zona, cuál es su situación socioeconómica, etnicidad, empleo, salud, etc. De esa forma podemos atender las necesidades específicas de la población a la que se le brindará el espacio, y es más probable que perciban y se apropien positivamente de él. Y si un espacio es positivamente apropiado por la población que hace uso de él, es más probable que sea seguro. Como ya mencionamos antes, la seguridad es una característica que debería tener un espacio público exitoso y al conocer los diferentes factores que

ocasionan la inseguridad así como las consecuencias de la misma podemos planear y proyectar para evitarlos. La desigualdad, las políticas de seguridad, el crimen organizado y los accidentes en vía pública pueden, si no evitarse, al menos disminuirse y eventualmente incluso erradicarse.

Para ello hay muchas herramientas, metodologías y estudios que ya han intentado aumentar la seguridad de un espacio público a través del diseño urbano. En el capítulo tres mencionamos tan sólo algunos de ellos, los cuales utilizamos posteriormente como base para realizar el análisis y propuestas proyectuales del caso de estudio en el que trabajamos durante el capítulo cuatro.

Dichos estudios están basados en resultados reales que arrojaron la investigación y metodologías empleadas por lo que podemos afirmar lo siguiente:

- El análisis territorial e histórico son factores clave al momento de realizar un proyecto de intervención urbana-

arquitectónica.¹

- El componente social y la participación ciudadana deben tomarse como ejes rectores en el proceso de diseño ya que definen las características del espacio público.²

- Un espacio público seguro, de calidad y exitoso depende no únicamente de su diseño sino que es un resultado de la multidisciplinariedad y los diferentes actores que participaron en su realización.³

- La percepción que los usuarios tienen de su entorno está directamente relacionada con su apropiación del mismo. Es decir, cómo una persona perciba su entorno (seguro/inseguro, estéticamente agradable/desagradable, cuidado/descuidado, de calidad o no) va a tener un impacto en su compromiso cívico y cómo se involucra en decisiones relacionadas a

éste. De igual manera e inversamente, las intervenciones urbanas influyen en las percepciones cívicas de sus usuarios.⁴

- El diseño urbano sí contribuye a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de una ciudad y aumenta la seguridad de un espacio.⁵

El caso de las vías del ferrocarril de Cuernavaca presenta una serie de particularidades que lo hacen diferente a otros proyectos de producción de espacio público, y es que en realidad lo importante a tomar en cuenta en éste caso es el hecho de que es un remanente de lo que alguna vez fue parte de la infraestructura ferrocarrilera del país. Espacios en desuso, abandonados, *terrain vague* hay en todas las ciudades, cada uno con su historia específica, pero al final pareciera que todos están estancados en el tiempo, pues no lograron integrarse a la dinámica urbana actual.

1 Afirmación basada en “Lectura de la ciudad” de José Ángel Campos y “Análisis territorial del delito” de Juan Carlos Hernández Esquivel, ambos autores citados en el capítulo tres.

2 Afirmación basada en las palabras de los autores mencionados en el capítulo tres

3 Afirmación basada en metodología CPTED, Desarrollo Sostenible y “La producción del espacio público”, ver capítulo tres

4 Ver apartado “Percepción y apropiación” del capítulo tres.

5 Ver apartado “Desarrollo sostenible” en capítulo tres. Se basa en necesidades actuales entre los que se encuentra la seguridad en zonas urbanas. En Europa el programa UIA (Acciones Urbanas Innovadoras) por sus siglas en inglés se ha implementado durante años en ciudades europeas, teniendo resultados positivos en la calidad de vida de sus habitantes. Página web: <https://uia-initiative.eu>

En nuestra experiencia, el primer aspecto a tomar en cuenta al momento de abordar un *terrain vague* es su historia. Qué, cómo y cuándo fue, cuál era su función, cuál era su relación con su entorno y qué representó para la sociedad de su época; cuáles fueron los motivos por los cuales dejó de cumplir ese papel. Es así que podemos entender cuál fue la visión de aquellos que lo edificaron y tal vez también podríamos reutilizar algunas de esas ideas y adaptarlas a nuestro tiempo y necesidades actuales.

