



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**EL ESPACIO PÚBLICO EN EL MODELO NEOLIBERAL ¿DE
QUIÉN? Y ¿PARA QUIÉN? UNA INVESTIGACIÓN SOBRE EL
PUEBLO ORIGINARIO DE XOCO EN EL CONTEXTO
NEOLIBERAL**

APOYO A LA INVESTIGACIÓN

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
URBANISTA**

**PRESENTA:
SAÚL ABRAHAM PÉREZ HERNÁNDEZ**

**DIRECTORA DE LA INVESTIGACIÓN
DRA. MARÍA DEL CARMEN VALVERDE
VALVERDE**



CIUDAD UNIVERSITARIA. CD. MX. 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Tabla de contenido

Introducción	7
Problema de investigación	11
Hipótesis.....	12
Objetivos centrales.....	12
Objetivos específicos	12
Metodología.....	13
1. La interacción social en el espacio público del pueblo de Xoco en el contexto de la ciudad neoliberal	15
La ciudad neoliberal	15
El pueblo de Xoco	19
Procesos de la ciudad neoliberal en el pueblo de Xoco	20
Metodología.....	23
Interacción social.....	23
Observación empírica	26
Sondeo.....	28
Relación desde el punto de vista de los habitantes	29
Relación de la Población flotante.....	31
La territorialización de las interacciones sociales.....	34
Habitantes.....	34
Trabajadores o visitantes	36
2. Las actividades económicas y su influencia en el uso del espacio público por parte de los vehículos estacionados	41
Actividades económicas.....	41
Observación empírica.	42

	2
Unidades Económicas.....	48
Automóviles estacionados en el pueblo de Xoco	54
Vehículos estacionados y actividades económicas.....	58
3. Usos de suelo y estacionamiento	64
Usos de suelo en Xoco	64
Los usos de suelo en el pueblo Originario de Xoco	65
Los usos de suelo y vehículos estacionados.....	77
4. Estado y proporción del espacio público del pueblo de Xoco.....	82
Estado del Espacio Público	82
Espacio Público disponible.....	88
Superficie ocupada por vehículos estacionados	89
5. Propuestas de mejoramiento urbano	107
Bibliografía.....	119

Lista de figuras

Figura 1. Relación Habitantes- Habitantes	29
Figura 2. Relación Habitantes - Población flotante	30
Figura 3. Relación Población Flotante - Habitantes	31
Figura 4. Relación Población flotante - Población flotante.....	32
Figura 5. Actividades cotidianas Habitantes	35
Figura 6. Frecuencia de actividades Habitantes	36
Figura 7. Actividades cotidianas Población flotante	37
Figura 8. Frecuencia de actividades Población flotante.....	38
Figura 9. Territorialización de actividades.....	38
Figura 10. Actividades económicas	48
Figura 11. Número de Actividades económicas.....	50
Figura 12. <i>Empleados promedio por predio</i>	53
Figura 13. <i>Vehículos estacionados promedio</i>	54
Figura 14. Vehículos estacionados 09:18.....	56
Figura 15. Vehículos estacionados 13:18.....	57
Figura 16. Comportamiento de los vehículos estacionados en el pueblo de Xoco.....	58
Figura 17. Unidades económicas y vehículos estacionados.....	60
Figura 18. Empleados y promedio de vehículos estacionados	62
Figura 19. Usos de Suelo	66
Figura 20. Modelo 3D Vista Río Churubusco.....	68
Figura 21. Modelo 3D Vista Av. Universidad	69
Figura 22. Modelo 3D Vista Av. Popocatépetl	70
Figura 23. Modelo 3D Vista Av. México - Coyoacán.....	71
Figura 24. Modelo 3D Vista Av. Río Churubusco – Av. México - Coyoacán	72
Figura 25. Ojiva de niveles de construcción	76
Figura 26. Usos de suelo y vehículos estacionados promedio	78
Figura 27. Estado del espacio público	83

Figura 28. Calle sin Banqueta.....	84
Figura 29. Calle con banquetta de 60 cm	85
Figura 30. Calle con banquetta de 120 cm	86
Figura 31. Calle con banquetta de más de 120 cm	87
Figura 32. Comportamiento Real de Mayorazgo I - Puente Xoco.....	90
Figura 33. Comportamiento Real de Mayorazgo II	91
Figura 34. Comportamiento Real de Mayorazgo III	92
Figura 35. Comportamiento San Felipe I	93
Figura 36. Comportamiento San Felipe II	94
Figura 37. Comportamiento San Felipe III	95
Figura 38. Comportamiento San Felipe IV.....	96
Figura 39. Comportamiento San Felipe V.....	97
Figura 40. Comportamiento Puente Xoco II.....	98
Figura 41. Comportamiento Xocotitla I.....	99
Figura 42. Comportamiento Xocotitla II.....	100
Figura 43. Comportamiento Mayorazgo de Higuera	101
Figura 44. Comportamiento Mayorazgo de Orduña.....	102
Figura 45. Comportamiento Mayorazgo de Solís.....	103
Figura 46. Propuestas de diseño urbano	109
Figura 47. Esquema de infraestructura verde.....	111
Figura 48. Propuesta arreglo 1 corte transversal.....	112
Figura 49. Propuesta arreglo 1 planta.....	113
Figura 50. Propuesta arreglo 2 corte trasversal.....	114
Figura 51. Propuesta arreglo 2 planta.....	115
Figura 52. Propuesta arreglo 3 corte transversal.....	116
Figura 53. Propuesta arreglo 3 planta.....	117

Lista de tablas

Tabla 1. <i>Actividades económicas</i>	49
Tabla 2. <i>Unidades económicas por calle</i>	51
Tabla 3. <i>Promedio de empleados por unidad económica</i>	52
Tabla 4. <i>Usos de suelo</i>	73
Tabla 5. <i>Niveles de Construcción</i>	74
Tabla 6. <i>Niveles de construcción frecuencia acumulada</i>	75
Tabla 7. <i>Vehículos estacionados por uso de suelo</i>	79
Tabla 8. <i>Superficie ocupada por vehículos estacionados en el espacio público del pueblo de Xoco</i>	104
Tabla 9. <i>Distribución de superficies</i>	110

El informe de investigación presente se da en el marco del Proyecto de Investigación: Ciudad Neoliberal y Derechos Urbanos, Proyecto PAPIIT grupal, que para la Facultad de Arquitectura coordino la Dra. María del Carmen Valverde Valverde.

Introducción

Es difícil estudiar la ciudad actual o algunas de sus partes sin el contexto económico que impera, y las ciudades latinoamericanas no escapan de ello, incluyendo las de México. Desde los años sesenta del siglo XX la mayor parte del mundo está inserta en el neoliberalismo; México lo ha vivido desde los años ochenta. Por esto la presente introducción inicia con una breve descripción de esta corriente.

El neoliberalismo es un programa intelectual de carácter económico, político, social y cultural (Escalante, 2015), el cual se ha expandido y desarrollado alrededor del mundo desde finales de los años setenta y con mayor auge en los años ochenta del siglo XX; inició en los países centrales y posteriormente se propagó a diversos países incluyendo la mayor parte de América Latina. Según Escalante (2015), el neoliberalismo nace en 1938 en lo que hoy se conoce como el coloquio Lippmann, al cual asistieron una serie de pensadores como Friedrich Hayek (quien jugó un papel importante en el desarrollo del programa neoliberal), Bruce Hopper, Walter Lippmann, entre otros. Estos coincidían en ciertas ideas en contra del colectivismo que era representado por el modelo de desarrollo keynesiano, mismo que fue empleado desde la crisis de 1929 y consolidado después de la segunda guerra mundial.

La segunda guerra mundial y las crisis anteriores dieron cabida al modelo de desarrollo keynesiano, el cual sustituyó al liberalismo y dio paso a que el Estado interviniera directamente en la economía, en la regulación de mercado, la producción vivienda y otros aspectos en los cuales nunca había tenido injerencia, generando un Estado de Bienestar en donde se prefería público y colectivo. Este modelo se mantuvo hasta los años setenta.

El modelo Keynesiano a pesar de haber funcionado, fue sumamente cuestionado y fue a partir de este cuestionamiento que nació el neoliberalismo, puesto que el colectivismo y lo público eran una amenaza notable a la "Libertad Individual" y al mercado, el cual representa la mejor forma de libertad (Escalante, 2015).

El neoliberalismo tiene muchas variantes y es adoptado de diferentes maneras, sin embargo, hay 3 ideas centrales que se pueden apreciar en cada variante de este programa intelectual. La primera es la libertad individual sobre lo colectivo, y como representante máximo de la libertad se sitúa al libre mercado, el cual no debe ser restringido ni limitado por el Estado, puesto que atenta a la libertad de las personas. La segunda es que el Estado se debe transformar para apoyar el libre mercado, es decir, debe procurar la libertad individual en todos los aspectos. Y la tercera idea es que lo privado siempre es mejor que lo público, dado que este último siempre tiende a la corrupción y al beneficio de un pequeño grupo de personas.

Teniendo en cuenta que la ciudad es un constructo social complejo en donde los aspectos económicos, culturales y sociales son expresados territorialmente, y que causan una serie de dinámicas que modifican el entorno de esta, es importante mencionar que el neoliberalismo ha dejado una huella en ella. Estas modificaciones socioespaciales marcan de alguna manera cómo se vive la ciudad. Una de las modificaciones que la ciudad ha sufrido a causa del modelo neoliberal es el continuo crecimiento constructivo en su interior a través de la acción del sector inmobiliario, así como la expansión de la mancha urbana en su periferia que, si bien, en el caso de la Ciudad de México data desde antes (desde los años 30) de la entrada del modelo neoliberal a México (años ochenta), éste ha proporcionado las bases necesarias para mantenerse en constante expansión y desarrollo inmobiliario, entre otros aspectos.

En el caso de la Ciudad de México, la reforma de 1992, en materia de suelo, ocasionó el crecimiento y expansión de la mancha urbana de manera acelerada en su periferia más lejana. Además, los programas de rescate de las delegaciones (actualmente alcaldías) centrales en el principio de los años dos mil se beneficiaron de la accesibilidad, localización y dotación de servicios públicos, así como de un marco urbanístico favorable para hacer desarrollos inmobiliarios que han ido encareciendo la zona central, excluyendo la población con menor ingreso. De esta manera la ciudad central queda en manos de estratos con mayor poder adquisitivo y la zona periférica, principalmente, para estratos de bajos ingresos como clases

medias bajas; sin olvidar que en algunas zonas periféricas se ubican estratos de muy altos ingresos, indudablemente en zonas con un alto valor paisajístico y con excelente infraestructura.

Durante el proceso de expansión de la mancha urbana se integraron asentamientos como pueblos o barrios preexistentes de la Cuenca de México a la Ciudad de México; esta no solo se conformó por la creación de nuevos asentamientos y la expansión de los mismos, sino que también absorbió los asentamientos ya establecidos y algunos de ellos son conocidos ahora como pueblos y barrios originarios de la Ciudad de México. Una parte de esos barrios y pueblos no ha escapado de la acción del neoliberalismo en sus territorios.

Los pueblos y los barrios originarios de la Ciudad de México son aquellos que se asentaron antes o durante la época de la colonia. Estos se encontraban distantes de la ciudad y con el paso del tiempo conservaron su localización y parte de su identidad, pero con el proceso de expansión de la mancha urbana pasaron a ser parte de la ciudad, muchos quedando dentro de la zona con mayor beneficio en cuanto a servicios, infraestructura y localización.

Una parte de la transformación socio-territorial a la que han estado sujetos algunos de los pueblos y barrios originarios en la actualidad fue generada a raíz los cambios causados por el neoliberalismo, algunos de estos cambios se reflejan en el espacio público, el cual es el espacio de convivencia social, de interacción e integración de la población.

Es importante recalcar que una de las características de los pueblos originarios o de los barrios tradicionales es su sentido de pertenencia con el entorno en donde se desenvuelven y la cohesión social entre sus habitantes. Esta última se hace más patente en el espacio público, dado que ahí es donde los habitantes conviven, realizan fiestas religiosas o bien, se manifiestan.

Según Carrión (2016), el espacio público como concepto tiene tres vertientes: la que proviene del urbanismo y de la especulación inmobiliaria, la jurídica y una más de índole filosófica. En la primera, la especulación inmobiliaria concibe el espacio como algo residual, mientras que en el urbanismo es más utilitarista, debido

a que este cumple la función de vialidad (calles, calles peatonales, andadores y camellones peatonales), y espacios de recreación (plazas, parques y jardines). En la concepción jurídica el espacio público es todo lo que no es privado, mientras que en la concepción filosófica los espacios públicos son un conjunto de nodos donde se desvanece la individualidad y se acorta la libertad (Carrión, 2016).

Con el desarrollo, la evolución de las políticas públicas y la facilidad de adquisición y uso del automóvil como un medio de transporte que se ha posicionado dentro de las preferencias de un sector de la población, las calles son cada vez más utilizadas por este medio y los espacios públicos empiezan a perder sus características, transformándolos en infraestructura para la circulación de vehículos motorizados, reduciendo el tamaño de las calles y convirtiéndolas en estacionamientos.

El crecimiento del parque vehicular no es causante de esta disputa por sí mismo, sino toda la política que gira alrededor de este tema de manera directa e indirecta. Con los cambios de usos de suelo a otros de mayor densidad y la falta de rigor en la normatividad que regule el uso del automóvil y su estacionamiento en vía pública, se facilita el aumento de automóviles estacionados y la disminución del espacio público donde la comunidad pueda convivir entre sí.

Desde el ámbito jurídico, el espacio público es todo lo que no es privado, por lo que este es de uso cotidiano por parte de los habitantes. El uso del espacio público de forma habitual crea pertenencia y apropiación, es decir, todos son dueños de la calle mientras se hace uso de la misma, pero ¿hasta qué punto se puede decir que la calle es de todos?, “si algo es de todos, no es de nadie, y cada uno puede decidir aprovecharse de ello utilizándolo o consumiéndolo lo más que pueda en el menor plazo posible” (Subirats, 2016). El hecho de que todos puedan consumir un bien público lo más que puedan, muestra una parte del conflicto que surge con el uso del espacio público como estacionamiento, puesto que los habitantes ven como suya la calle (espacio público) y por ende hacen utilización de ella con una visión individualista en el que solo buscan el beneficio propio y no del colectivo.

Las visiones colectivas e individualistas chocan cuando se trata de un espacio que es de todos. Por ejemplo, el pueblo de Xoco tiene habitantes originarios con una visión comunal del uso de los espacios y recursos del pueblo, y los avecindados que han ido llegando por procesos neoliberales con una visión que opera bajo un esquema de competitividad y de individualidad, generan una falta de interacción con los habitantes que ya se encontraban en el lugar, apropiándose de un espacio que se percibía colectivo.

Sin embargo, también se tiene presente la población flotante, la cual no habita en la zona, pero sí se apropia del espacio público existente, generando una triada que busca hacer uso del espacio público de la manera en que les convenga. Lo antes dicho, hace surgir varios interrogantes que se plantean a continuación.

Problema de investigación

¿Cuál es la interacción social que se da entre los habitantes originarios, los recién llegados, las personas que trabajan en la zona y las personas que asisten a algún equipamiento? y ¿Cómo se territorializa en el espacio público el proceso?

- a) ¿Las actividades económicas de la zona generan que el espacio público sea más utilizado por los automóviles que por los habitantes?
- b) ¿El uso de suelo es una condicionante en el número de vehículos estacionados en el espacio público y por lo tanto en una disminución de las interacciones sociales cotidianas que en él ocurren?
- c) ¿Cuál es el estado y qué proporción del espacio público es ocupado para la recreación, cohesión y el disfrute de los habitantes oriundos, avecindados y visitantes del Pueblo de Xoco?

Hipótesis

El espacio público en Xoco sería del disfrute de los habitantes y de la población flotante si éste no fuera ocupado por automóviles estacionados que impidieran o dificultaran el desarrollo de actividades cotidianas y recreativas dentro del pueblo.

Objetivos centrales

- a) Identificar la interacción social que se da entre los habitantes originarios, los recién llegados, las personas que trabajan en la zona y las personas que asisten a algún equipamiento, y el cómo se territorializa en el espacio.

Objetivos específicos

- a) Demostrar que las actividades económicas de la zona generan que el espacio público sea más utilizado por los automóviles que por los habitantes.
- b) Determinar si el uso de suelo es una condicionante en el número de vehículos estacionados en el espacio público y por lo tanto de las interacciones sociales que ocurren en él.
- c) Determinar cómo el estacionamiento de automóviles altera las relaciones sociales y la ocupación del espacio público como parte vital para la cohesión y desenvolvimiento de los habitantes.
- d) Analizar de qué manera el número de vehículos estacionados dificultan la ocupación del espacio público por parte de los habitantes.
- e) Estimar el estado y la proporción del espacio público ocupado para la recreación, cohesión y el disfrute de los habitantes, y su variación en el tiempo en cuanto a superficie.
- f) Generar una propuesta de posibles soluciones.

Metodología

- a) Observación y análisis empírico de las relaciones sociales que se dan entre oriundos, habitantes recientes y población flotante, así como la aplicación de un sondeo, el cual contiene preguntas acerca de las interacciones que se dan entre los actores mencionados.
 - a. Para la observación y análisis empírico, se hicieron visitas de campo en distintos días, horas y partes de Xoco, el ejercicio de observación constó de identificar a los distintos agentes en el espacio público y determinar el tipo de interacción que tienen los diversos actores en el espacio público de Xoco.
 - b. El sondeo se aplicó los miércoles con la finalidad de tomar un día regular entre semana. Para su aplicación no se contempló el día jueves debido a la presencia del mercado, puesto que este origina una dinámica diferente. Los días lunes y viernes al ser inicio y fin de semana tampoco se tomaron en consideración debido a que muestran ciertas diferencias con los demás días, algunas de las preguntas buscaron saber el tipo de relación, así como el actor con mayores relaciones. De la misma manera se preguntó acerca de las actividades que los actores realizan en el espacio público y la frecuencia con la que se accede a los lugares.
- b) Relacionar las unidades económicas del pueblo de Xoco con la cantidad de vehículos estacionados en las calles aledañas.
 - a. Las unidades económicas se tomaron del Directorio Nacional de Unidades Económicas en su publicación de noviembre de 2019. Estas se clasificaron de acuerdo con la actividad que desarrollan y se realizó un análisis que determinó la cantidad de unidades económicas por calle y el número de empleados.
 - b. Para el levantamiento de vehículos estacionados, se hizo uso de planos catastrales en los cuales se anotó la cantidad de vehículos

estacionados por paramento de cada inmueble. Esto se realizó en un intervalo de una hora durante 6 horas seguidas, comenzando a las 9:18 y culminando la jornada a las 14:18 horas. Esta metodología está basada en el “Manual de Estudios de Ingeniería de Tránsito (Tomo XII)” emitido por la Subsecretaría de Desarrollo Urbano y Ordenación Territorial (2008)

- c) Se realizó el levantamiento de usos de suelo de Xoco, relacionándolos con los vehículos estacionados alrededor de cada uso de suelo.
 - a. Con ayuda de cédulas se llevó a cabo un levantamiento en campo de usos de suelo y niveles en el pueblo de Xoco.
 - b. Se hizo una relación de los usos de suelo que más vehículos estacionados generan el espacio público.
- d) Con base en el levantamiento realizado de vehículos estacionados, se calculó el porcentaje del espacio público que es utilizado por los mismos.
 - a. Con ayuda del análisis de estacionamientos y el mapeo de ellos previamente realizados, se obtuvo el porcentaje de área que los vehículos ocupan en el espacio público, el área libre y el mapeo de las zonas con mayor espacio público destinado a las personas.
- b) La realización de propuestas de mejoramiento se llevó a cabo partiendo de la información obtenida y procesada, apoyándose de diferentes manuales de diseño urbano.

1. La interacción social en el espacio público del pueblo de Xoco en el contexto de la ciudad neoliberal

La ciudad neoliberal

La llegada e implementación del programa neoliberal en México se dio a finales de los años setenta, sin embargo, este empieza su consolidación en los años ochenta. Olivera (2014) identifica tres fases del neoliberalismo en México; la primera fase se sitúa entre el año 1976 al año 1987, “la profunda crisis de la deuda externa se aprovechó como detonante para el inicio de la liberación económica tras las presiones y acuerdos entre la élite política tecnócrata, el banco mundial y el Fondo Monetario internacional” (p. 152) esto con el fin de “resolver el problema de la deuda y financiar el desarrollo” (p. 152).

La segunda fase se establece entre 1988 y 1997 “con la entrada de capitales transnacionales al país dentro del marco de reestructuración económica global, insertándolo entre los países emergentes” (Olivera, 2014, p. 152). Igualmente, “al interior se introdujeron reglas y ordenamientos políticos plasmados en la Reforma de Estado y la Reforma urbana” (p. 152). La tercera fase se ubica a partir del año 2000 con el arribo a la presidencia por parte del Partido Acción Nacional (PAN), cabe aclarar que esta fase se sigue desarrollando en la actualidad.

Como ya se mencionó, el Neoliberalismo nace de una crítica al modelo Keynesiano o también llamado “Estado de Bienestar”, el cual también se instauró en México creando sus bases en el periodo cardenista (1934 -1940). Sin embargo, la ausencia de Estado de bienestar se manifestó con la sobre explotación de los trabajadores del campo y con la urbanización periférica al acentuar la proletarización con la migración intensiva del campo a la ciudad en las décadas de 1940 a 1970 (Olivera, 2014, p. 157).

La transición al neoliberalismo se inicia con la primera carta de intención en 1976, en la cual se establece: equilibrar la balanza del sector público, la apertura

comercial y de inversión privada y externa, y la privatización de las empresas del Estado, eliminar el control de precios y de los subsidios. Esta primera carta de intención fue seguida por más cartas de intención en los años de 1982, 1985, 1986 y 1989. Estas cartas de intención fueron motivadas por la crisis externa que presentaba el país en estos años, por lo cual reformar el Estado y adoptar el programa neoliberal fue la opción que se consideró más viable para el desarrollo económico (Olivera, 2014).

Olivera (2014) marca el inicio del Neoliberalismo en la Ciudad de México en 1983, puesto que a partir de este año el Estado toma un papel proactivo en las bases jurídicas e ideológicas para la función financiera de la Ciudad de México, así como la subordinación real y formal del capital del trabajo. En 1985 los recursos eran escasos, lo cual se reflejó en la reducción de los servicios urbanos, por lo que Miguel de la Madrid, presidente del país en ese momento, pensó vender las empresas públicas y utilizar esos ingresos para saldar la deuda del país, siendo estos los primeros pasos para la privatización.

La segunda fase del Neoliberalismo en México se inicia en 1988 con el ascenso a la presidencia del “grupo neoliberal” el cual estaba formado por “políticos mexicanos convertidos a esta doctrina en los posgrados de economía neoclásica en las universidades de Stanford, Yale y Harvard” (Olivera, 2014, p 159). Este grupo de políticos se encargaron de fusionar los intereses públicos y los privados de manera paulatina y firme, además, manifestaron en la secuencia de cambios discursivos, jurídicos y prácticos, normar las nuevas reglas y ordenamientos políticos que posteriormente se plasmaron en la reforma de estado y la reforma urbana (Olivera, 2014, p. 159).

El poder político (Neoliberal) consolidó su poder en el ámbito urbano a partir del control de la propiedad del uso del suelo, el impulso de inversiones inmobiliarias y directas en las negociaciones de la política pública, las instancias públicas y privadas, creando alianzas formales e informales, una de ellas fue la reforma urbana de 1992 que se realiza en el artículo 27 de la Constitución Mexicana (Olivera, 2014).

Esta reforma permite el cambio de dominio del suelo, el cual se encuentra ejido y puede ser privatizado y vendido. Tanto para Harvey como para Olivera esta reforma urbana es un punto clave para entender el comienzo de la ciudad neoliberal en México y consideran que, simbólicamente, representa la transición del modelo Keynesiano al programa neoliberal, pasando del bien común a un bien privado respaldado por un nuevo Estado neoliberal que prioriza la libertad individual.

El programa neoliberal crea condiciones ideales para que el privado pueda desarrollarse y genere su propio bienestar económico de la manera más conveniente con su libertad individual. Es así como muchos privados empiezan a invertir en diferentes proyectos y adquirir empresas que el Estado vendió, dando como resultado a los hombres más ricos del mundo, como es el caso de Carlos Slim.

La libertad individual, como uno de los ejes del programa neoliberal, se puede usar de diferentes maneras. Harvey afirma la existencia de dos tipos de libertades; una buena y una mala. La mala es "la libertad de explotar a los iguales, la libertad para obtener ganancias desmesuradas sin prestar un servicio conmensurable a la comunidad..." (Harvey, 2007, p.41). En la ciudad neoliberal hay diversos ejemplos de este tipo de libertad en la cual se explotan los recursos y servicios de la ciudad en pro de la libertad individual de ciertos privados sin prestar un servicio a la ciudad misma, generando e intensificando la gentrificación de la ciudad, entre otros.

Olivera (2014) menciona algunos ejemplos de proyectos realizados bajo el esquema neoliberal y sus repercusiones en la ciudad de México. Uno de estos es el caso del centro corporativo Santa Fe, el cual tuvo como factores de localización la cercanía con Paseo de la Reforma y la conexión que tiene con las zonas residenciales de mayor poder adquisitivo en la ciudad, además de la cercanía con el aeropuerto internacional de Toluca, la extensión de suelo disponible y el bajo precio de este. El centro corporativo Santa Fe fue impulsado en el periodo salinista, y dicho proyecto tiene zonas corporativas, comerciales, departamentales y de vivienda orientados a personas con altos ingresos. Todo esto en terrenos que eran minas, tiraderos de basura y ejidos habitados por personas que trabajan en estas

actividades y que fueron desalojadas por parte de inmobiliarias, propietarios y el gobierno.

En 1987 se iniciaron las expropiaciones por parte de la empresa paraestatal Serviment, la especulación del suelo que se generó a raíz de este proyecto se tradujo en el desplazamiento de los pobladores de pueblos, ejidos y fraccionamientos populares.

Es interesante mencionar que desde 1999 hasta la fecha, la Ciudad de México ha estado gobernada por partidos de izquierda que han mantenido la misma tendencia neoliberal, fortaleciéndola con políticas urbanas e instrumentos urbanísticos. Así, una de las prácticas neoliberales es el Bando 2, que fue implementado en los años 2000 por el jefe de gobierno, en el cual se le daban facilidades a las inmobiliarias para intervenir en la ciudad central conformada por las alcaldías de Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez y Venustiano Carranza con la finalidad de construir vivienda accesible de interés social y repoblar las delegaciones centrales, aprovechando los servicios e infraestructura existentes, pese a que la intención era generar vivienda para personas con menor poder adquisitivo.

Las cuatro alcaldías se valorizaron con esta intervención, provocando que las personas con un poder adquisitivo bajo no pudieran aspirar a este mercado, dejando las delegaciones centrales que cuentan con mayores servicios e infraestructura en manos de las personas con ingresos medios y altos.

La ciudad neoliberal es una ciudad en la cual solo algunos obtienen un gran beneficio mientras que otros sufren las repercusiones negativas de la libertad individual ejercida por los privados. Se expuso el caso del bando 2 y el centro Corporativo Santa Fe, en los cuales los ganadores fueron las inmobiliarias y los corporativos, mientras que los afectados fueron las comunidades de menor ingreso y la ciudad.

La ciudad neoliberal tiene repercusiones notables en la gentrificación y en el desplazamiento de las personas con menor poder económico, además, el neoliberalismo en la cultura ha ido promoviendo la libertad individual sobre la

comunidad, creando sociedades cada vez más distantes, conflictos entre comunidades y la libertad individual, es por ello que esta investigación se llevó a cabo en un pueblo originario en donde aún se tiene sentido de comunidad en un contexto neoliberal.

El pueblo de Xoco

Xoco es un pueblo originario de la ciudad de México. Este asentamiento data de antes de la llegada de los españoles, sin embargo no se conoce la fecha de su fundación y, en la actualidad, está localizado en la Alcaldía Benito Juárez. Se encuentra delimitado por Av. Popocatepetl al norte, Av. México - Coyoacán al oriente, Av. Río Churubusco al sur y Av. Universidad al poniente.

La hacienda de Xoco aparece en las narraciones históricas en el año 1766, la cual era productora de trigo y maíz. Cuando se establece la Ciudad de México, el pueblo de Xoco queda fuera de la jurisdicción, siendo hasta 1859 que entra al departamento del Valle de México. En 1940 la delegación Benito Juárez se anexa a la ciudad, lo que significó la integración de este pueblo al Distrito Federal, hoy Ciudad de México.

Este pueblo ha sufrido numerosos cambios en cuanto a su territorio y las actividades económicas que se desarrollan en él. Con el paso del tiempo las actividades agrícolas se iban normalizando, y gozaban de la presencia de cuerpos de agua como el río Churubusco, el cual posteriormente fue entubado, y un pequeño riachuelo en la calle de San Felipe, el cual permitía tener árboles frutales y llevar a cabo actividades agrícolas.

La desaparición de las haciendas, los campos de cultivo, el entubamiento de los ríos, la migración de los habitantes a otras partes de ciudad, así como el establecimiento de inmuebles como la Cineteca Nacional, dieron paso a lo que hoy se conoce como pueblo de Xoco.

Cuenta con una superficie de 51.6 Ha de las cuales 4.62 Ha es de calles y 11 manzanas de diferentes usos de suelo, además de inmuebles como la Cineteca Nacional, el Instituto Mexicano de la Radio (IMER) lo que en su momento fue Torre Bancomer y en el que hoy albergan oficinas de la Secretaría de Educación y la reciente construcción de un conjunto de edificios donde destaca la Torre Mitikah.

Contaba con una población de 3,996 habitantes en 2010 según el Instituto de Geografía y Estadística INEGI y poseía una densidad promedio bruta de 77.4 hab./Ha. Hoy en día el número de habitantes y la densidad ha cambiado y seguirá cambiando. -El megaproyecto de torre Mitikah plantea la construcción de 600 departamentos, considerando que, en promedio, el número de habitantes por vivienda es de 4 personas, lo cual sumará 2,400 personas más al pueblo de Xoco, es decir, se sumará un poco más de la mitad de la población que tenía en 2010. Además, se ha ido sumando la población de otros conjuntos habitacionales de vivienda plurifamiliar ya construidos como es el caso de City Towers Coyoacán, el cual posee 371 departamentos, y City Towers Grand Park, solo por nombrar algunos edificios de vivienda clase media alta.

Procesos de la ciudad neoliberal en el pueblo de Xoco

El pueblo de Xoco ha ido cambiando conforme pasa el tiempo. Desde la época prehispánica hasta la actualidad sus actividades económicas han pasado de la agricultura a la prestación de servicios y comercios, además de una creciente actividad inmobiliaria que ha cambiado el cómo se vive en dicho pueblo, siendo la torre Mitikah el último gran desarrollo inmobiliario y un representante indudable de los proyectos neoliberales.

La Torre Mitikah tiene las tres características que sigue el programa neoliberal. En primer lugar, tiene la libertad individual empleada por el inmobiliario para desarrollar, de forma beneficiosa, sus intereses. Esto seguido por el apoyo de un Estado facilitador, el cual ha generado diversas herramientas como el traspaso de potencial de suelo para desarrollar más niveles de lo establecido en el Programa

de Desarrollo Urbano; y la tercera característica es que el privado está “dotando de vivienda y desarrollando actividades económicas de una manera más convincente y atractiva de la que puede proveer el Estado”. Teniendo en cuenta los tres puntos mencionados, se puede afirmar que la torre Mitikah es un proyecto neoliberal como los ya establecidos.

Es importante mencionar que el primer proyecto neoliberal que se estableció en el pueblo de Xoco es la Cineteca Nacional, la cual marca un antes y un después según los habitantes originarios del pueblo (Valverde, et al, 2021). La Cineteca Nacional se edificó en donde había una serie de vecindades, por lo que su construcción generó el desplazamiento de muchas personas.

La localización del pueblo de Xoco así como su conectividad con el resto de la ciudad es un atributo que, si bien es positivo en muchos aspectos, también es un factor por el cual ha sido una zona atractiva para los privados y el desarrollo inmobiliario dentro y antes del contexto neoliberal. Estos factores geográficos aunados a la creación de inmuebles como la Cineteca Nacional aumentó el interés de los privados para desarrollar inmuebles en el pueblo. Esto repercutió en una fuerte presión a los habitantes oriundos por parte de los privados, ocasionado la venta de inmuebles a personas con un mayor poder adquisitivo, lo cual terminó en gentrificación, desplazamientos de personas y un incremento notorio en los niveles de construcción, los cuales son completamente distintos en el interior del pueblo que en sus paramentos exteriores, además de afectar y modificar las actividades que se realizan en las calles y que están fuertemente ligadas con el estacionamiento y tránsito continuo de automóviles.

Un vestigio del pueblo de Xoco son solo algunas calles en su interior, las cuales son claramente distintas al resto en cuanto a los niveles de construcción, tipología constructiva y morfología de calles. Estos vestigios desaparecen en cuanto más te alejas de calles como la San Felipe, parte de Puente Xoco y Xocotitla. En cuanto a niveles constructivos, se puede observar esta transformación en los Planes Delegacionales (hoy alcaldías) de Desarrollo Urbano de Benito Juárez, mismo que en 1987 señalaba que los usos de suelo mayores a H1 (uso habitacional de un nivel) están prohibidos.

En 1996 el PDDU pasa a un uso de suelo habitacional de 3 niveles (H3) y en equipamiento hay un aumento en niveles y densidad (Valverde et al., 2021). Para 2005 se conservaron los mismos niveles para el pueblo de Xoco en el PDDU. Sin embargo, la realidad es otra y como prueba de ello existen varios edificios de más de 20 niveles.

Ciudad Progresiva, como se denomina al proyecto inmobiliario por el cual se gestionó una serie de inmuebles de gran altura entre ellos la torre Mikitha (proyectada a 62 niveles de construcción), contrasta notablemente con el resto del pueblo. Mitikah es un desarrollo inmobiliario totalmente dirigido a personas con altos ingresos, puesto que el costo de un departamento es desde \$11, 920,112.00 pesos (Mitikah, agosto 2021). Los beneficios de este desarrollo solo se quedan en las personas que tengan acceso a él, mientras que el resto del pueblo de Xoco será afectado en cuanto a la cantidad de servicios que requiere este inmueble, además de otros posibles fenómenos como la gentrificación, desplazamiento de personas, incremento en la presión ejercida por parte de los privados para la adquisición de inmuebles, aumento en el tránsito de automóviles, etc.

De los procesos socioespaciales que han ocurrido en Xoco, es preciso investigar sobre el espacio público (las calles), debido al uso cotidiano que se le da, es decir, analizar las interacciones, actividades y ocupaciones del espacio público por parte de sus habitantes, tratando de entender las perspectivas culturales que se generan del choque de una colectividad y la individualización que establece el neoliberalismo.

Metodología

Las interacciones sociales se encuentran presentes todo el tiempo y muchas de estas se llevan a cabo en espacios públicos, algunos autores o institutos (Jan Gehl Institute) han relacionado que entre mayores relaciones sociales se den en un espacio público, este tiene mayor o mejores características que propician la interacción. En el siguiente apartado se describe la metodología base que se utilizó para la medición de interacciones sociales en las calles del pueblo de Xoco.

Interacción social

El instituto Jan Gehl se ha dado a la tarea de hacer estudios sobre relaciones sociales en el espacio público. Tienen una publicación llamada "The public life diversity Toolkit" (2016) el cual propone una serie de herramientas para la medición de la vida social en el espacio público, ellos determinan 5 tipos de interacciones y la describen de la siguiente manera:

- Sin interacción;
- Contacto pasivo: Siempre que alguien está en presencia de otro experimenta un contacto pasivo;
- Contacto casual: es cuando alguien recoge la bufanda que se te cayó, te pregunta por la hora u otra interacción no personal;
- Desconocido familiar: es alguien a quien reconoces, pero no por su nombre. Los extraños familiares son afiliaciones basadas en el lugar, tal vez en una cafetería, de una parada de autobús, o de cierta burbuja en un espacio y tiempo determinado;
- Amigos.

Debido a que esta metodología está enfocada en espacios públicos con una delimitación existente que se haga evidente, puede ser confusa cuando se quiere aplicar a las calles de una colonia, que, si bien es un espacio público, es diferente a un parque o una plaza. Es por ello por lo que para poder entender y caracterizar

la clasificación propuesta por el estudio Jan Gehl, aquí se adaptó la metodología al relacionar los tipos de distancia interpersonal. Para ello se retoma lo que expone la Universidad de Barcelona en su página web de psicología ambiental.

La distancia interpersonal es clasificada de la siguiente manera;

- Distancia íntima: se sitúa entre 0 a .45 metros;
- Distancia personal: se sitúa entre .45 y 1.2 metros;
- Distancia social: se sitúa entre 1.2 y 3.5 metros;
- Distancia pública: se sitúa entre 3.5 y 7 metros.

La siguiente clasificación ayudará a caracterizar de una manera más clara el tipo de interacciones que se puede dar en el espacio público, relacionando la metodología del instituto Jan Gehl y las distintas distancias interpersonales expuestas por la universidad de Barcelona:

- Sin interacción
 - No hay personas al redor de otra por lo menos a 3.5 metros de distancia.
- Contacto pasivo
 - Hay una distancia no mayor a 3.5 metros de distancia, es decir, la suficiente para observar su rostro y comportamiento.
- Contacto casual
 - Hay una distancia no mayor a 1.2 metros.
 - Puede haber algún roce físico o cruce de palabras originados por un evento extraordinario.
- Extraño conocido
 - Hay una distancia no mayor a 3.5 metros
 - El intercambio de palabras puede ser recurrente pero breve como un saludo.
- Amigos
 - Hay una distancia no mayor a 1.2 metros.
 - El contacto físico es más recurrente, así como la presencia de conversaciones de mayor duración.

- Poseen un lenguaje corporal más relajado.

De la clasificación propuesta por el instituto Jan Gehl y caracterizada por los tipos de distancia interpersonal, se tomará la clasificación de contacto pasivo para desarrollar la presente investigación debido a la disponibilidad de tiempo de las personas. Para desarrollar trabajo de campo se optó por hacer una nueva clasificación que contenga características de las clasificaciones descartadas (Sin contacto, Contacto casual, Extraño conocido, y amigo) y de esta manera poder reducir el trabajo en campo y el procesamiento de datos. La nueva clasificación se denominó como “Conocido” la cual se definió como:

- Conocido
 - Comparten el mismo espacio en algún tiempo determinado y la distancia entre personas puede ser de menos de 1.2m hasta más de 3.5.
 - El intercambio de palabras (Saludos principalmente) es constante.
 - Tienen un mayor conocimiento entre sí.

Por lo tanto, la clasificación utilizada en la investigación basada en la metodología del Instituto Jan Gehl y complementada con las diferentes distancias personales es:

- Contacto pasivo
 - Hay una distancia no mayor a 3.5 metros de distancia, es decir la suficiente para observar su rostro y comportamiento.
- Conocido
 - Comparten el mismo espacio en algún tiempo determinado y la distancia entre personas puede ser de menos de 1.2m hasta más de 3.5m.
 - El intercambio de palabras (Saludos principalmente) es constante.
 - Tienen conocimiento de sus nombres.

Con esta clasificación se realizó un análisis empírico de las actividades e interacciones que se da en el pueblo de Xoco. A continuación se expondrán los resultados observados en campo.

Observación empírica

La observación empírica se realizó en diferentes horas del día y en diferentes zonas del pueblo de Xoco durante los meses de diciembre del 2019 a Febrero del 2020. Dicha observación mostró como resultado que la principal interacción entre actores es de manera pasiva, es decir, que solo tienen un contacto visual entre ellos. En la mayoría de las veces, esto involucra a todos los actores estudiados, siendo algo común debido a que las personas que van a algún inmueble solo hacen un recorrido directo y estas pueden venir o no acompañadas.

Esta relación pasiva es producto de la necesidad de llegar a un lugar, ya sea el trabajo, la residencia o algún atractor de viaje importante, y solo cubre un desplazamiento de un punto inicial a un punto final en donde las personas solo utilizan el espacio público con la finalidad de trasladarse, por lo que no están interesadas en platicar o socializar con demás personas, sino que están enfocadas en llegar a su destino. En el caso de los habitantes que realizan alguna actividad comercial tampoco se relacionan o tiene una interacción mayor con las personas que van de paso, puesto que estas se enfocan en atender a las personas que consumen su producto.

Respecto a la interacción que se da entre los comerciantes (sean habitantes o no del pueblo de Xoco) y los compradores, es diferente y en ocasiones más estrecha que una interacción pasiva, dado que los consumidores cotidianos y el vendedor adquieren una interacción más estrecha porque ya ambos se identifican, aunque sea de una manera superficial.

Lo mencionado anteriormente se puede apreciar en las calles de Real de Mayorazgo y en la calle de San Felipe. En ellas los principales actores involucrados son habitantes originarios y la población flotante; las interacciones observadas se dan a través de los flujos que se realizan sobre la calle Real de Mayorazgo, en donde la principal interacción es una de carácter pasivo entre peatones, mientras que en la calle San Felipe se observan los pequeños conglomerados de personas, consumiendo comestibles principalmente en la mañana desde las 9:00 a.m. hasta las 11:00 a.m. Y en hora de comida que va desde la 1:00 hasta las 4:00 o 5:00 PM

en pequeños puestos o “changarros” de comida que se instalan en la calle. En estos conglomerados los actores tienen más posibilidad de interactuar y su relación con el espacio público es distinta, puesto que pasa de ser una infraestructura solo de tránsito a un espacio contenedor de actividades de consumo que a su vez se vuelven actividades sociales.

Dentro de lo ya mencionado, se encontró un caso diferente en la calle de San Felipe, casi esquina con Puente de Xoco. Esta calle se identificó como el núcleo o como la zona que más guarda identidad de pueblo y posee mayor número de habitantes oriundos. Ahí se observó que la interacción entre actores, en su mayoría, solo es llevada por habitantes oriundos, se les observó conviviendo y platicando entre vecinos, incluso tomando el sol y ocupando el espacio público con actividades de estancia.

En la calle de Puente Xoco se observa una dinámica algo similar a Real de Mayorazgo, pero con mucha menor intensidad, es decir que la interacción que se da es solo pasiva y en menor cantidad, dado que esta calle no es muy transitada por las personas.

La calle de San Felipe entre puente de Xoco y Av. Popocatépetl tiene una dinámica similar a la de puente de Xoco al ser muy poco transitada, pero debido a la existencia de tres escuelas privadas, hay horas en las cuales se observa un incremento en los peatones, así como en el número de vehículos que se estacionan y transitan por esta calle en las horas de entrada y de salida de dichas escuelas. Las personas que recogen a los niños tampoco se relacionan de una manera estrecha debido a que muchos de ellos suelen llegar en coche y, sin bajar del vehículo, el niño es dado a la persona que lo recoge, es decir, no hay una interacción directa, ni siquiera con el entorno. En esta zona se observaron algunos flujos peatonales esporádicos fuera de la hora de entrada y salida de las escuelas.