El ferrocarril de Cuernavaca fue un medio de transporte, una vía de comunicación y conexión entre diferentes puntos del país. Su importancia radica en el hecho de representar los avances tecnológicos de la época al ser un símbolo de movilidad y progreso, fue en gran parte gracias a los ferrocarriles que el modelo económico basado en el comercio prosperó.

Indirectamente el ferrocarril también contribuyó al crecimiento de la Ciudad de México, y a pesar de haber sido concebido para transitar fuera del núcleo urbano, eventualmente pasó a formar parte de él. Pasó de ser simplemente una vía de ferrocarril a ser barrera, borde,

ordenador territorial y finalmente vía secundaria de la ciudad.

Probablemente es esa característica de vialidad y conectividad la que impulsó el proyecto de la ciclista que recorre todo el tramo de las antiguas vías desde la alcaldía Miguel Hidalgo hasta Cuernavaca en Morelos. En realidad tiene sentido mantener su función de movilidad y, tal vez de haber sido proyectada con mayor cuidado y atención a los detalles antes mencionados, la ciclista sería un éxito.

Con base en lo anterior, hemos buscado la coproducción negociada del espacio, en donde creamos una serie de herramientas que puedan de alguna manera ayudar a fomentar la gestión territorial colectiva. Básicamente esta tiene tres principales componentes: el primero sería la articulación de sistemas de planeación comunitarios mediante espacios o actividades articulantes, la segunda el fortalecimiento de las capacidades de los actores territoriales y finalmente la integración adecuada entre el territorio, la sociedad y las intervenciones físicas. Es por eso que nuestras estrategias y prototipos urbano-arquitectónicos fueron elaborados con el fin de ilustrar imaginarios y oportunidades de

construcción del espacio público y la búsqueda de la seguridad.

Por ello tomamos la decisión de realizar intervenciones puntuales en ciertas zonas de nuestro caso de estudio, tomando en cuenta las características heterogéneas de cada lugar, pero sin perder la propiedad principal de nuestro terrain vague: la conectividad. De esta forma fue que llegamos a los diagnósticos y estrategias proyectuales presentadas en el capítulo cuatro y que, dadas las herramientas con las que contamos, creemos tienen una base sólida sobre la cual sustentarse.

Por supuesto esto no significa que tenemos razón, o que así deban ser las cosas. Nuestra exploración parte de la experiencia y conocimientos personales, y aunque tengamos las mismas bases teóricas, nuestros resultados no fueron iguales y logramos enriquecer el resultado final.

A lo que nos referimos es que de ninguna manera llegamos a un final. Lo que nos dejó este trabajo y esperamos deje también en sus lectores es una base, un inicio sobre el cual comenzar a reflexionar sobre la importancia del urbanismo y la arquitectura en las ciudades sostenibles.

Una invitación a continuar haciendo preguntas y buscando respuestas. Que nuestro trabajo haya logrado despertar el interés en un tema tan atrayente y complejo, para así darle la visibilidad que necesita y, con esfuerzo, aspirar a vivir y construir ciudades que podamos llamar el mejor invento que el ser humano haya creado.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDER**, Christopher, "A City is Not a Tree." *Architectural Forum*, Vol 122, No 1, Abril 1965, EUA.
- ARIAS**, Lizardo (2004). "Íconos, figuraciones y sueños. Hermenéutica de las imágenes". México, Siglo XXI Editores
- BORJA**, Jordi, **MUXI**, Zaida, "El espacio público, ciudad y ciudadanía.", Barcelona 2000.
- CAETANO**, Gerardo y **DE ARMAS**, Gustavo, (marzo 2016), "Pobreza y desigualdad en América Latina" (1980-2014)
- CAMPOS**, José Ángel (2005). Para leer la ciudad, El texto urbano y el contexto de la arquitectura. México, UAM, UNAM.
- CAMPOS CORTÉS**, Georgina Isabel "Las dimensiones constitutivas del espacio público urbano: hacia una perspectiva cultural", ensayo de la tesis de doctorado "Hacia una resignificación del espacio público: usos sociales de la Plaza Vizcaínas", UAM-Xochimilco, mayo de 2011.
- CANO**, I., & **ROJIDO**, E. (2017). "Introducción: La singularidad de la violencia letal en América Latina / Introduction: The singularity of lethal violence in Latin America. *Revista CIDOB D'Afers Internacionals*", (116), 7-24.
- CAPRON**, G. y **ZAMORANO**, Claudia, proyecto de investigación "Privatización de la seguridad pública", México 2010
- CARRIÓN MENA**, Fernando, "Violencia urbana: un asunto de ciudad", *Revista Eure*, vol. XXXIV pp. 111-130, diciembre 2008 sección ARTÍCULOS. Montevideo, Uruguay.
- CASADO CAÑEQUE**, Fernando (5 JUN 2017) "Reflexiones sobre la desigualdad urbana."
- CHAKRAVARTHI**, Raghavan, *Teorías de Globalización*; Siglo XXI Editores, 1996, pgs. 3 y 5A ruina do capitalismo; *Diario Folha de Sao Paulo*, domingo 17/10/99

- FELSON**, Marcus y **CLARKE**, Ronald, "La ocasión hace al ladrón. Teoría práctica para la prevención del delito". *Police Research Series*, paper 98. Home Office, Policing and Reducing Crime Unit, Londres 1998.
- FUENTES**, Francisco, "Entre el espacio público y el paisaje urbano. Constructos y agentes de la socioespacialidad Moreliana", *revista Arquitectura y Cultura*, Santiago de Chile, n° 7, 2015, pp. 46- 59.
- GEHL**, Jan, "Ciudades para la gente", Buenos Aires, Infinito, 2014.
- HERNÁNDEZ**, Osvaldo, "La violencia del estado de seguridad nacional en América Latina: algunos cruces conceptuales e históricos sobre sus métodos y orígenes/tesis para obtener el grado de Maestro en Estudios Latinoamericanos", 2008, México, Universidad Nacional Autónoma de México.
- BLANCO**, Andrés G. ¿Qué es una ciudad? Un concepto con muchas definiciones. ; octubre 2018 en el blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo. Link: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/el-dia-de-que-las-ciudades-un-concepto-con-muchas-definiciones/>
- HALL CASON**, Leafe, "No Crime by Design? Crime Deterrence and Urban Design Reform in the USA after World War II" (2016). *Senior Projects Spring 2016*. 336.
- LAHERA R.**, Virginia, compiladora, "Hacia ciudades más seguras." 2015, México, Serie Uno.
- LECHNER**, Norbert, *La conflictiva y nunca acabada construcción del orden deseado*, Madrid, Siglo XXI 1986
- LÓPEZ RANGEL**, Rafael, **SEGRE**, Roberto (1968). "Tendencias arquitectónicas y caos urbano en latinoamérica". México, Editorial G. Gilli.
- LUC**, Anselyn, **COHEN** Jacqueline, et al. "Spatial Analyses of Crime, Measurement and Analysis of Crime and Justice" vol. 4, 2000, USA
- LYNCH**, Kevin (2008). "La imagen de la ciudad." España, versión castellana de Enrique Luis Revol, Editorial Gustavo Gilli.
- MUMFORD**, Lewis: "La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas." Buenos Aires: Infinito, 1979 (1961).
- MUXÍ**, Zaida. "La arquitectura de la ciudad global", 1ra edición, Buenos Aires: Nobuko, 2009.
- O'SULLIVAN**, Arthur. *Urban Economics*. Londres, Reino Unido: McGraw-Hill

Publishing Co. 2012

SURI SALVATIERRA, Karime, “La calle, la plaza, el barrio: recuperar espacios para mirarnos y reconocernos”, Concurso de Ensayo 2017, Apropiación del Espacio Público en la capital del país. IECM, México, 2017

RAMÍREZ KURI, Patricia, “La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal.” México, UNAM, FA, 2017.

SOLÁ-MORALES, Ignasi de, “Territorios”, editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2002.

SOLÁ MORALES, Manuel de, “De cosas urbanas”, Barcelona, editorial Gustavo Gili, 2008.

T. HALL, Edward (1972). La dimensión oculta. México: Siglo XXI editores.

VIDLER, Anthony, The architectural Uncanny. MIT Press, Cambridge, Massachussets. 1992.