La calle Mayorazgo de Solís es similar a la calle de San Felipe en su último tramo. Esta alberga al Instituto Simón Bolívar y la Escuela Secundaria Pública No. 72 Diego Rivera. Las horas que no son de entrada y salida de niños, son horas valle de peatones, es decir, hay muy pocas personas en esta calle. En la hora de salida

de la Escuela Secundaria, la calle se llena de estudiantes, haciendo uso de toda la calle hasta el punto de competir por ella con los vehículos que transitan y con los estacionados; algunos llevan a cabo actividades de convivencia y la mayoría se va a pie.

La salida del Instinto Simón Bolívar es menos escandalosa, puesto que salen en menor cantidad y son muy pocos los estudiantes que caminan. La mayoría son recogidos bajo el esquema de ser entregados al automóvil de los padres o tutores, generando largas filas de automóviles estacionados. Cabe resaltar que el flujo que sale de estos dos inmuebles en su mayoría se dirige a Av. Popocatepetl, y no se adentra a las calles internas del pueblo de Xoco.

Dentro del pueblo de Xoco hay dos calles que son de carácter, básicamente, local, por lo que el flujo peatonal es nulo por parte de población flotante. Estas calles son Xocotitla y Mayorazgo de Orduña, y en ninguna de ellas se observan interacciones debido a que, como se mencionó, es casi nulo el tránsito de personas que posibiliten las interacciones dentro de estas calles.

Las interacciones que se dan en el pueblo de Xoco pueden ser muy puntuales en algunas calles y están sumamente relacionadas con equipamientos, servicios y comercios. Hasta este punto, se ha expuesto la situación observada con relación a las interacciones que se dan en el espacio público con la finalidad de apoyar y hacer clara la información. Para los datos se realizó de un sondeo, el cual buscó obtener un escenario más cercano a lo que viven las personas del pueblo de Xoco.

Sondeo

Se decidió aplicar un sondeo con la finalidad de obtener información directa de los actores estudiados y de esta manera poder comparar las observaciones y el análisis empírico con los resultados del sondeo aplicado. En este apartado se busca determinar el tipo de interacción que se da entre habitantes, así como su territorialización en el espacio público.

El pueblo de Xoco se ve obligado a recibir gran cantidad de personas, generando que entre ellas haya una interacción pasiva casi obligada, es por ello que para el sondeo se les preguntó por las personas conocidas, es decir, se buscó conocer una interacción más estrecha que la pasiva entre cada actor estudiado del pueblo de Xoco. El sondeo contempló a los actores existentes, lo cual permitió hacer un análisis por cada tipo de actor. A continuación se mostrarán los resultados obtenidos así como el análisis de los mismos.

Relación desde el punto de vista de los habitantes

De los habitantes entrevistados el 90.9 % fueron oriundos y el 9.1 % recién llegados. De este porcentaje de habitantes el 90.9 % conoce a más de 20 personas que sean habitantes del pueblo de Xoco, mientras que el 9.1 % conoce entre 17 y 20 habitantes. Esto refleja que existe una alta interacción entre los habitantes. Figura 1. Relación Habitantes- Habitantes

Fuente: .

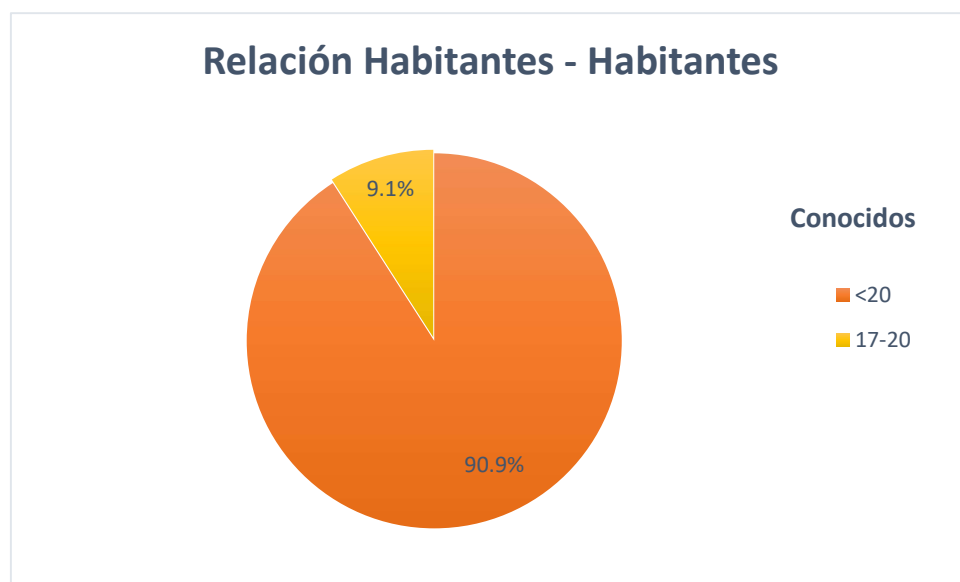


Figura 1. Relación Habitantes- Habitantes

Fuente: elaboración propia

De la Figura 1. Relación Habitantes- Habitantes

Fuente: se puede inferir que la reacción que se tiene entre habitantes del pueblo de Xoco es estrecha. Asimismo de las observaciones que se obtuvieron durante la aplicación del sondeo, se identificó que los habitantes afirmaban tener 20 conocidos en el pueblo de Xoco aproximadamente; fueron principalmente personas mayores las que realizaban tal afirmación con mayor facilidad.

Para conocer la relación que existe entre los habitantes y trabajadores, así como los visitantes del pueblo de Xoco, se les preguntó cuántas personas conocen que visiten y trabajen en Xoco. El 63 % de los habitantes conoce a más de 20 trabajadores y visitantes de Xoco, mientras que el 27,3 % conoce entre 1 y 4 trabajadores y el 9.1 % conoce entre 9 y 12 trabajadores como se muestra en la Figura 2. Relación Habitantes - Población flotante

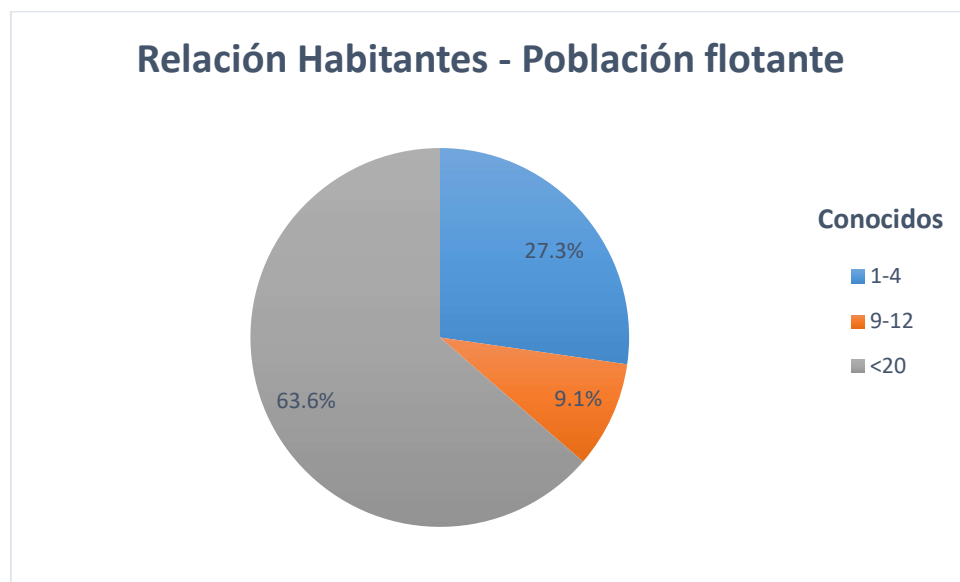


Figura 2. Relación Habitantes - Población flotante

Fuente: elaboración propia

En la Figura 2. Relación Habitantes - Población flotante

se puede observar que el 27 % de los residentes tiene muy poca relación con la población flotante (trabajadores y visitantes). Dentro de este porcentaje se observó que les molesta el hecho de que hubiera un gran flujo de “desconocidos” dentro del pueblo de Xoco. El 63 % afirmó que conocía a más de 20 personas entre

trabajadores y visitantes, muchos de estos son comerciantes principalmente de comestibles, es decir, esta actividad económica facilita e incentiva la interacción en ocasiones de manera cotidiana entre actores. Para ellos la afluencia de personas al pueblo de Xoco significa una oportunidad de llevar a cabo una actividad económica en sus hogares, representándoles un ingreso constante.

Se puede observar que la relación más estrecha es la que hay entre habitantes, mientras que con los trabajadores se reduce el número de conocidos y la interacción que se da. Cabe aclarar que la interacción pasiva no se está contando debido a que es muy común. Los habitantes que tienen gran relación con los trabajadores son, en su mayoría, vendedores de productos comestibles y algunos de ellos localizan sus mercancías en las calles de San Felipe principalmente.

Relación de la Población flotante

El otro grupo encuestado corresponde a población flotante. Esta se compone de trabajadores y visitantes que laboran o visitan al pueblo Xoco. Dentro de este grupo el 40 % conoce entre 1y 4 habitantes, el 30 % conoce entre 5 y 8 habitantes, el 10 % conoce entre 13 y 16 habitantes y el 20 % conoce a más de veinte habitantes como se observa en la Figura 3. Relación Población Flotante - Habitantes

Fuente: e.

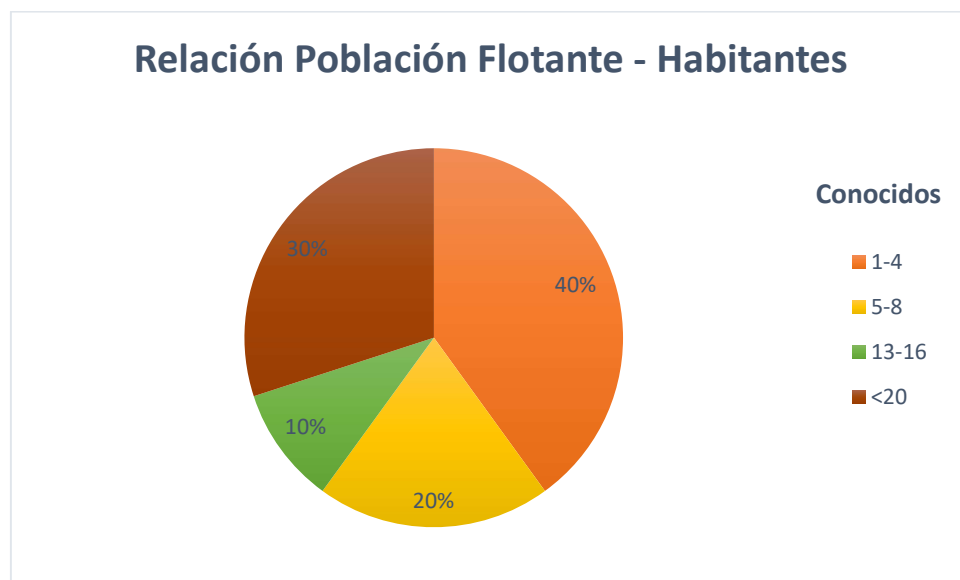


Figura 3. Relación Población Flotante - Habitantes

Fuente: elaboración propia

Se muestra que el 40 % de la población flotante tiene una baja interacción con los habitantes del pueblo de Xoco, esto se debe al tipo de actividad que ellos desarrollan, es decir, solo usan la calle como medio para movilizarse y llegar a su punto de destino. En su recorrido cotidiano no hay más que una interacción pasiva con los demás actores. El segundo grupo de mayor tamaño con el 30 %, conoce a más de 20 habitantes, lo cual también se relaciona con las actividades comerciales que realizan en las calles de Xoco, dado que muchos de los habitantes son clientes cotidianos de estos trabajadores, lo cual facilita entablar una relación con los habitantes.

Figura 4 muestra que la relación entre la población flotante se muestra con menor intensidad, dado que el 50 % de este grupo conoce entre 14 trabajadores y visitantes, el 20 % conoce entre 5 y 8, mientras que las personas que conocen entre 9 y 12, 13 y 16 o más de 20 corresponde a un 10 % cada uno.

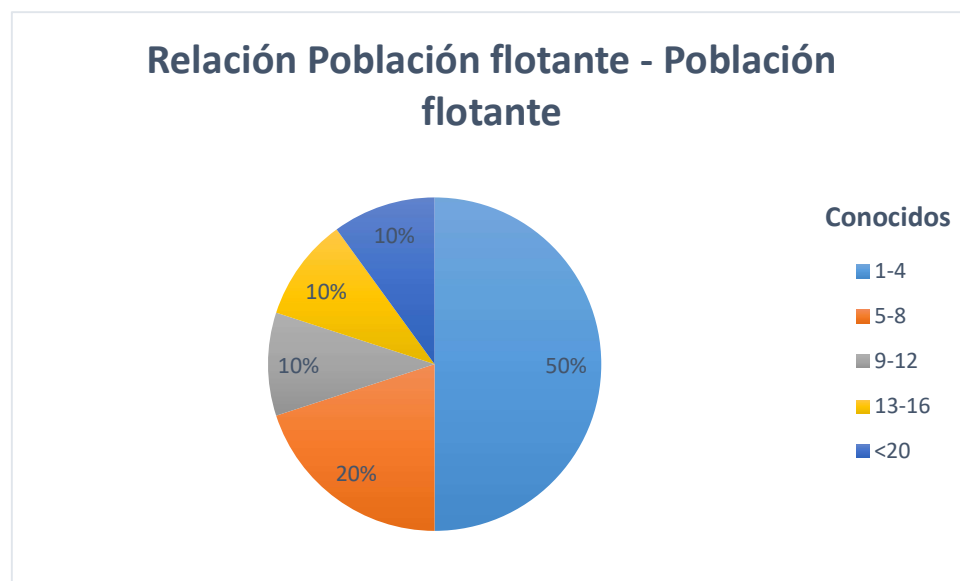


Figura 4. Relación Población flotante - Población flotante

Fuente: elaboración propia

Se puede inferir que la relación entre la población flotante es menor, incluso, se le podría referir como débil, es decir, la mitad de las personas pertenecientes a

la población flotante conoce a muy pocas personas dentro de este grupo, mientras que solo al 10 % tiene una relación alta, es decir el 10 % que conoce a más de 20 personas.

Se ha podido observar que el mayor número de relaciones que tiene la población flotante es con los habitantes del pueblo de Xoco, mientras que la relación que se da entre la población flotante es mucho menor, en algunos casos. Este comportamiento es causado por la rutina que llevan, siendo parte de su cotidianidad pasar al lado de muchas personas sin saber quiénes son, dado que están inmersos en los flujos que son atraídos por centros de trabajo, comercio, de servicio, entre otros, buscando llegar y llevar a cabo la actividad que tengan que realizar y regresar a sus puntos de partida, el cual puede ser su hogar.

Los actores que más se relacionan son los habitantes del pueblo de Xoco que se encuentran cerca o sobre la calle que recibe el mayor flujo peatonal al día. Estas calles son Real de Mayorazgo y San Felipe principalmente en su intersección con Real de Mayorazgo.

Los trabajadores y visitantes que acuden al pueblo de Xoco solo se relacionan con los habitantes con el objetivo de satisfacer alguna necesidad, puesto que esta relación se da a través de la adquisición de mercancías, principalmente a la hora de la comida en los establecimientos de venta de comestibles.

Como premisa, se puede observar que los habitantes del pueblo de Xoco, en su mayoría, son seres con una vida cotidiana colectiva, es decir, son personas que comparten su vida cotidiana con otras de manera constante y más estrecha que la población flotante. Un claro ejemplo son las personas que comercializan algún bien, puesto que tienen interacción constante con otras personas, las cuales buscan consumir sus productos, siendo parte de la vida cotidiana del vendedor. Un ejemplo también visto fue el que se observó en la calle de San Felipe casi esquina con calle Puente Xoco, donde se observó a un grupo de personas de la tercera edad conviviendo de manera recurrente ya sea platicando o toman el sol, siendo esta convivencia parte de su vida cotidiana.

Otra de las observaciones más importantes es la individualidad que se tiene por parte de la población flotante, la cual, en la mayoría de las ocasiones, solo se limita a cumplir sus actividades y no se interesa por estrechar relaciones con otras personas. De cierta forma esta individualización es la principal causa de que se tenga una menor interacción de estos habitantes.

El sondeo, así como la observación empírica mostraron similitudes de cómo se relacionan y qué actores tienen una mayor relación, lo cual amplió el panorama para poder estudiar y determinar de qué manera se territorializa en el espacio público.

La territorialización de las interacciones sociales

Las interacciones que se dan en el espacio público se territorializan en actividades. En el análisis empírico se observó que el principal proceso de territorialización se origina por las interacciones sociales mediante flujos peatonales. En el sondeo se preguntó acerca de las actividades que se realizan en el espacio público con el fin de conocer más acerca de las actividades que se llevan a cabo, de la misma manera se separó la pregunta por tipo de actor, mostrando los siguientes resultados.

Habitantes

Dentro de las actividades que los habitantes realizan se encuentran las recreativas, de tránsito y estancia, el 9 % de ellos realiza actividades de recreación, el 55 % solo se traslada, el 27 % de los habitantes ocupa la calle con actividades de estancia, el 9 % solo ocupa el espacio público para vender comida. Se representa en la Figura 5. Actividades cotidianas Habitantes

el porcentaje de las actividades llevadas a cabo por los habitantes.

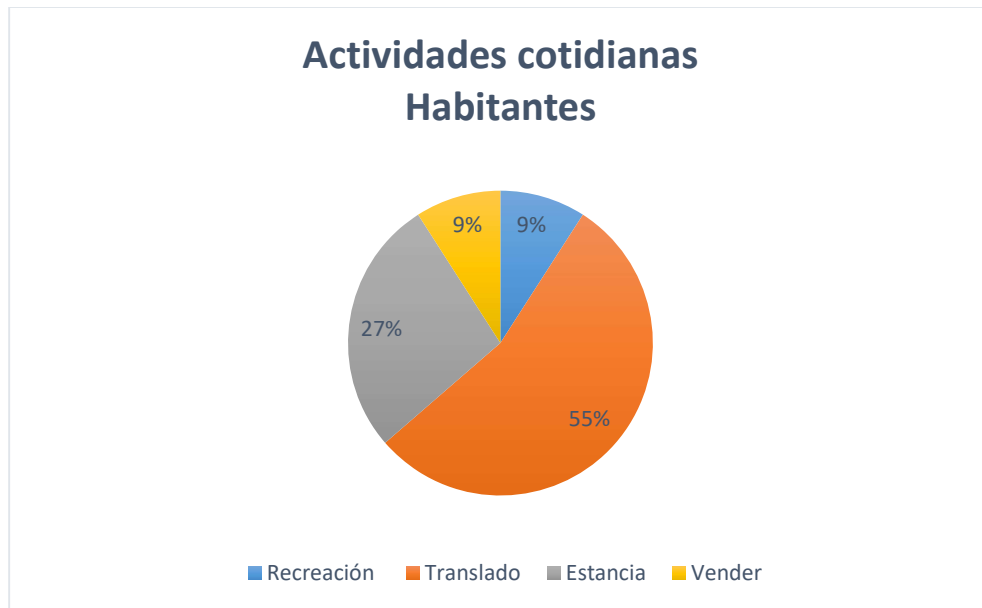


Figura 5. Actividades cotidianas Habitantes

Fuente: elaboración propia

Como se observa, el 55 % de los habitantes solo se traslada por las calles de Xoco. Esta actividad no requiere de tiempos prolongados; en el mejor de los casos en cuanto menor tiempo tome el traslado es mejor para la persona que los realiza. Por otro lado, el 45 % realiza actividades que requieren un mayor tiempo de permanencia dentro del espacio público, de este 45 %, el 9 % permanece en el espacio público por necesidad de vender algún producto, mientras que el 36 % lo hace por gusto.

La frecuencia con la que realizan estas actividades es importante debido a que es el número de veces que los actores hacen uso del espacio público. El 27 % de las personas realiza esta actividad de 3 a 4 veces por semana, otro 27 % lo realiza entre 5 o 6 veces por semana y el 45 % realiza estas actividades los 7 días de la semana. Este patrón de distribución se puede observar en la Figura 6. Frecuencia de actividades Habitantes

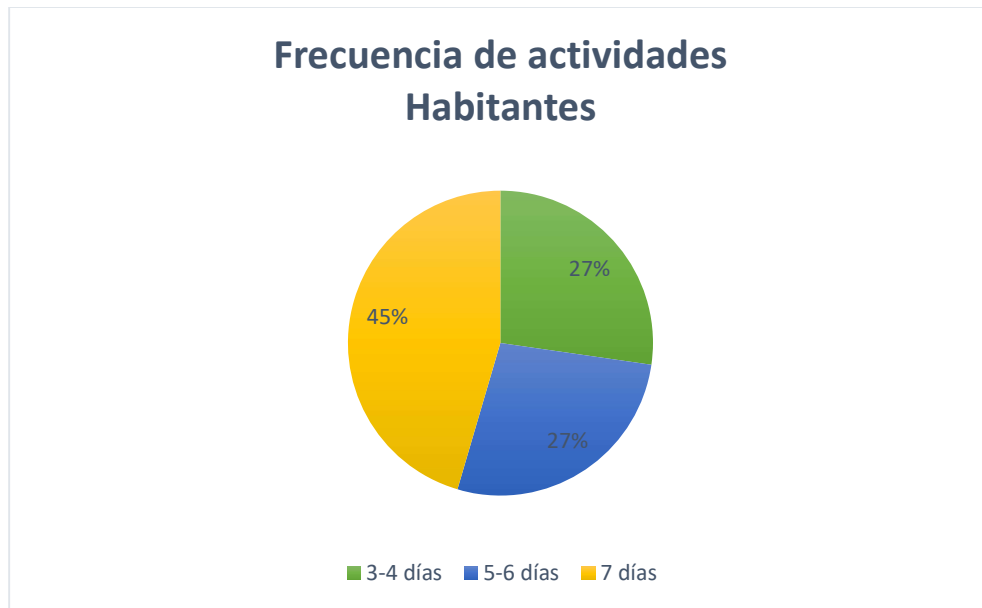


Figura 6. Frecuencia de actividades Habitantes

Fuente: elaboración propia

Trabajadores o visitantes

De las actividades que realizan los trabajadores o visitantes, el 9 % realiza actividades de estancia como platicar, sentarse o comer en alguna parte del espacio público, el 55 % solo realizan traslados en las calles de Xoco, y el 36 % de ellos vende algún producto comestible en las calles. Esto se puede ver en la Figura 7.

Actividades cotidianas Población flotante

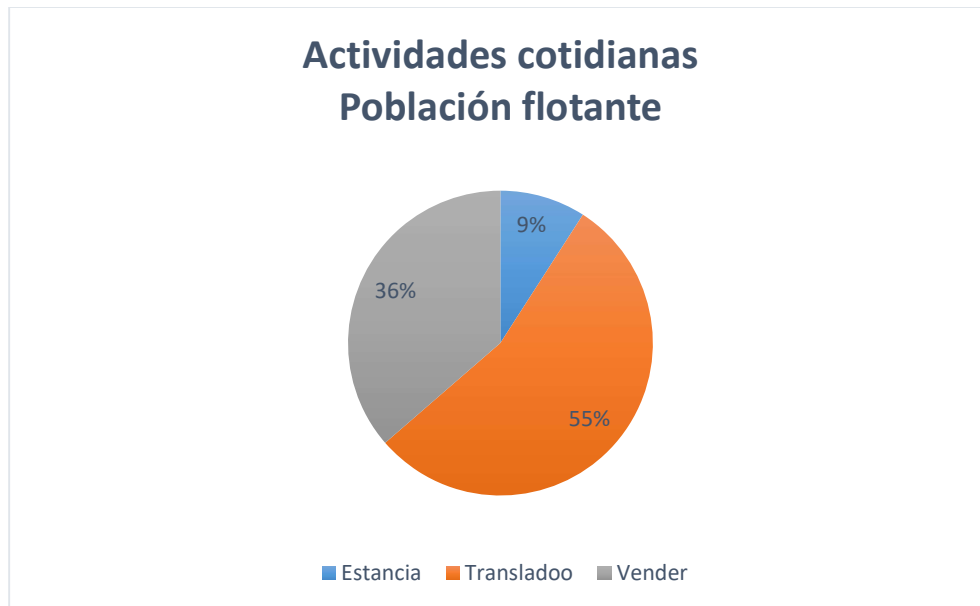


Figura 7. Actividades cotidianas Población flotante

Fuente: elaboración propia

La frecuencia con la que realizan estas actividades se puede observar en la Figura 8. Frecuencia de actividades Población flotante

. El 10 % realiza estas actividades 2 o 3 veces por semana, el 20 % de ellos las realiza de 3 a 4 veces por semana, el 30 % lo hace de 5 a 6 veces y el 40 % lo hace los 7 días de la semana.

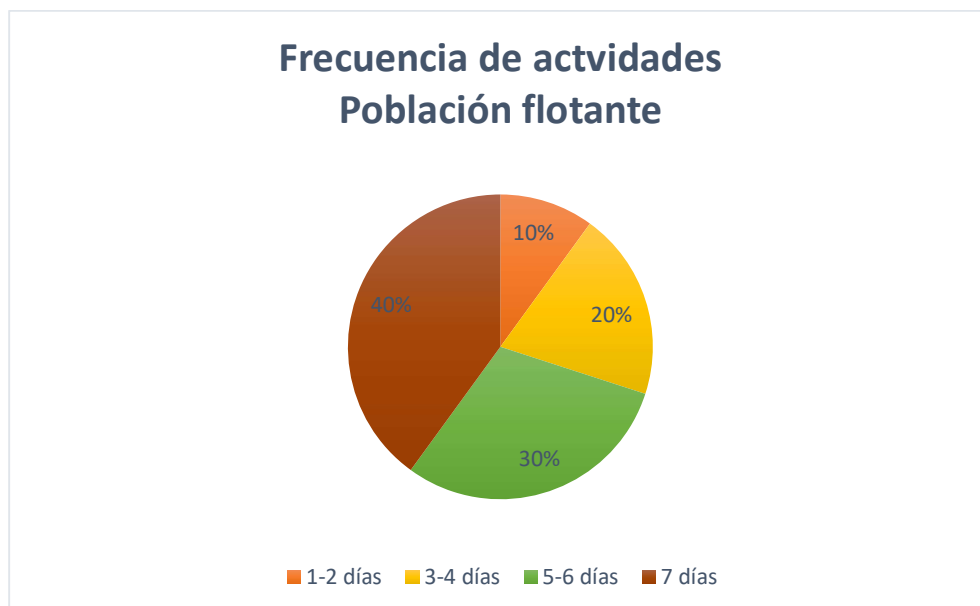


Figura 8. Frecuencia de actividades Población flotante

Fuente: elaboración propia

La Figura 9. Territorialización de actividades

Fuente: muestra cómo estas actividades se territorializan en el espacio público, lo que permite saber qué dinámica se vive en cada una de las calles de Xoco.

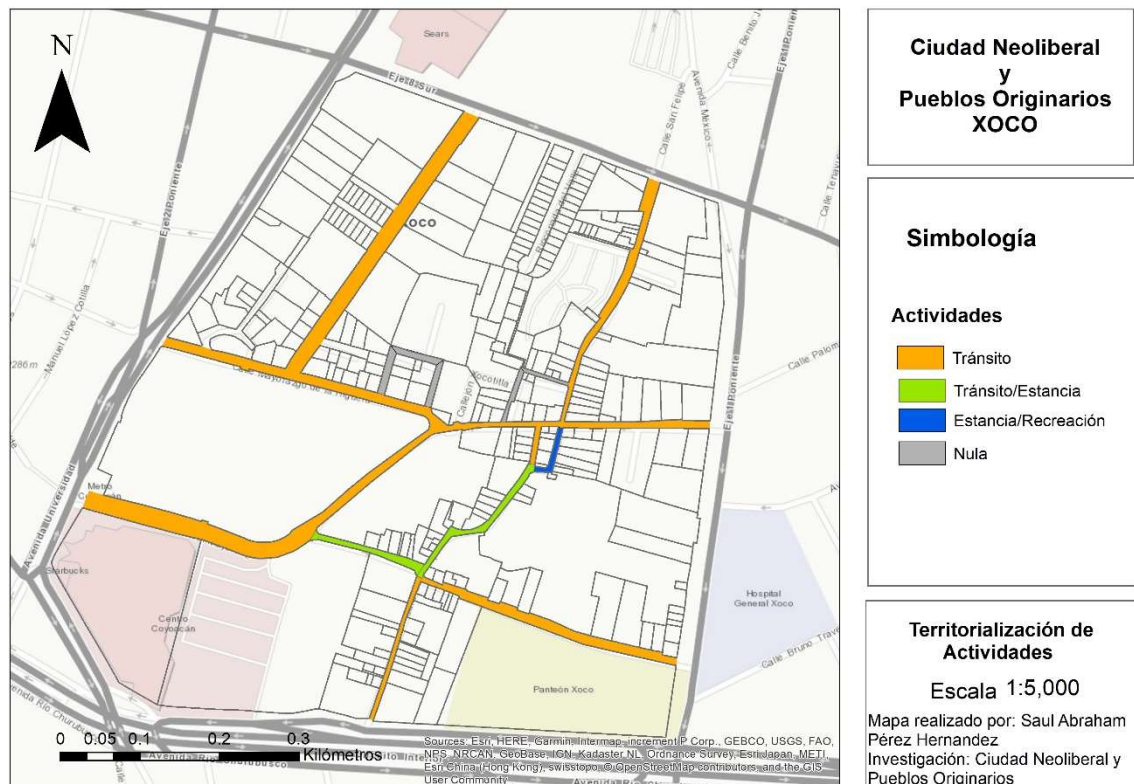


Figura 9. Territorialización de actividades

Fuente: elaboración propia

En este mapa se puede observar una clasificación de las calles respecto a las actividades que se realizan en ellas. Cada una de estas actividades está directamente relacionada con las personas que las llevan a cabo y el entorno. En el caso de las calles que muestran una actividad nula (Xocotitla y Mayorazgo de Orduña) comparten la característica de ser las calles más locales de Xoco, ambas

con la presencia de muros ciegos, indicando una relación menor del espacio privado con el público, siendo estos factores influyentes en la nula presencia de actividades.

En cuanto a la actividad de estancia/recreación se presenta en la calle de San Felipe casi con esquina Puente Xoco, esto se debe por el tipo de habitante, puesto que en su gran mayoría o en su totalidad son oriundos. Estos habitantes son los que más interacciones sociales realizan y al ser la calle con mayor identidad de lo que era el pueblo de Xoco, propicia que los habitantes se apropien de esta, siendo un espacio de cohesión entre vecinos, dando como resultado este tipo de actividad.

El color verde referido a las calles que tienen actividades de estancia y de tránsito, se presenta en la calle de San Felipe con esquina Real de Mayorazgo y parte de real de mayorazgo entre Puente Xoco y San Felipe. La actividad de estancia es propiciada principalmente por los locales y puestos que existen sobre esta calle. Además, al ser una calle poco transitada por vehículos motorizados, se hace fácil la permanencia temporal de las personas.

Respecto al tránsito peatonal que se muestra, se debe a dos causas: la primera es la conectividad que tiene con las avenidas que limitan el pueblo de Xoco y con las demás calles internas; y la segunda es la intersección con Real de Mayorazgo y el flujo peatonal que pasa por esta calle.

La actividad que mayor se presenta en el pueblo de Xoco es la de transitar. El transitar tiene como objetivo llegar a un punto final, el cual puede ser algún inmueble, alguna calle o una avenida. Esta actividad se puede realizar en casi cualquier entorno, sin embargo, cuando una calle carece de conectividad, el tránsito que se da en ella es casi nulo, tal es el caso de las calles marcadas en color gris. Mientras que el resto de las calles tiene una comunicación directa con las avenidas al exterior, es por esto que el resto de las calles están marcadas con la actividad de tránsito.

La mayoría de las actividades que se dan en el pueblo de Xoco causadas por la interacción social, se manifiestan en corredores de tránsito peatonal, calles en donde el tránsito se combina con actividades de estancia así como calles en donde se llevan a cabo actividades recreativas.

2. Las actividades económicas y su influencia en el uso del espacio público por parte de los vehículos estacionados

En la actualidad inmersa dentro del modelo neoliberal, el uso del automóvil es algo común. Cada vez más personas tienen acceso a ellos ya sea en un mercado de compra de nuevos vehículos o un mercado de segunda mano en donde muchos de los vehículos, necesariamente, no son modelos recientes. Dentro de la ciudad es común ver circular todo tipo de automóviles.

El uso de automóvil como medio de transporte, en promedio, es de 2 horas diarias, por lo que 22 horas al día permanece aparcado. Cuando una persona está en casa, el lugar de estacionamiento de su vehículo se encontrará dentro de su casa, una pensión o en la calle; mientras que las personas que se desplazan a su lugar de trabajo o a algún sitio en específico por medio de su vehículo tienen que dejarlo estacionado en algún lugar como un estacionamiento privado o público, o, en muchas ocasiones, el espacio público.

Este capítulo tiene como finalidad demostrar cómo los vehículos estacionados pueden hacer mayor uso del espacio público que los habitantes de Xoco. Esta premisa surge de la gran cantidad de vehículos estacionados cerca de grandes unidades económicas y el tiempo de permanencia que tienen los vehículos en el espacio público.

Actividades económicas

Las actividades económicas, en la mayoría de los casos, son atractores de viajes. En el pueblo de Xoco hay algunas actividades económicas importantes; la más grande de ellas es el conjunto de oficinas donde se encuentra la Secretaría de Educación Pública. Otra actividad económica importante es el Instituto Mexicano de

la Radio (IMER) y la Cineteca Nacional, además de una serie de escuelas públicas o privadas. Los dos primeros inmuebles alojan oficinas y el flujo que atraen es, en su mayoría, de trabajadores, mientras que la Cineteca Nacional puede que no atraiga a la misma cantidad de personas que laboran en este inmueble, pero sí atraen a diversas personas que buscan hacer usos de sus servicios e instalaciones.

Estos atractores de viaje son importantes y puede que tengan un radio de influencia regional, lo que explicaría la cantidad de personas que llegan. Muchas de estas utilizan dos tipos de transporte, el transporte público colectivo o individual (metro, microbús, autobús, taxi, Uber, etc.) y el transporte privado (automóviles, camionetas y motos).

Las personas que llegan en vehículos privados tienen que estacionarlos, por lo menos, el tiempo en que ellas realicen sus actividades laborales, de compras, recreación o de visita, por lo cual se puede afirmar que la mayor parte de los vehículos estacionados en el Pueblo de Xoco son por los visitantes que no lo habitan. A continuación se expondrán las observaciones realizadas en las visitas llevadas a cabo.

Observación empírica.

Se identificó que la calle de Real de Mayorazgo alberga a gran cantidad de automóviles estacionados por largos periodos de tiempo. En algunos de los casos estos vehículos están en ambos paramentos de la calle Real de Mayorazgo en su proximidad con Av. Universidad, donde también se encuentran grandes construcciones como lo son Torre Mitikah, la Secretaría de Educación Pública, además de la plaza comercial Centro Coyoacán. Probablemente, es por ello que hay una barda que separa la calle de estos inmuebles, los cuales no se relacionan con el espacio público. A este fenómeno se le conoce como “muros ciegos”, dado que separa al espacio privado con el público, por lo tanto, lo que suceda en estas calles es de poca importancia para estos inmuebles, razón por la que las personas estacionan sus automóviles sin mayor problema por tiempos prolongados.

Muchos de los automóviles permanecen estacionados el mismo tiempo que una jornada laboral y esto porque, en su mayoría, son de trabajadores y no de habitantes. Esta deducción se hizo dado los usos de suelo próximos en esta parte de la calle, los cuales no son habitacionales, dejando a disposición el espacio público a las personas que quieran usarlo.

El espacio público es un bien común y puede ser utilizado a conveniencia de las personas., sin embargo, las restricciones pueden existir cuando se diseñan normas por la misma comunidad que lo habita. Pero cuando a las personas no les afecta lo que hagan en él, las demás hacen uso del espacio público conforme lo que ellas necesiten; en este caso, estacionar sus vehículos por tiempos prolongados, solo respetando entradas y salidas.

Esto mismo sucede en Real de Mayorazgo, en el tramo que se encuentra entre calle San Felipe y Av. México Coyoacán, específicamente en el paramento sur correspondiente al panteón de Xoco. Dado que este es un muro ciego, los vehículos se estacionan en largas filas durante un gran periodo de tiempo. En este tramo no es fácil identificar de qué grupo de actores son los vehículos debido a la diversificación de usos de suelo. La Cineteca posee estacionamiento propio, por lo cual las personas que llegan a este inmueble en vehículos particulares tendrían que hacer uso de este.

Real de Mayorazgo es una calle que se conforma por tres tramos, y cada uno es diferente en cuanto a los usos de suelo que tienen así como sus características físicas. El tramo con mayor anchura es el que se encuentra entre Av. Universidad y Puente Xoco, mientras que el tramo con menor anchura se encuentra entre la calle Puente de Xoco y San Felipe. En este tramo, por lo regular, hay pocos automóviles estacionados debido a la dimensión estrecha por la cual se caracteriza. Bajo esta observación se relacionó a los habitantes con estos vehículos, puesto que no permanecen estacionados lo equivalente a una jornada laboral.

La calle de San Felipe se dividió en 5 tramos, estos se enumeraron en orden ascendente desde el sur al norte. El primer tramo se encuentra entre Av. Río Churubusco y Real de Mayorazgo y no tiene muchos automóviles estacionados,

además de que las actividades económicas que se presentan son de carácter local, siendo la más grande la Escuela Secundaria Diurna No. 69 “Héroes Navales” donde es normal observar personas caminando en medio de la calle sin ser molestadas o afectadas por el tránsito de vehículos, dado que estos no transcurren de manera constante por la zona, lo cual permite el tránsito de personas de forma segura, incitando al peatón a apropiarse de la calle, además de que no se cuenta con banquetas. En este primer tramo se observó que las actividades económicas no están relacionadas con el estacionamiento de vehículos en el espacio público, lo cual es posible que se deba a las características locales.

El segundo tramo va de la intersección con Real de Mayorazgo hasta la bifurcación que divide la calle en dos. El principal uso de suelo es el habitacional con comercio en planta baja, además de un equipamiento que es un Centro de Salud. Este tramo se caracteriza porque uno de los dos paramentos en su gran mayoría es muro ciego que es ocupado para estacionar automóviles de manera casi permanente, siendo casi seguro que, en su mayoría, sean vehículos de los habitantes que viven en este tramo de la calle. No hay banquetas en ninguno de los dos paramentos, el flujo de personas no es constante y es menor al del primer tramo.

En el primer tramo de Real de Mayorazgo se observó una gran cantidad de actividades económicas, por lo que los automóviles estacionados fueron adjudicados a los trabajadores de estas. En cambio, en este tramo las actividades son locales y hay una presencia mucho mayor del uso habitacional, es por ello que estos vehículos fueron adjudicados a los pobladores, lo cual indica que en gran parte las características físicas de la calle influyen en el uso de la calle como estacionamiento.

El tercer tramo empieza en la bifurcación de San Felipe y acaba en Puente Xoco. Del lado poniente se observaron camiones de carga estacionados, estos son arreglados por un taller mecánico que se encuentra en la zona, hay poca presencia de automóviles en tránsito y el flujo peatonal es casi nulo a lo largo del día. Las personas que trabajan en el taller laboran en la calle. En este caso, es evidente que la actividad económica presente es la responsable de la cantidad, así como del tipo

de vehículo que permanece estacionado en esta calle a pesar de ser una actividad de carácter local.

El tramo cuatro va de la bifurcación de San Felipe a calle Puente Xoco del lado oriente. Este tramo, en su mayoría, es de uso habitacional y se observó la existencia de un vehículo “maceta”, es decir, que está abandonado y estacionado de manera permanentemente en la calle. Se observan automóviles que se estacionan en periodos no mayores a 3 horas en la esquina que colinda con Puente Xoco donde hay algunas actividades económicas que atraen flujos locales de personas y de algunos vehículos.

El tramo cinco de la calle de San Felipe va de Puente Xoco hasta Av. Popocatepetl y se caracteriza por tener usos de suelo muy distintos a los demás tramos, puesto que se observaron conjuntos habitacionales no mayores a 5 niveles, además de tres escuelas privadas y algunas casas que parecen no haber sufrido cambios en largos periodos de tiempo. La presencia de automóviles estacionados en esta calle está relacionada con las horas de entrada y salida de las escuelas principalmente, es decir, el número de vehículos estacionados sí tiene relación con la actividad económica.

La calle de Puente de Xoco es una calle estrecha con algunos muros ciegos y con la existencia de automóviles estacionados en un paramento de la calle. Alberga una mixtura de usos de suelo que va desde habitacionales unifamiliares y multifamiliares, así como comercios, servicios, oficinas e industria dentro de las actividades económicas. La calle es de dos carriles y cuenta con banquetas de apenas 60 centímetros en donde los postes de servicios obstruyen en gran medida el tránsito de personas por ella. Puente Xoco es una calle muy transitada por vehículos motorizados que, en su mayoría, buscan acortar camino de Av. México – Coyoacán a Av. Universidad. De la misma manera, a la hora de entrada y salida de las distintas fuentes de empleo, es una calle muy transitada.

Una de las calles con mayor carácter local del pueblo de Xoco es Xocotitla, la cual se caracteriza por ser una calle solo de tránsito local. Aquí se notó la presencia de dos unidades económicas de comercio que, probablemente, solo

estén dirigidas a las personas que viven en esta calle. Se observaron solo algunos vehículos estacionados que no están relacionados con las actividades económicas que llevan a cabo en la zona.

La calle de Mayorazgo de Higuera, en el momento que se hizo el sondeo, se encontraba en obras de drenaje y alcantarillado, por lo cual las actividades que se presenciaron no son las cotidianas. Esta es transitada por algunos peatones que buscan llegar a Av. Universidad; los automóviles que se observaron son de los residentes de esta calle, la cual es de predominancia habitacional y solo se observaron dos unidades económicas. Una de ellas es un conjunto administrativo el cual posee, en promedio, dos o tres vehículos estacionados afuera de su paramento, mientras que la otra actividad está sobre Av. Universidad, generando un muro ciego en el que se observaron algunos vehículos estacionados por largos periodos de tiempo.

Pese a esto, se observaron muchos más vehículos que, se especula, son de los residentes de esta calle, por ello es posible que los vehículos estacionados no estén relacionados con las actividades económicas, sino con otro factor. Una clara diferencia que hay entre esta calle y otras es que la gran mayoría de los inmuebles son construcciones recientes y con una tipología muy distinta a las demás casas, esta es una de las calles más cambiadas e inmersas en los cambios neoliberales.

Mayorazgo de Orduña junco con la calle Xocotitla son las dos calles de condición local que tiene Xoco, es decir, por ellas solo transitan las personas que viven en estas. En esta zona se presentan dos actividades económicas; los inmuebles que ahí se ubican poseen estacionamiento propio, por lo cual los trabajadores y las personas atraídas por estas actividades no estacionan sus vehículos en la calle. Algunos vehículos estacionados que se observaron son “macetas” y se le atribuyeron a los habitantes, es decir, que las actividades económicas presentes no influyen en el estacionamiento que se da en el espacio público.

En Mayorazgo de Solís la mayoría de los inmuebles son construcciones relativamente recientes, además de ser la calle más amplia en el pueblo de Xoco,

dado que tiene cuatro carriles de los cuales dos son ocupados por los automóviles estacionados, un carril por cada paramento. En esta calle los usos de suelo son principalmente habitacionales con la presencia de multifamiliares, una Escuela Secundaria pública y un Instituto privado. El flujo peatonal no es constante y su mayor presencia es a la hora de salida y entrada de la escuela secundaria pública, puesto que la calle se ve invadida por los estudiantes que en su mayoría se dirigen a Av. Popocatepetl.

En esta zona y en estas horas específicas, los estudiantes ocupan toda la calle, compitiendo por el uso de esta con vehículos estacionados y con los vehículos que la transitan. Cabe resaltar que el número de vehículos estacionados aumenta en la hora de entrada y salida, llegando a hacer hasta tres filas principalmente a la hora de salida del instituto por el esquema que maneja, el cual es recoger y dar a los niños a sus padres y/o tutores en sus carros, provocando largas filas de vehículos estacionados durante un lapso de entre 30 minutos y 1 una hora.

En esta calle se pudo observar que las actividades económicas sí están relacionadas directamente con el número de los vehículos estacionados y se aprecia claramente a la hora de la salida del Instituto Simón Bolívar.

Como se ha observado las actividades económicas sí influyen en la cantidad de vehículos estacionados en el espacio público, sin embargo, estas no son las únicas causantes de que el espacio público sea más utilizado por los vehículos estacionados que por los habitantes. El hecho de que los vehículos se estacionen en determinadas calles o el número de los mismo, tiene una gran relación con las características físicas de la calle, tal y como sucedió en el segundo tramo de San Felipe y el primer tramo de Real de Mayorazgo al tener grandes muros ciegos, puesto que esos espacios pueden ser utilizados como estacionamientos debido a que no habrá nadie que lo impida, mientras que si se estación enfrente de una casa es posible que el dueño no lo permita o no esté conforme con los vehículos estacionados.

A continuación se muestra la relación de las unidades económicas del Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUÉ)¹ con un estudio de estacionamiento que constó del conteo de los vehículos estacionados cada hora durante 6 horas con la finalidad de saber el número de vehículos estacionados y su comportamiento en el periodo de tiempo observado.

Unidades Económicas

Las actividades económicas dentro del pueblo de Xoco son diversas, la gran mayoría de carácter local. En la Figura 10. Actividades económicas

Fuente: se observa la distribución de estas unidades económicas dentro del pueblo de Xoco.

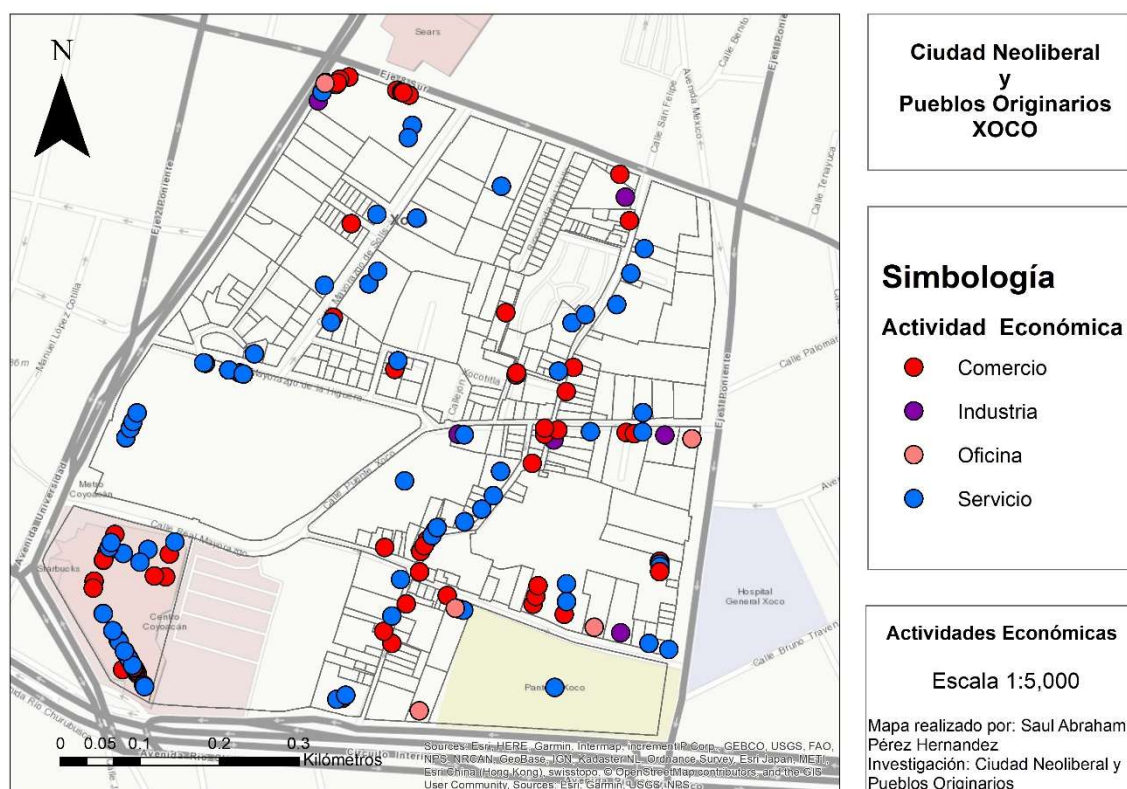


Figura 10. Actividades económicas

¹ Este es realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI e Informática

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENU

Se puede observar que hay una gran cantidad de unidades económicas, predominando las actividades de servicio y/o comercio. Además, se concentran en la calle de San Felipe, y algunas concentraciones en predios correspondientes a Centro Coyoacán, Patio Universidad, Cineteca Nacional y la Secretaría de Educación Pública.

En el pueblo de Xoco hay 270 Unidades económicas de las cuales 168 son comercios, 89 servicios, 8 industrias y 5 oficinas como se observa en la

Tabla 1. Actividades económicas

Actividad Económica	
Tipo	No.
Comercio	168
Servicio	89
Industria	8
Oficina	5

Tabla 1. Actividades económicas

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENU

Cabe resaltar que, en su mayoría, son actividades económicas de carácter local, sin embargo, de las unidades más grandes su influencia va más allá y pueden tener una cobertura regional y algunas se encuentran aglomeradas en las plazas comerciales de la periferia del pueblo. En la **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se muestra el número de unidades económicas por predio o inmueble.

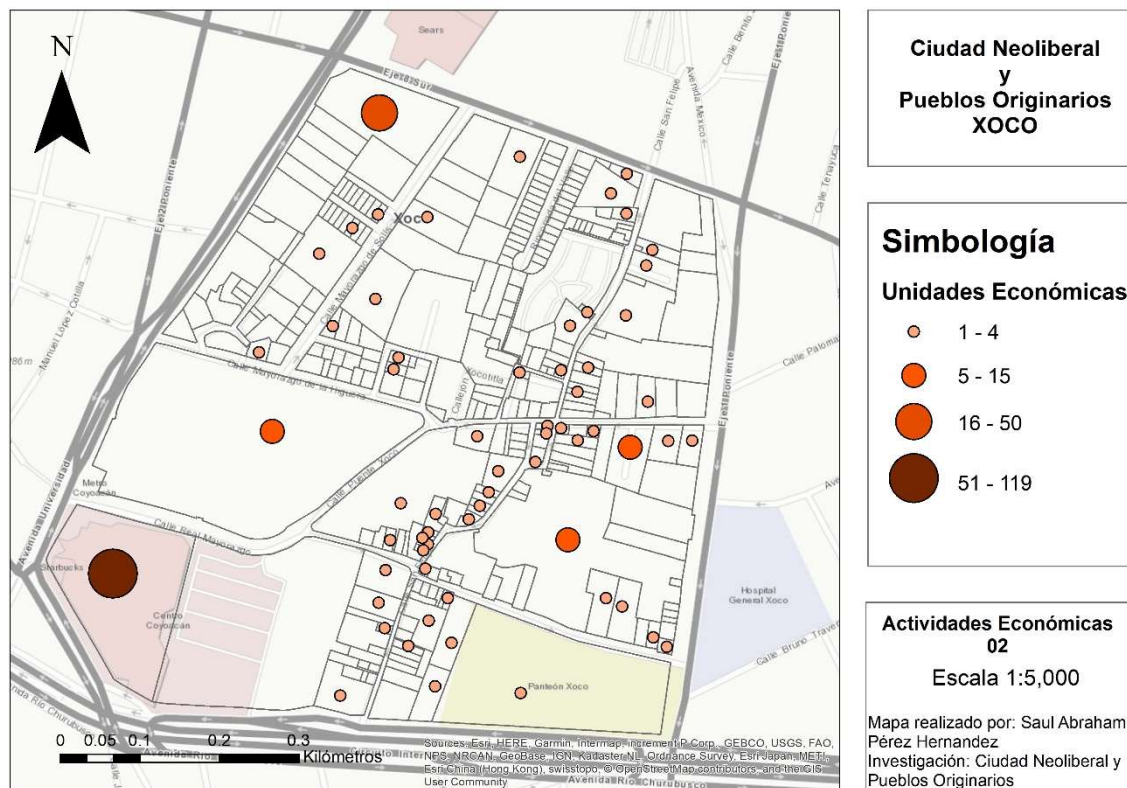


Figura 11. Número de Actividades económicas

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUE

Se observa que en la mayoría de los predios solo hay de 1 a 4 unidades económicas, en tres hay de 5 a 15, estos inmuebles son la Cineteca Nacional, la Secretaría de Educación Pública y un conjunto habitación con un pequeño corredor comercial. Existe un predio que tiene de 16 a 50 unidades correspondiente a Patio Universidad y el predio que más posee actividades económicas es Centro Coyoacán con 119 unidades económicas.

La Tabla 2 muestra el número de actividades económicas que se establecen por calle o a un costado de ella como es el caso de Centro Coyoacán con Real de mayorazgo.

Unidades Económicas por calle	
Calle	No.
Real de Mayorazgo	155
San Felipe	39
Puente Xoco	13
Mayorazgo de Higuera	1
Xocotitla	2
Mayorazgo de Orduña	2
Mayorazgo de Solís	58
Total	270

Tabla 2. *Unidades económicas por calle*

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUÉ

La calle que tiene un mayor número de unidades económicas es Real de Mayorazgo, que posee el mayor número debido a la colindancia con Centro Coyoacán, el cual alberga a 119 unidades económicas, es decir que, sin contar Centro Coyoacán, la calle de Real de Mayorazgo alberga a 36 unidades. La calle con menores unidades económicas es Mayorazgo de Higuera con una unidad.

Un factor importante es el número de empleados por unidad económica dado que esta variable está relacionada directamente con la población flotante del pueblo de Xoco y es posible que, a su vez, con los vehículos estacionados en algunas de las calles. En la Tabla 3 se muestra el número promedio de empleados por unidad económica.

Promedio de empleados por Unidad Económica	
Promedio de Empleados	No. UE
2.5	159
7.5	40
20	27
40	13
75	13
175	5
251	13
Total general	270

Tabla 3. *Promedio de empleados por unidad económica*

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUE

Se puede observar que la mayoría de las unidades económicas tiene un promedio de 2.5 empleados, mientras que 13 de las unidades económicas, en su mayoría, son correspondientes a comercios, tres de ellas a servicios, una a Industria y dos a oficinas de gobierno que poseen un promedio de 251 trabajadores. Sumando el promedio de empleados por unidad económica, se obtiene que el pueblo de Xoco alberga a 6,870 empleados, los cuales podrían asumirse como población flotante.

A continuación en la Figura 12. *Empleados promedio por predio*

se muestra la distribución de las unidades económicas de acuerdo con el número de empleados promedio que se tiene en el pueblo de Xoco.

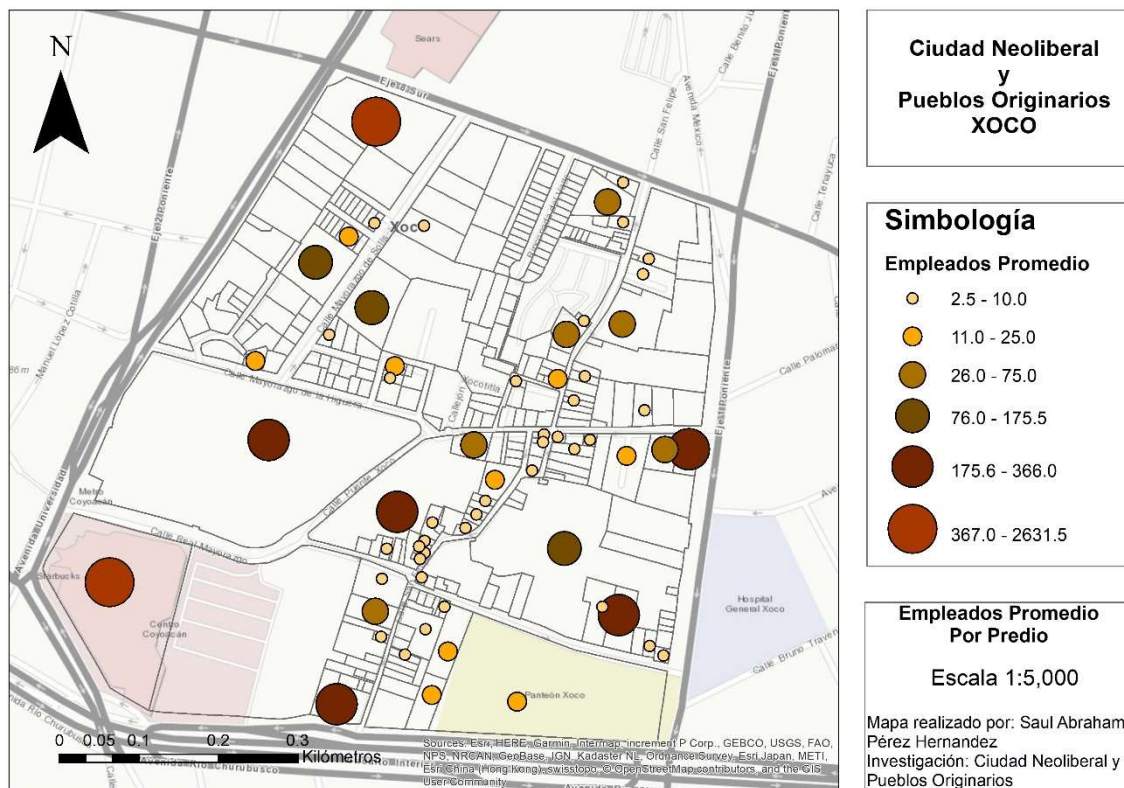


Figura 12. Empleados promedio por predio

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUE

En la calle de San Felipe se puede identificar un corredor de unidades económicas distribuidas por ella. Pese a esto la mayoría son unidades económicas de no más de 10 empleados. En cuanto a Real de Mayorazgo, así como Puente Xoco y Mayorazgo de Solís, son las calles que albergan la mayor cantidad de empleados y por lo tanto de población flotante.

Hasta este punto se ha realizado un pequeño análisis de carácter descriptivo de las unidades y actividades económicas que se tienen dentro del pueblo de Xoco, los datos más relevantes fueron el número de empleados, así como su distribución. A continuación se mostrará el análisis de estacionamientos para determinar si las actividades económicas son las determinantes en cuanto al mayor uso de los vehículos estacionados en el espacio público por los habitantes del pueblo de Xoco.

Automóviles estacionados en el pueblo de Xoco

El estudio de estacionamientos inició a las 9:18 a.m. del 11 de febrero de 2020, durante un lapso de seis horas. En este periodo se observó el número de vehículos estacionados que hay por paramento y su relación con los usos de suelo a su alrededor, esto con la finalidad de observar su comportamiento durante el día. Con este estudio se obtuvieron 6 mediciones distintas, las cuales son correspondientes a una hora específica.

En la Figura 13. *Vehículos estacionados promedio*

se muestra el número promedio de vehículos estacionados por calle. El pueblo de Xoco alberga a 614 vehículos estacionados durante 6 horas, con una dinámica diferente en cada calle.

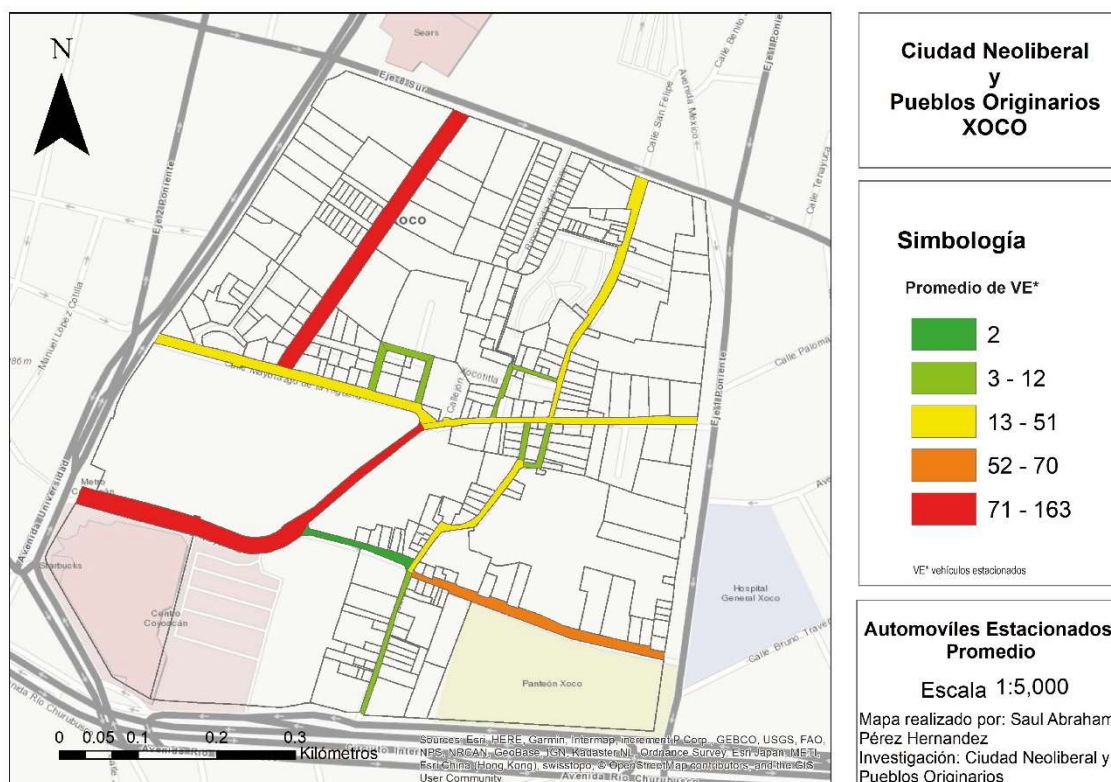


Figura 13. *Vehículos estacionados promedio*

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que el mayor número de vehículos registrados promedio es de 163 vehículos y las calles con mayor cantidad de vehículos son Real de Mayorazgo en su primer tramo, en la cual se encuentran inmuebles como Centro Coyoacán y la Secretaría de Educación Pública; y en Mayorazgo de Solís donde se localiza la Escuela Secundaria Pública Diurna No, 72 Diego Rivera y el Instituto Simón Bolívar. Se vislumbra una asociación de estos inmuebles que atraen población flotante con los vehículos estacionados, además comparten la característica de ser las calles más amplias de Xoco por lo que se facilita la utilización de la calle como estacionamiento, puesto que no afecta el tránsito de vehículos. Por otro lado, la calle con el menor número promedio de vehículos estacionados es Real de Mayorazgo en su segundo tramo, esto se debe a la dimensión estrecha de la calle, lo cual no permite que los automóviles se estacionen en esta calle.

Respecto a la hora con menores vehículos registrados es a las 09:18 Hrs. En este periodo se registró 568 vehículos estacionados en el pueblo de Xoco. En la Figura 14. Vehículos estacionados 09:18

se muestra este comportamiento.

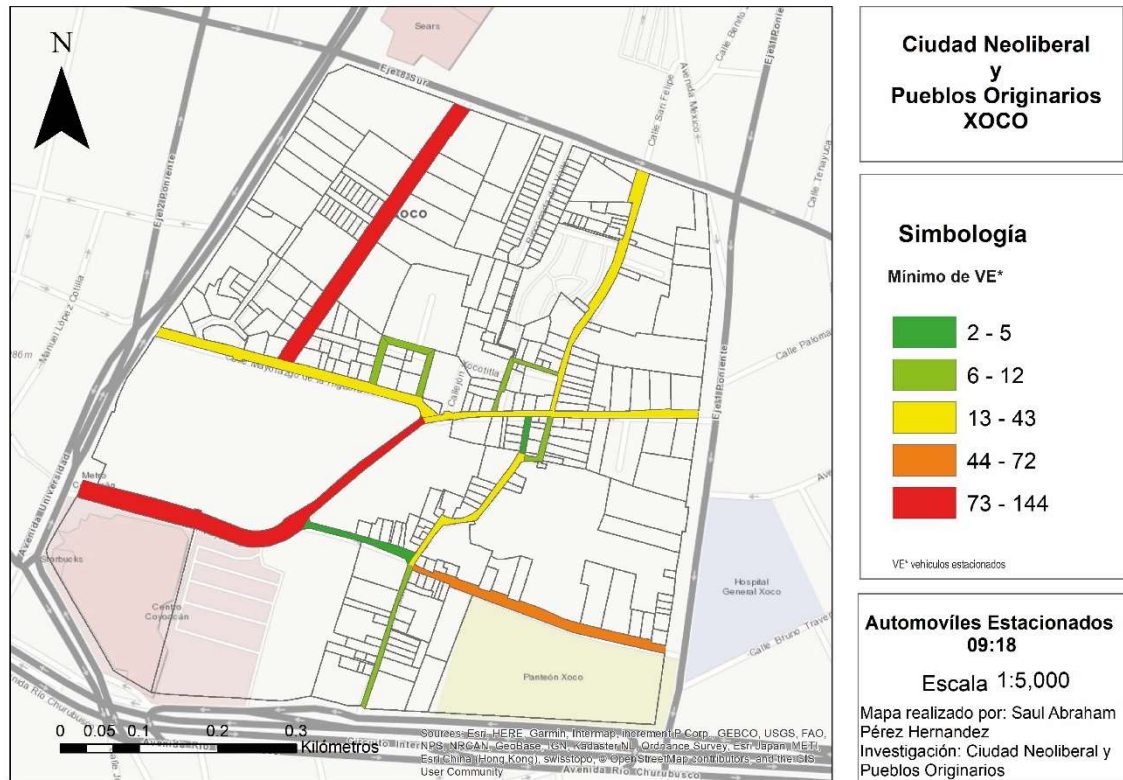


Figura 14. Vehículos estacionados 09:18

Fuente: elaboración propia

Se observa que hay una gran similitud con la Figura 13. *Vehículos estacionados promedio*

debido a que prácticamente las mismas calles mantienen su color con excepción de San Felipe en su tramo 3, la cual, junto con el segundo tramo de Real de Mayorazgo, son las calles con menor vehículos estacionados registrados en este periodo de tiempo. Así mismo el mayor número de vehículos estacionados registrados es de 144 y con relación al promedio de vehículos estacionados son 19 vehículos menos.

La hora con mayor cantidad de vehículos estacionados es a las 13:18 Hrs. En este periodo la cantidad de ellos en el pueblo de Xoco es de 661, es decir, 93 vehículos más que los registrados en el periodo de las 9:18 hrs y 48 vehículos más

que el promedio en todo el pueblo. Los datos registrados en el periodo de 13:18 a 14:18 hrs se muestran en la Figura 15. Vehículos estacionados 13:18

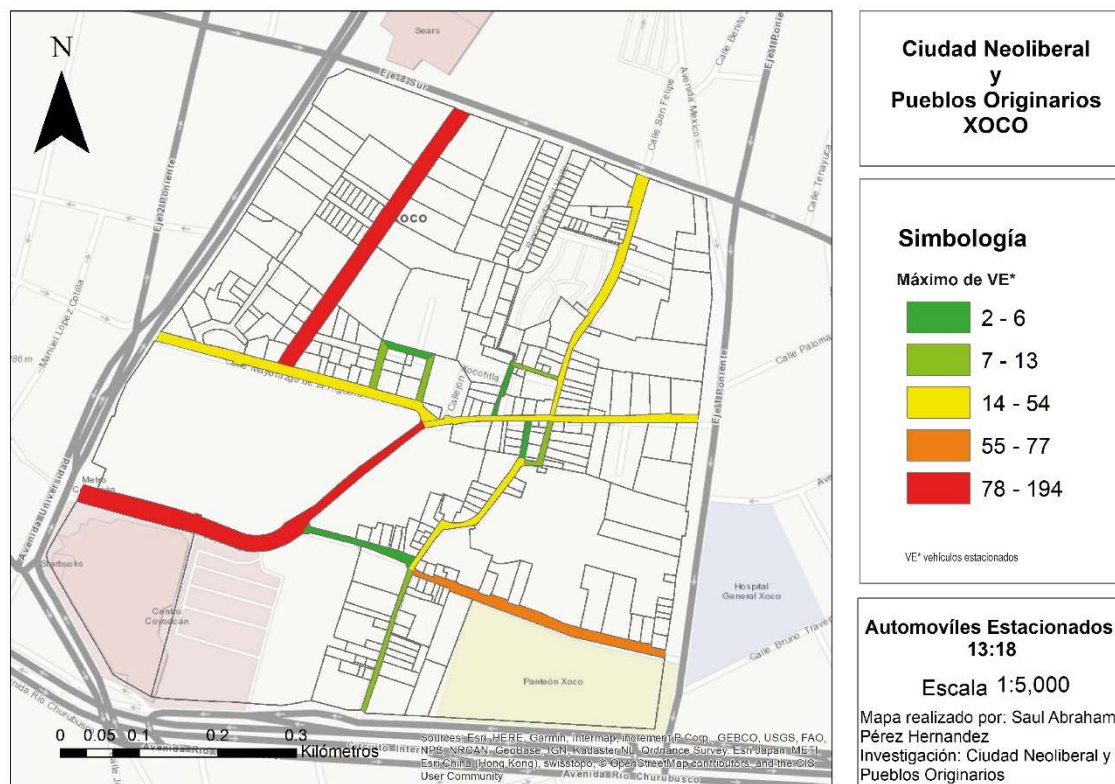


Figura 15. Vehículos estacionados 13:18

Fuente: elaboración propia

Las calles que mantienen el mayor número de vehículos estacionados son el primer tramo de Real de Mayorazgo, así como Mayorazgo de Solís. Estas calles son distintas respecto a las actividades que alberga, mientras que son similares en la localización de plazas comerciales en ellas y en cuanto a dimensiones debido a que ambas son calles amplias con un promedio de 4 carriles.

En la Figura 16. Comportamiento de los vehículos estacionados en el pueblo de Xoco

se muestra el comportamiento de los vehículos estacionados dentro del pueblo de Xoco. Se ha dicho que el promedio de vehículos estacionados es de 614

vehículos, pero el comportamiento es diferente a distintas horas del día y hay periodos en los cuales supera este número.

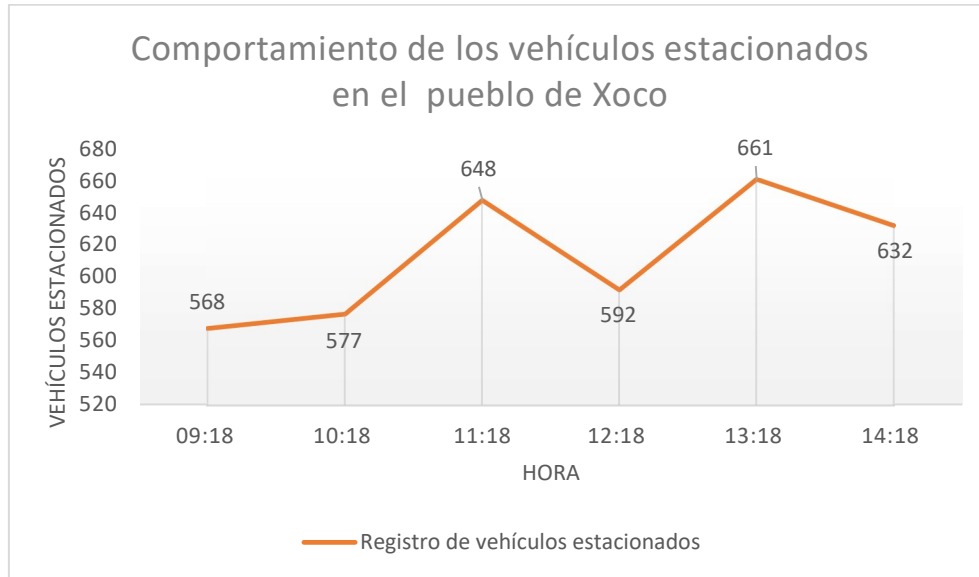


Figura 16. Comportamiento de los vehículos estacionados en el pueblo de Xoco

Fuente: elaboración propia

Como se muestra, hay dos picos en los periodos de 11:18 y de 13:18, siendo este último el que registra más vehículos estacionados. Se observó que este comportamiento tiene que ver con las entradas y salidas de las actividades económicas. Hasta este punto se ha analizado las actividades económicas y el estacionamiento de vehículos de forma independiente, es por ello que en el siguiente apartado se muestra la relación que hay entre ambos.

Vehículos estacionados y actividades económicas

Es evidente que hay actividades económicas que tienen una mayor relación con los vehículos estacionados a su alrededor, puesto que estas atraen a trabajadores y personas que buscan algún bien o servicio y muchas de las veces no se cuenta con el estacionamiento suficiente para todos los empleados o algún

estacionamiento público cercano en el cual estacionar su vehículo o en muchas de las ocasiones prefieren no pagar a un estacionamiento público, prefiriendo dejarlo en la calle.

Ya sea por preferencia o por no tener otra alternativa, las personas terminan utilizando la calle como estacionamiento, incluyendo a residentes y poblaciones flotantes (trabajadoras y visitantes), esto ocurre en cualquier parte de la ciudad y el pueblo originario de Xoco no es la excepción.

Dentro de pueblo de Xoco se realizan diferentes tipos de actividades en el espacio público, estas con diferentes periodos de tiempo entre sí. De las actividades que los pobladores realizan en la calle, el vender es la única actividad que realizan por periodos prolongados, tomando el tiempo de una jornada laboral. Estos pobladores estarían, en promedio, 8 horas ocupando el espacio público. Pese a ello, son más los vehículos estacionados en las calles del pueblo de Xoco, es aquí cuando se observa que el espacio público es más utilizado por los vehículos estacionados que por los habitantes.

La relación del número de unidades económicas con respecto a la cantidad de vehículos estacionados permitirá observar su distribución, así como la relación que hay entre estas variables. A continuación la Figura 17. Unidades económicas y vehículos estacionados

muestra esta relación entre unidades económicas y el promedio de vehículos estacionados.

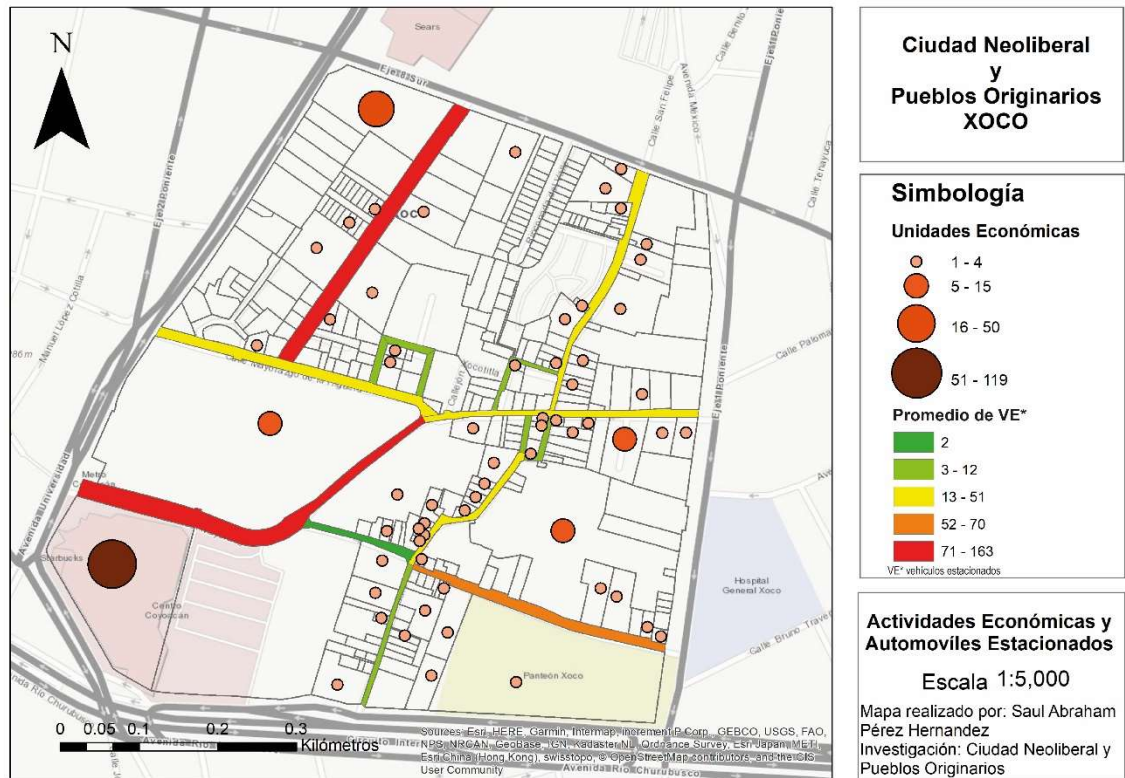


Figura 17. Unidades económicas y vehículos estacionados

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUE

Se observa que las calles con mayor cantidad de vehículos estacionados están cerca de predios que poseen las mayores cantidades de unidades económicas y las más relevantes en cuanto al número de empleados promedio e influencia espacial como lo es la Secretaría de Educación Pública.

En el primer tramo de Real de Mayorazgo, que es una de las dos calles con mayor cantidad de vehículos estacionados, se observa que los predios correspondientes a Centro Coyoacán y la Secretaría de Educación Pública cuentan con un gran número de unidades económicas que poseen características que las vuelven aún más relevantes, siendo algunas de ellas el radio de atracción que generan por la cantidad de empleados promedio que poseen, generando grandes flujos de personas y de vehículos particulares que posteriormente son vehículos estacionados en el espacio público.

Mayorazgo de Solís es la otra calle con la mayor cantidad de vehículos estacionados, y también alberga predios adyacentes con grandes cantidades de unidades económicas como lo es Patio Universidad, el Instituto Simón Bolívar y la Escuela Secundaria Diurna No. 72 “Diego Rivera”. Aunque cada una posee diferentes características, en todas se ofrecen servicios que atraen flujos constantes de población flotante al pueblo de Xoco. De la misma manera, hay unidades económicas que están más enfocadas a personas de un mayor poder adquisitivo quienes en su mayoría poseen algún vehículo privado, tal es el caso del Instituto Simón Bolívar, siendo este una de las principales unidades económicas que están relacionadas con el estacionamiento de vehículos en el espacio público.

El corredor de unidades económicas que se visualiza en la calle de San Felipe, pese a su distribución alrededor de toda la calle, no genera que esta zona sea la que tenga mayor cantidad de vehículos estacionados.

A pesar de que la cantidad de unidades económicas influye en el número de empleados, son las características que estas poseen las que juegan un papel primordial en ello. Puede haber una concentración de 100 unidades económicas con un promedio de 2.5 empleados, o una sola unidad económica con un promedio de 251 empleados. Es por ello que la Figura 18. Empleados y promedio de vehículos estacionados

muestra la relación que hay entre el número de empleados por calle y la cantidad de vehículos estacionados en ellas.

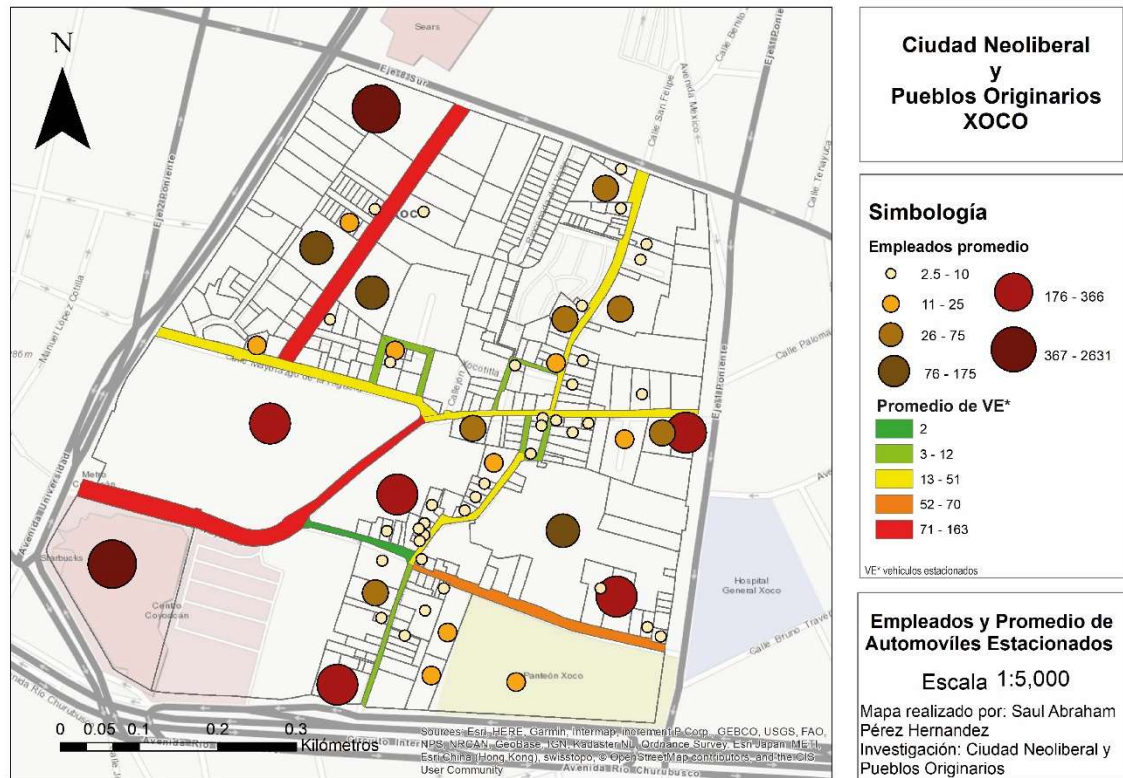


Figura 18. Empleados y promedio de vehículos estacionados

Fuente: elaboración propia con base en datos del DENUE

En esta Figura se observa que la mayor cantidad de empleados colinda son las calles que poseen mayor número de vehículos estacionados. La calle de Real de Mayorazgo colinda posee 3 de los predios con mayor número de empleados, esto aunado a los muros ciegos que existen, fomenta el uso de la calle como estacionamiento por parte de los trabajadores. Esta calle es una muestra de que los vehículos estacionados se asientan en la cercanía de las unidades económicas más relevantes dentro del pueblo de Xoco.

La calle de Mayorazgo de Solís es la segunda calle con mayor cantidad de vehículos estacionados y limita con la plaza Patio Universidad, siendo esta uno de los inmuebles con mayor número de empleados. Existen dos unidades económicas con un rango de empleados promedio de 76 a 175, una de estas dos unidades económicas es el instituto Simón Bolívar, el cual es responsable del incremento de vehículos estacionados a la hora de la salida de este inmueble.

En Mayorazgo de Solís se observaron 3 calles cerradas. La primera es Cerrada de Solís, y la segunda es Cerrada de Popocatépetl. Estas tienen una particular incidencia en los vehículos estacionados dado que la calle colindante con las cerradas de Popocatépetl los vecinos pintaron sus propios cajos de estacionamiento con el fin de no estacionarlos en su cerrada; lo mismo sucede con la cerrada de Solís.

Se pudo observar que hay una relación fuerte entre las actividades económicas y los vehículos estacionados. Por esto también se han hecho algunas premisas que indican que las actividades económicas no son la única causante de los vehículos estacionados en el espacio público. En el siguiente capítulo se relacionan los usos de suelo respecto a los vehículos estacionados.

3. Usos de suelo y estacionamiento

Como se observó en el capítulo anterior, las calles son más utilizadas por los vehículos estacionados que por los habitantes y muchos de estos están relacionados directamente con las actividades económicas a su alrededor. También se identificó que hay vehículos que no están relacionados con estas actividades, razón por la que en este capítulo se pretende definir con mayor precisión cuál es la influencia que tienen los usos de suelo con respecto a los vehículos estacionados dentro del pueblo de Xoco.

Para poder cumplir el objetivo de este capítulo, primero se empleó un análisis de usos de suelo, el cual permitió caracterizar la situación que se vive en temas constructivos y de actividades para poder buscar la relación que existe entre usos de suelo y el estacionamiento en el espacio público.

Usos de suelo en Xoco

Los usos de suelo se pueden definir como una clasificación del territorio que toma como principal elemento las actividades que se realizan y el nivel constructivo, obteniendo una tipología. Existen definiciones como la de La Procuradora del Ambiente y Ordenamiento Territorial (PAOT) que define el uso de suelo como

La ocupación de una superficie determinada en función de su capacidad agrológica y por tanto de su potencial de desarrollo. Se clasifica de acuerdo a su ubicación como urbano o rural, representa un elemento fundamental para el desarrollo de la ciudad y sus habitantes dado que es a partir de estos que se conforma su estructura urbana y por tanto se define su funcionalidad. (Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX [PAOT], 2003, p. 1)

Sin embargo, esta definición no se refleja en la ciudad debido a que la agrología estudia la relación del suelo con la vegetación mientras que los usos de suelo urbano son la representación de la relación existente entre el suelo, las

actividades y los niveles constructivos, hablando de forma minimalista, dado que los usos de suelo también definen la densidad permitida y la superficie libre que debe tener cada predio.

Los usos de suelo son una herramienta de clasificación y de ordenamiento que es empleada para realizar planeación urbana en donde se deciden las actividades, el nivel de construcción, la densidad y la superficie libre de cada predio o zona. Esta herramienta empleada en los planes y programas de desarrollo urbano refleja el “ideal” de lo que la ciudad debería o aspira ser, sin embargo, en muchas de las ocasiones no se refleja en el territorio debido a que muchos de los usos de suelo responden a dinámicas del contexto económico, social y cultural de la zona, como sucede en el pueblo de Xoco.

Los usos de suelo y las calles son parte de la estructura urbana, lo que indica que entre estos dos elementos hay una relación muy estrecha, es por ello que analizarlos de manera conjunta ayuda a esta investigación para determinar si los usos de suelo generan que la calle, considerada aquí como espacio público, sea mayormente utilizada por los vehículos estacionados que por los habitantes del pueblo de Xoco.

Los usos de suelo en el pueblo Originario de Xoco

Los pueblos originarios de la Ciudad de México han sufrido cambios con el paso del tiempo y desde la entrada del modelo neoliberal los cambios físicos son aún más notorios reflejados en los nuevos usos de suelo que han aparecido, los cuales han cambiado las actividades que se llevan a cabo dentro de ellos y una serie de fenómenos sociales que se dan de manera indirecta.

La localización del pueblo de Xoco es una de las más valoradas en la actualidad por los agentes inmobiliarios, puesto que se encuentra en contacto con algunas vialidades de la ciudad, siendo ellas Av. Río Churubusco, Av. Universidad, Av. Popocatepetl (Eje 8) y Av. México - Coyoacán. Esta localización ha generado un fuerte desarrollo inmobiliario con construcciones como los City Towers

Coyoacán, Grand Park, las plazas comerciales, Patio Universidad y Centro Coyoacán, así como el hospital San Ángel Inn, el último inmueble en construcción que es Torre Mitikah y el conjunto llamado ciudad progresiva, el cual albergara usos de suelo habitacionales, oficinas, servicios y comerciales.

Es evidente que la mayor modificación del pueblo de Xoco se ha dado en su periferia, pero dentro del pueblo también se han dado modificaciones. En este apartado se muestran los distintos usos de suelo que hay dentro del pueblo de Xoco. En la Figura 19. Usos de Suelo

se da muestra de ello y de su distribución.

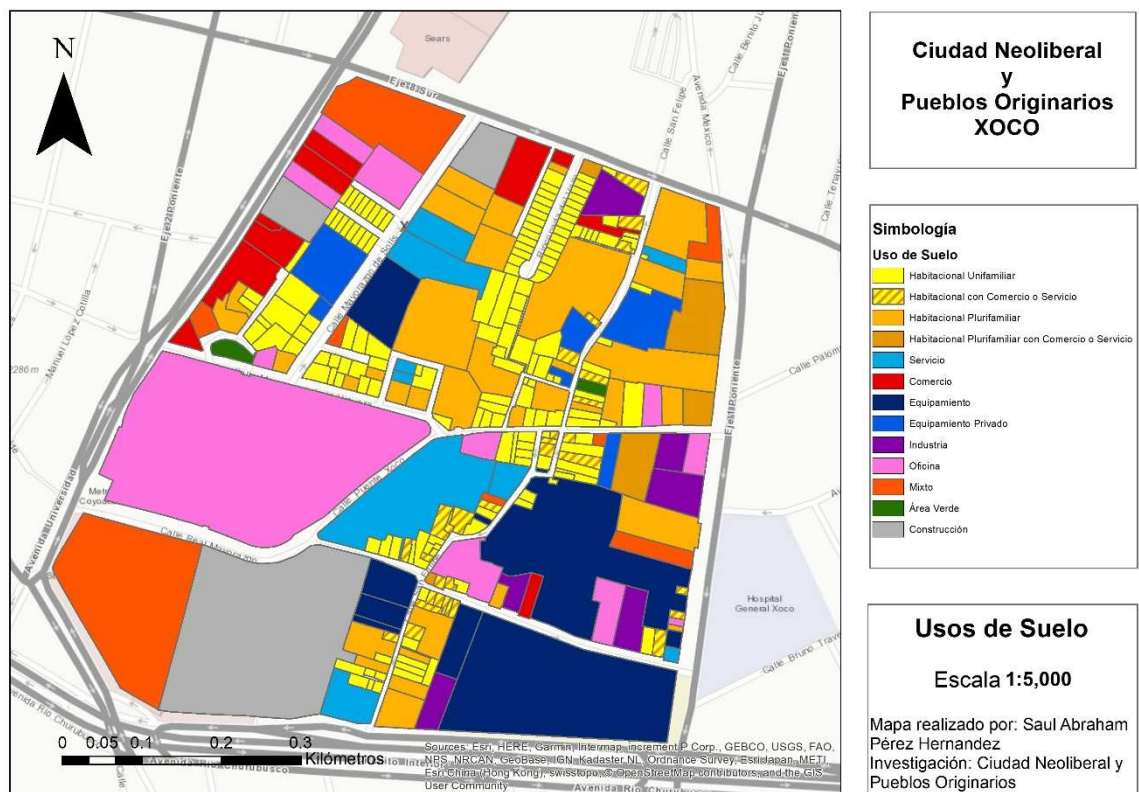


Figura 19. Usos de Suelo

Fuente: elaboración propia

Se observa que hay diversidad de usos de suelo, los cuales van desde habitacionales hasta oficinas, equipamientos, industria, comercio, entre otros. Se pudo observar que la mayor concentración de equipamientos se encuentra en la parte suroriente del pueblo de Xoco, mientras que los equipamientos privados se encuentran principalmente en la zona norte. Hay tres grandes predios que están en construcción y se localizan en la periferia del pueblo de Xoco, de la misma manera se observan otros grandes predios que tienen el uso de suelo habitacional plurifamiliar.

Hay una clara diferencia de los usos de suelo entre la zona norte y la zona sur, esto se debe a que la zona norte de Xoco es la que ha sufrido más cambios dentro de este modelo neoliberal. Cabe aclarar que todo el pueblo ha sufrido estos cambios, pero estos cambios se hacen más visibles en la zona norte.

El uso de suelo no solo se compone de la actividad que se desarrolla en cada predio, sino también de otros elementos, uno de ellos es el número de niveles que poseen. Con la intención de comprender de una mejor manera, se realizó un modelo 3D basado en los niveles de construcción y usos de suelo como se puede observar en la Figura 20. Modelo 3D Vista Río Churubusco

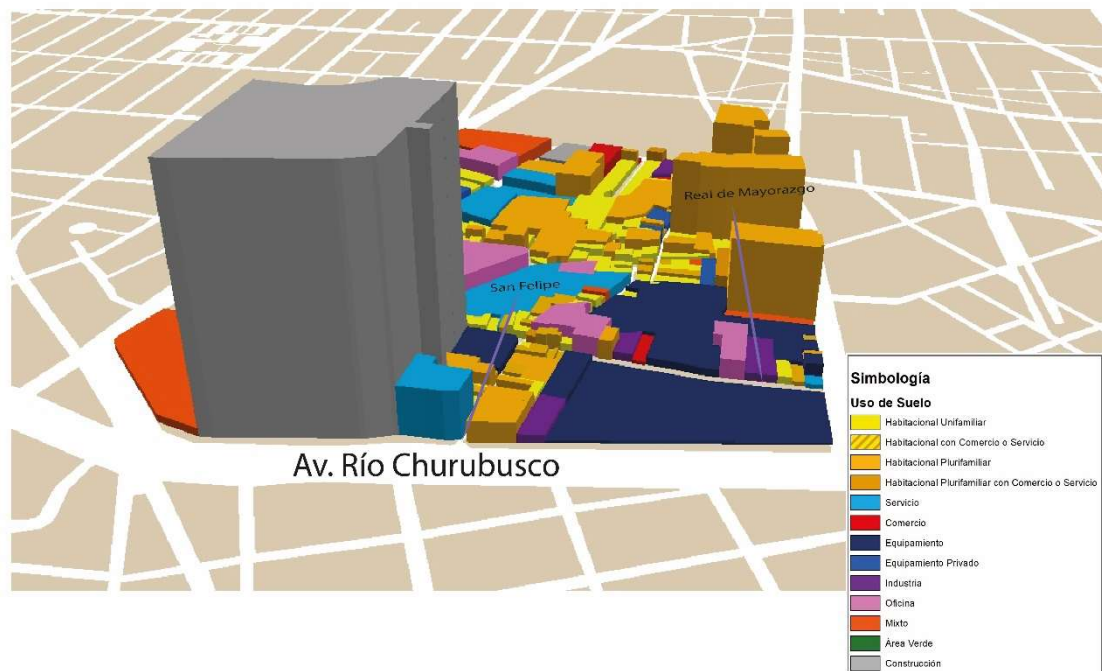


Figura 20. Modelo 3D Vista Río Churubusco

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que el predio correspondiente a Torre Mitikah se encuentra en construcción, siendo este el inmueble de mayor tamaño dentro del pueblo de Xoco y del conjunto de edificios que constituyen lo que fue llamado Ciudad Progresiva, la cual constaba de la construcción de siete edificios donde cinco de ellos albergarían usos habitacionales, uno de oficinas y el último sería el Hospital San Ángel Inn. A su alrededor inmediato se encuentra Centro Coyoacán, así como una unidad multifamiliar y el panteón de Xoco.

La calle de San Felipe, que es perpendicular a Av. Río Churubusco, en su mayoría alberga usos de suelo habitacionales. Los niveles de construcción en su mayoría son de dos niveles en usos unifamiliares y de cuatro en usos plurifamiliares, cabe resaltar que las actividades económicas comparten el uso de suelo habitacional, permitiendo observar que las actividades que se dan en esta calle son de carácter local.

La Figura 21. Modelo 3D Vista Av. Universidad

muestra los usos de suelo y los niveles de estos sobre Av. Universidad.

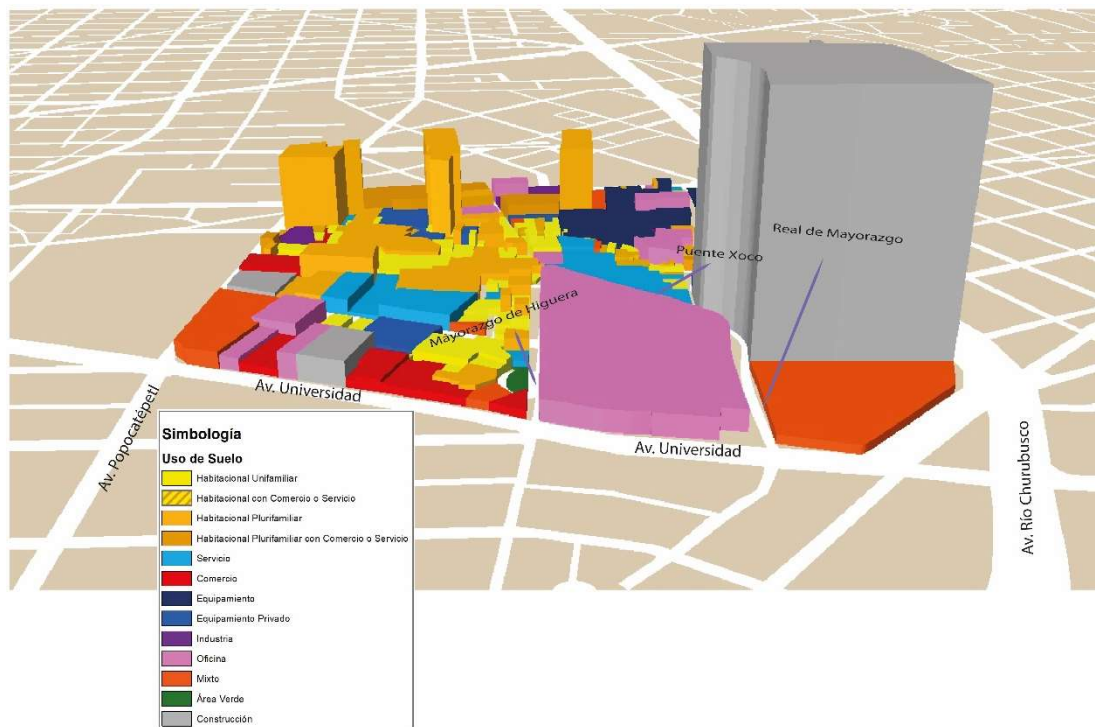


Figura 21. Modelo 3D Vista Av. Universidad

Fuente: elaboración propia

En Avenida Universidad se encuentra la Secretaría de Educación Pública como principal inmueble. Esta alberga una manzana completa y es rodeada por las principales calles del pueblo de Xoco, Real de Mayorazgo, Puente Xoco y Mayorazgo de Higuera. En esta avenida convergen las plazas Centro Coyoacán y Patio Universidad, además, se forma un corredor comercial y de servicios; los usos habitacionales están ausentes por completo.

La **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** muestra tanto los usos de suelo como los respectivos niveles de cada predio sobre Avenida Popocatepetl.

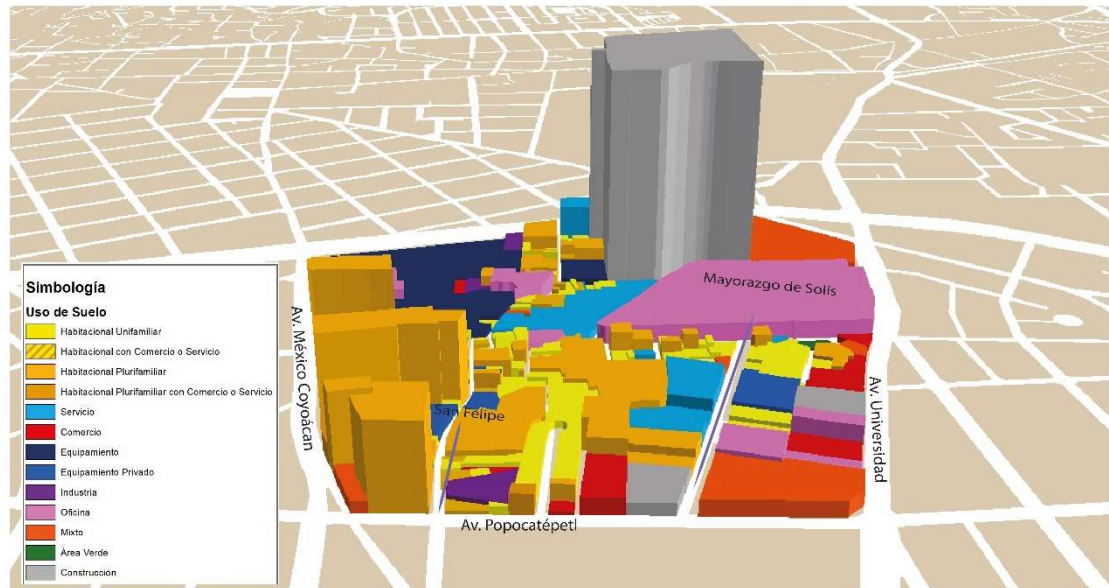


Figura 22. Modelo 3D Vista Av. Popocatepetl

Fuente: elaboración propia

Sobre Avenidad Popocatepetl se presentan usos de suelo habitacionales a comparación de lo que ocurre en Av. Universidad. Se puede observar que hay presencia de comercios y predios en construcción, específicamente de 22 niveles. Además, existen grandes multifamiliares.

La Figura 23. Modelo 3D Vista Av. México - Coyoacán

muestra los usos de suelo y los respectivos niveles de cada predio sobre la Avenida México Coyoacán.

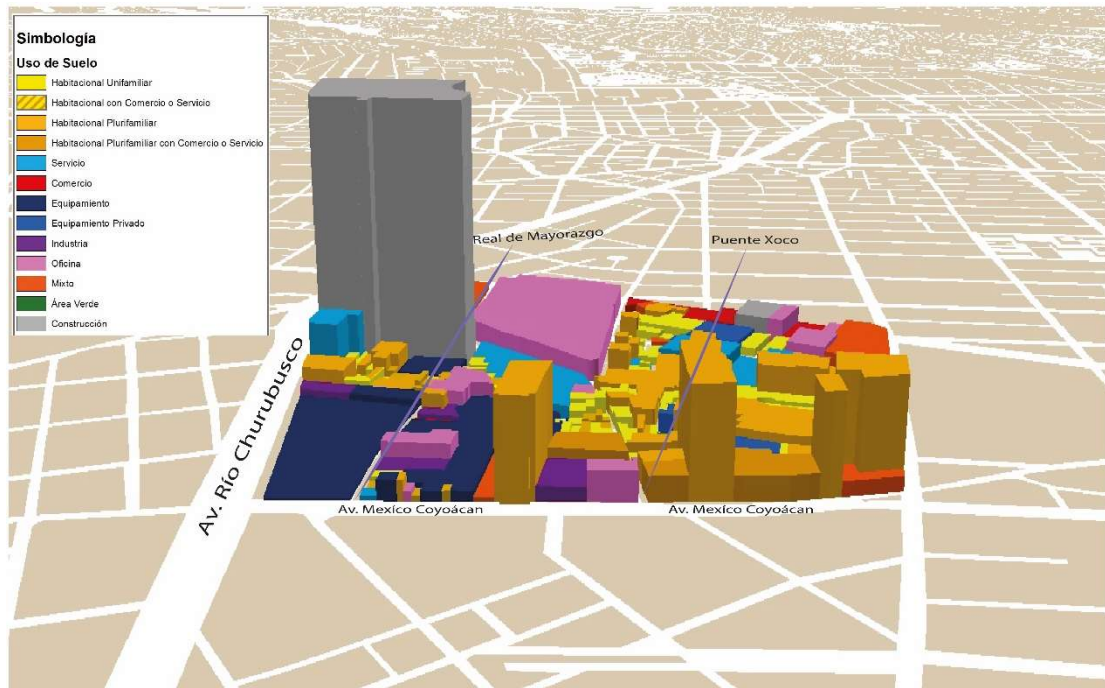


Figura 23. Modelo 3D Vista Av. México - Coyoacán

Fuente: elaboración propia

En esta Figura se puede observar la presencia de grandes unidades multifamiliares, las cuales se localizan principalmente al norte del pueblo de Xoco. También se observa la entrada principal de acceso a vehículos de la Cineteca Nacional, la presencia de un uso industrial correspondiente a la fábrica de dulces Lapose y un uso de oficina correspondiente a una dependencia de gobierno. La **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** muestra casi en su totalidad los niveles de construcción tales como el uso de suelo dentro del pueblo de Xoco. Cabe destacar que en Ciudad Progresiva hay edificios de distintos niveles, siendo el más alto la Torre Mitikah, con 62 niveles.

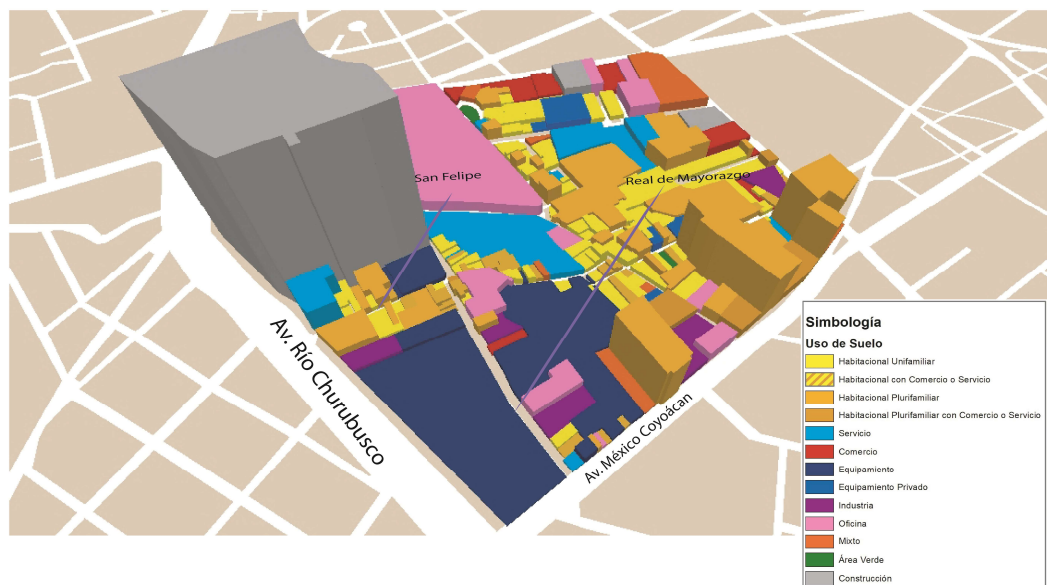


Figura 24. Modelo 3D Vista Av. Río Churubusco – Av. México - Coyoacán

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que sobre la calle de San Felipe existen tanto los niveles de construcción más bajos dentro del Pueblo de Xoco, como la mayor cantidad del uso habitacional unifamiliar. De la misma manera, se observa que hay mayor cantidad de predios con más niveles de construcción en la zona norte que en la zona sur, con excepción de torre Mitikah.

Se observó que los usos de suelo dentro del pueblo de Xoco son diversos. Con el fin de saber cuáles son los usos predominantes, se realizó la Tabla 4. *Usos de suelo*

donde se muestra la superficie correspondiente a cada uso de suelo y el porcentaje que este ocupa dentro del pueblo.

Usos de Suelo	Ha	M ²	Porcentaje
Área Verde	0.16	1603	0.3%
Comercio	1.69	16909	3.6%
Construcción	5.09	50938	10.8%
Equipamiento	7.40	73966	15.7%
Equipamiento Privado	1.41	14069	3.0%
Habitacional con Comercio o Servicio	0.94	9403	2.0%
Habitacional Plurifamiliar	7.17	71697	15.3%

Habitacional Plurifamiliar con Comercio o Servicio	1.16	11596	2.5%
Habitacional Unifamiliar	5.10	51006	10.9%
Industria	1.38	13780	2.9%
Mixto	4.47	44682	9.5%
Oficina	8.03	80323	17.1%
Servicio	2.99	29887	6.4%
Total general	46.99	469860	100.0%

Tabla 4. Usos de suelo

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que la superficie de las manzanas dentro del pueblo de Xoco es de 46.99 Ha de las cuales el uso de oficinas ocupa 8.03 Ha, en otras palabras, 17.1 % del total. El segundo uso con una mayor superficie corresponde a los equipamientos, estos con el 15.7% correspondiente a 7.4 Ha, seguido por el uso habitacional plurifamiliar con 15.3 % correspondiente a 7.17 Ha, el uso habitacional unifamiliar representa el 10.9 % con una superficie de 5.1 Ha. Además, se identificó una tendencia al crecimiento vertical de los edificios y los predios que se encuentran en construcción, la cual corresponde al 10.8 % con una superficie de 5.09 Ha.

Dentro del pueblo de Xoco la existencia de áreas verdes es casi nula puesto que su superficie representa el 0.3 %, este área verde corresponde a dos parques: uno de ellos fue resultado de obras de mitigación de City Towers Gran Park en la calle de San Felipe; y el otro se encuentra en la calle de Mayorazgo de Luyando. Este parque está privatizado al igual que la calle por los residentes de la misma, y el que se encuentra en la calle de San Felipe es administrado y cuidado por City Towers Gran Park, el cual se encarga de los horarios de uso del mismo. Sin embargo, es posible que la cercanía a los Viveros de Coyoacan sea una alternativa de área verde para los habitantes del pueblo de Xoco

La industria dentro del pueblo de Xoco es representativa al ser el sexto uso de suelo con mayor predominancia. Ello explica el pasado de Xoco, en el cual el uso industrial fue importante en su desarrollo. Actualmente la mayor parte de las industrias se localizan en la cercanía o sobre la Av, México – Coyoacán.

En virtud de que los usos de suelo cuentan con una gran variedad de niveles de construcción como se pudo observar en las figuras anteriores, es importante construir ala Tabla 5. *Niveles de Construcción*

Fuente: en donde se muestra la cantidad de predios que hay por nivel de construcción.

Niveles de construcción	No.	Porcentaje
0	4	1.4 %
1	45	15.4 %
2	158	53.9 %
3	39	13.3 %
4	14	4.8 %
5	21	7.2 %
6	3	1.0 %
7	1	0.3 %
8	2	0.7 %
12	1	0.3 %
20	2	0.7 %
21	1	0.3 %
22	1	0.3 %
60	1	0.3 %
Total general	293	100.0 %

Tabla 5. Niveles de Construcción

Fuente: elaboración propia

Cabe aclarar que en el predio donde se denomino la “Ciudad Progresiva” hay más edificaciones aparte de Mitikah, pero se tomó el nivel máximo de las construcciones como representante de dicho predio para formar la tabla anterior.

Se puede observar que existen 293 predios en el pueblo de Xoco de los cuales el 53.9 % de ellos corresponden a 158 predios mismos que tienen dos

niveles de construcción, mientras que los niveles de construcción que corresponden a 60, 22, 21, 20 niveles son los menores, apenas representando el 0.3 % cada uno de ellos. En la Tabla 6. *Niveles de construcción frecuencia acumulada*

y la Figura 25. Ojiva de niveles de construcción

se observa la frecuencia acumulada que hay por niveles de construcción.

Niveles de construcción	Frecuencia Acumulada (Fi)	Frecuencia Acumulada (Fi) %
0	4	1.4 %
1	49	16.7 %
2	207	70.6 %
3	246	84.0 %
4	260	88.7 %
5	281	95.9 %
6	284	96.9 %
7	285	97.3 %
8	287	98.0 %
12	288	98.3 %
20	290	99.0 %
21	291	99.3 %
22	292	99.7 %
61	293	100.0 %

Tabla 6. *Niveles de construcción frecuencia acumulada*

Fuente: elaboración propia

En la figura anterior se puede observar que el 71 % de los predios que existen en el pueblo de Xoco tienen de cero a dos niveles de construcción, lo cual indica que en su gran mayoría se trata de un pueblo que posee bajos niveles constructivos, mientras que también se puede observar que el 2 % de las construcciones del

pueblo de Xoco tienen de 9 a 61 niveles de construcción, lo cual indica a su vez, que no es uniforme respecto a los niveles de construcción que se tienen en el pueblo. En la Figura 25 se observa gráficamente este comportamiento.

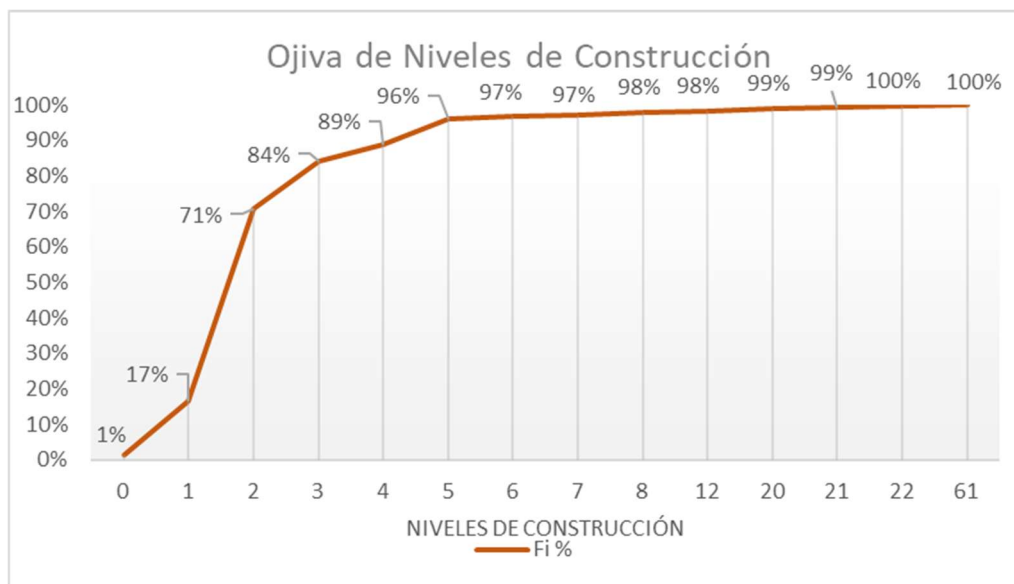


Figura 25. Ojiva de niveles de construcción

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que hay una tendencia constructiva en cuanto al número de niveles dentro del pueblo de Xoco. Esto se debe a las diferentes herramientas que son utilizadas en el desarrollo inmobiliario, siendo la más presente la “transferencia de potencial de suelo”, el uso de suelo establecido en la normativa para el Pueblo de Xoco es H3/20B. Ello indica un uso de suelo habitacional de un máximo de tres niveles de construcción, misma normatividad que se ve alterada al utilizar la herramienta de transferencia de potencial de suelo.

Este fenómeno que se observa en cuanto a la gran disparidad con respecto a las alturas y niveles de construcción existentes dentro del pueblo de Xoco es una prueba más de las modificaciones del espacio que surgen a raíz del modelo neoliberal. Los niveles bajos de construcción son una característica que todo pueblo originario posee debido al tiempo en que se empezó a edificar y a las tecnologías que se tuvieron para hacerlo. Con el paso del tiempo mantuvieron un ritmo en cuanto a los niveles de construcción hasta que, con la llegada (hacia finales del siglo

pasado) de la especulación e inversión privada en la industria inmobiliaria, se construyeron grandes conjuntos habitacionales, siendo el pueblo de Xoco uno de los casos en donde estos grandes inmuebles rompen con las características y dinámicas de un pueblo originario, modificándolo poco a poco.

Se observó que el 4 % de los inmuebles tienen 6 niveles de construcción o más, mientras que el 96% de las construcciones es de 5 niveles o menos y solo el 84% de las construcciones cumplen con la normativa de 3 niveles de construcción o menos.

Los niveles de construcción son un indicador clave en la cantidad de personas que puede albergar un inmueble. En el caso de un uso habitacional plurifamiliar puede determinar cuantas viviendas hay y, por ende, cuántas familias pueden habitar en ese predio, lo que a su vez puede ser determinante en el número de vehículos que hay por predio sin olvidar que existen otros usos del suelo como el comercial y de oficinas que generan tráfico en determinadas horas.

Los usos de suelo y vehículos estacionados

Los vehículos estacionados en el espacio público obstruyen las actividades de las personas, ya sean habitantes o de la población flotante, dificultando la interacción entre los actores del pueblo de Xoco. Bajo esta idea se propuso determinar cuál uso de suelo genera el mayor número de vehículos estacionados que hay en el espacio público.

Como se observó en el capítulo anterior, la calle de Real de Mayorazgo junto con Mayorazgo de Solis son las dos calles con mayor número de vehículos estacionados. La Figura 26. Usos de suelo y vehículos estacionados promedio

muestra la relación entre las calle con mayor número de vehículos estacionados promedio y los usos de suelo que hay en ellas.

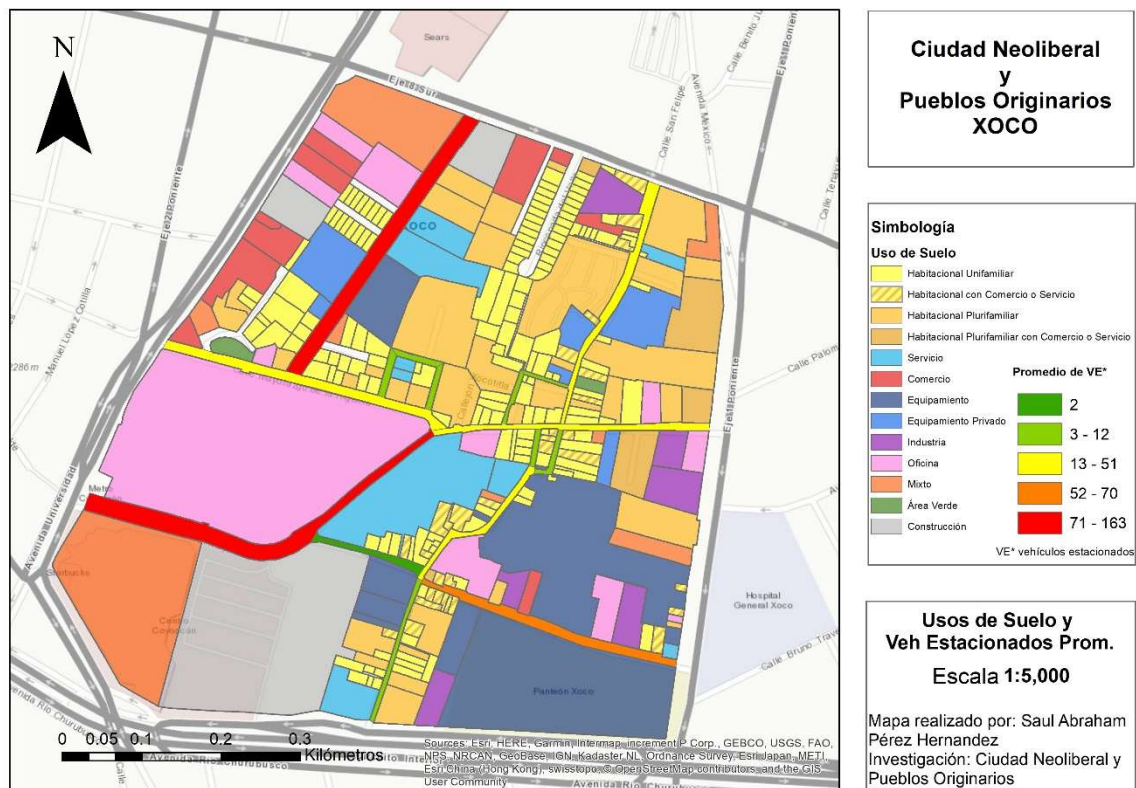


Figura 26. Usos de suelo y vehículos estacionados promedio

Fuente: elaboración propia

Se puede afirmar que las calles con mayor número de vehículos promedio poseen diferentes usos de suelo entre sí. Por un lado, en el primer tramo de Real de Mayorazgo y Puente Xoco II se observó la presencia de usos mixtos, de oficina, servicio y un predio en construcción, mientras que en Mayorazgo de Solís hay usos habitacionales unifamiliares y plurifamiliares, además de equipamientos públicos y privados, servicios, oficinas y usos mixtos.

Se puede observar que las calles que son predominantemente de uso habitacional poseen una menor cantidad de vehículos estacionados, lo cual permite observar que las unidades económicas sí influyen en la cantidad de vehículos estacionados alrededor, pero no son las únicas que determinan el estacionamiento de los vehículos en el espacio público.

La calle con el segundo rango más alto de vehículos estacionados es Real de Mayorazgo en su tercer tramo. Una de las características más interesantes es

que el uso de suelo ausente o con menor presencia en la calle es el uso de suelo habitacional. Además, esta calle colinda con la mayor concentración de equipamientos públicos dentro del pueblo.

Se observó cómo el número de vehículos estacionados tienen relación con el uso de suelo a su alrededor. Esta es mayor en las calles con mayor mixtura de usos de suelo y en donde el uso habitacional no es el predominante.

Una gran ventaja de la metodología realizada para el levantamiento de los vehículos estacionados es que se registró el número de vehículos correspondiente a cada predio, lo que da la posibilidad de relacionar el número de vehículos estacionados con el uso de suelo. En la Tabla 7 se observa la distribución y cantidad de vehículos estacionados promedio por uso de suelo.

Usos de Suelo	Veh. Estacionados Promedio
Oficina	123
Equipamiento	89
Habitacional Plurifamiliar	83
Habitacional Unifamiliar	82
Mixto	65
Servicio	44
Construcción	35
Equipamiento Privado	33
Habitacional con Comercio o Servicio	17
Área Verde	10
Industria	9
Comercio	8
Habitacional Plurifamiliar con Comercio o Servicio	5
Total general	603

Tabla 7. Vehículos estacionados por uso de suelo

Fuente: elaboración propia

El uso de suelo con mayor cantidad de vehículos estacionados en el espacio público es el uso de oficina. Este, en promedio, genera 123 vehículos estacionados,

mientras que el uso de suelo con menor número de vehículos estacionados es el habitacional plurifamiliar con comercio o servicio, con un promedio de cinco vehículos.

El segundo uso con mayor cantidad de vehículos estacionados es el equipamiento con un promedio de 89 vehículos estacionados. El tercer y cuarto uso de suelo con mayor cantidad de vehículos que no albergan ninguna actividad económica es el habitacional plurifamiliar y unifamiliar con 83 y 82 respectivamente.

El objetivo del capítulo anterior fue demostrar que las actividades económicas generaban que los vehículos estacionados ocupan el espacio público más que los habitantes. En la Tabla 7 se observó que sí tiene gran influencia con el número de vehículos estacionados, pero las actividades económicas no son las únicas causantes de que el espacio público sea mayormente utilizado por los vehículos estacionados.

Los usos meramente habitacionales son responsables de 162 vehículos estacionados dentro del pueblo de Xoco, lo cual corresponde al 26.9 % del total. Si bien las actividades económicas no son las responsables de todos los vehículos estacionados que hay en el espacio público, sí determina que en él existan 448 vehículos estacionados no pertenecientes al pueblo.

Partiendo de la premisa de que hay 448 vehículos estacionados que no son pertenecientes a los habitantes del pueblo de Xoco, es posible plantear hipótesis de las posibles causas, siendo una de ellas el incumplimiento de los inmuebles con respecto a la normativa de estacionamientos que estos deben proveer a sus empleados y/o visitantes. La otra causa posible puede ser que la normativa no se adecúe en su totalidad a la demanda de estacionamiento en estos inmuebles.

Estas posibles causas solo son hipótesis del por qué hay tantos vehículos estacionados en las calles de Xoco y que no pertenecen a él. Lo que es un hecho es el espacio que ocupan, mismo que los habitantes del pueblo de Xoco podrían utilizar de alguna otra manera.

El estacionamiento es y será un punto importante en la normatividad de la ciudad, puesto que los vehículos motorizados existen y es más que posible que

sigan existiendo en el futuro, pero también hay que apostar por promover otros tipos de transporte individual o colectivo menos hostiles para la ciudad y sus habitantes.

El pueblo de Xoco cuenta con una localización servida por distintos tipos de transporte colectivo y de vialidades con infraestructura ciclista, lo cual permite plantear las preguntas: ¿Qué tan necesario es llegar en automóvil privado a Xoco?, ¿Por qué no llegar en transporte público colectivo o un transporte no motorizado?

En este caso, el pueblo de Xoco es una imagen clara de la preferencia del automóvil privado y del espacio que los mismos “privatizan” de alguna manera, es por ello que en el siguiente capítulo se expondrá el espacio público que es utilizado por los vehículos estacionados.

4. Estado y proporción del espacio público del pueblo de Xoco

Estado del Espacio Público

El estado en que se encuentra el espacio público es fundamental en el desarrollo de las actividades que los seres humanos realizan en él debido a que su situación puede dificultar o, en casos drásticos, impedir que se lleven a cabo actividades de forma segura, es por ello que parte de este capítulo está enfocado en estimar el estado en el que se encuentran las calles del pueblo de Xoco.

La actividad que más realizan las personas en su espacio público dentro del pueblo de Xoco es el traslado, ya sea de los residentes o de la población flotante, por lo cual las condiciones que tenga el espacio público para poder llevar a cabo dichos traslados es un punto importante porque determinan la seguridad de este.

El pueblo de Xoco al ser un pueblo originario, no fue planeado para las condiciones de ocupación que actualmente presenta. Con el paso del tiempo este se ha ido modificando de manera social y en su estructura física, pero algunas calles conservan ciertas características de antaño como la falta de banquetas o su tamaño insuficientemente para facilitar el traslado de personas.

El tamaño de las banquetas hace que las personas tengan que utilizar el arroyo vehicular para realizar su traslado. Además, dentro del pueblo hay actividades de estancia y de recreación que, debido a la falta y privatización de las áreas verdes son llevadas a cabo en las calles, principalmente, en el arroyo vehicular. Algunas de las calles tampoco presentan las condiciones más óptimas por la presencia de baches y grietas que dificultan la realización de algunas actividades o incrementa el riesgo que tienen las personas al realizar sus actividades dentro del espacio público.

En la Figura 27. Estado del espacio público

se observa la condición de las calles dentro de pueblo de Xoco.

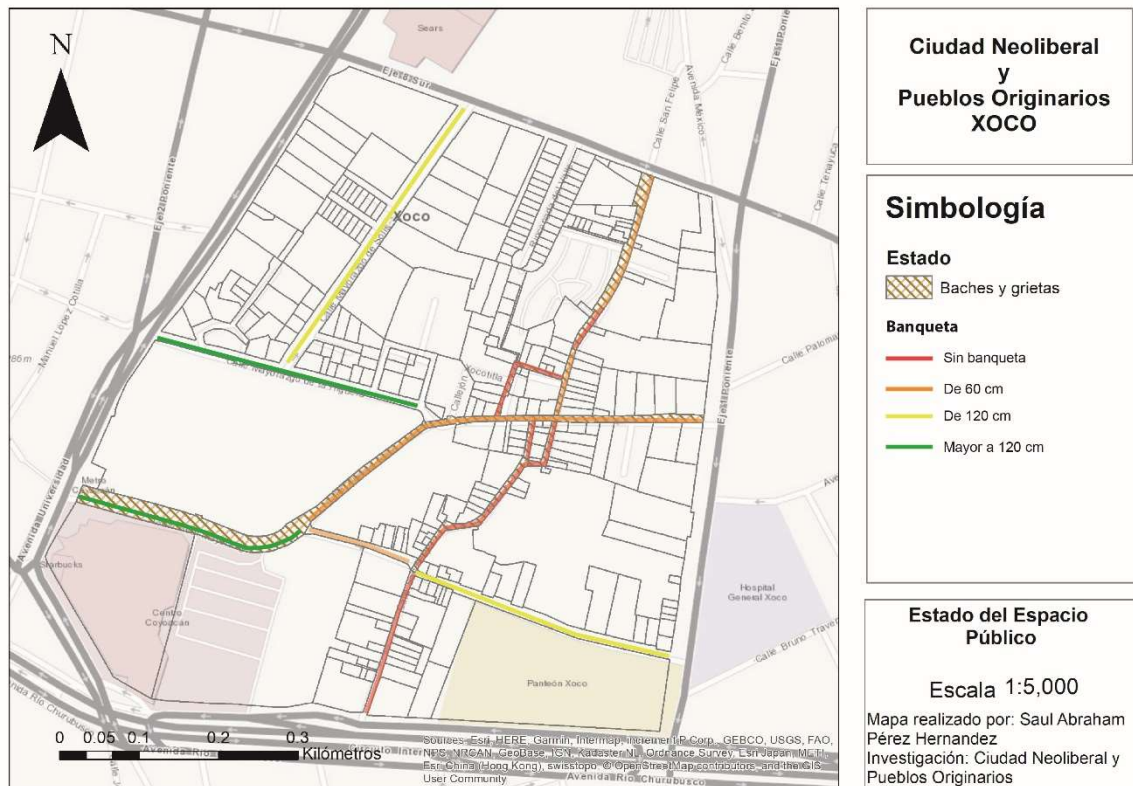


Figura 27. Estado del espacio público

Fuente: elaboración propia

En la figura 27 se observa que las calles que no poseen banquetas son San Felipe que va del tramo 1 al 4 y una parte del tramo 5, es decir, la mayoría de esta calle no tiene banquetas, mientras que la calle de Xocotitla tampoco las posee. Se ha mencionado anteriormente que esta calle es la que mayor conserva la identidad de pueblo originario debido a que alberga la mayor cantidad de población oriunda, lo cual permite que su ambiente sea de un pueblo originario. En la Figura 28 se muestran las características de estas calles.