WIRTH, Louis, “El urbanismo como modo de vida”, 1988

ZICCARDI, Alicia (abril 2015) “La dimensión urbana de la desigualdad” https://elpais.com/elpais/2015/04/05/contrapuntos/1428212831_142821.html?rel=mas

Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. **ONU**, Asamblea General, septiembre 2015.

Nueva Agenda Urbana, **ONU-Hábitat** III, Quito, Ecuador, 2016.

Global Homicide Book, **UNODC**, 2019

La ineficiencia de la desigualdad, **CEPAL**, 2018

FUENTES

LIBRO: Espacio público y reconstrucción de ciudadanía https://books.google.com.mx/books/about/Espacio_p%C3%BAblico_y_reconstrucci%C3%B3n_de_ci.html?id=gqGUaBE0mBAC&printsec=frontcover&source=kp_read_button&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false

Estadísticas-tablas: Procuraduría General de Justicia <https://www.pgj.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Esta./2018/Anual2018.pdf> <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/cdmx/cuauhtemoc-encabeza-lista-de-violencia-en-la-cdmx>

CEPAL. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43566/4/S1800302_es.pdf

Análisis delegacional ONU-INFONAVIT Índice de ciudades prósperas 2018 <https://onuhabitat.org.mx/index.php/indice-de-las-ciudades-prosperas-cpi-mexico-2018>

Programa delegacional Miguel Hidalgo 2016-2018 https://www.miguelhidalgo.gob.mx/transparencia2019/uploads/archivos/programa_delegaciona_1_miguelhidalgo_2016-2018.pdf

Datos Abiertos <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/carpetas-de-investigacion-pgj-cdmx/analyze> <http://df.semaforo.com.mx/>

Álvaro Obregón http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/PDDU_Gacetitas/2015/PDDU_ALVA RO-OBREG%C3%93N.pdf

La Magdalena Contreras https://www.mcontreras.cdmx.gob.mx/transparencia/art121/Fr07/anexos/programa_desarrollo_delegacional_mc.pdf

Fronteras territoriales http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0123-885X2015000300015

¿qué es una ciudad? Un concepto con muchas definiciones. Andrés G. Blanco B.; octubre 2018 en el blog de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) del Banco Interamericano de Desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/el-dia-de-que-las-ciudades-un-concepto-con-muchas-definiciones/>

Banqueta CDMX: Lineamientos para el diseño y construcción de banquetas de la Ciudad de México. Gobierno de la Ciudad de México, 2014. <https://www.aep.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/58d/aa9/2d1/58daa92d124fd544635169.pdf>

Manual de calles: diseño vial para ciudades mexicanas. SEDATU 2019. manualdecalle.mx

Guía de diseño de infraestructura y equipamiento ciclista. Estrategia de movilidad en bicicleta de la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal, Facultad de Arquitectura, UNAM <https://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/guia-diseno-infraestructura.pdf>

Atlas de la Ciudad de México-Álvaro Obregón: http://atlas.cdmx.gob.mx/mapas/MR_Alvaro_Obregon.pdf

Atlas de la Ciudad de México-Tlalpan: http://www.atlas.cdmx.gob.mx/mapas/MR_Tlalpan.pdf

Ferrocarril:

Carta general de las vías del Ferrocarril Interoceánico y conexiones. <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle?word=Ferrocarril%20Interoce%C3%A1nico;%20Carta%20general;%201%C3%ADnea%20M%C3%A9xico%20a%20Veracruz;%20Cartas;%20Museo,&r=1&t=526491>

Mapas de la línea del interoceánico: Mapoteca Manuel Orozco y Brera <https://mapoteca.siap.gob.mx/>

Datos históricos del ferrocarril:

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/ferrocarril-ruta-vital.html>

<http://www.elcorreodeoaxaca.com/ruiz-healy-times-ferrocarriles-un-subsidio-necesario/>

<https://www.eluniversal.com.mx/mochilazo-en-el-tiempo/cuando-la-gente-viajaba-en-tren>

<https://www.mexicodesconocido.com.mx/red-ferroviaria.html>

<https://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/10889.html>

<http://www.cronica.com.mx/notas/2005/160119.html>

<https://museoferrocarrilesmexicanos.gob.mx/archivo-historico>

Las viejas estaciones:

<https://elsouvenir.com/viejas-estaciones-de-tren-cdmx-tour-al-pasado/>: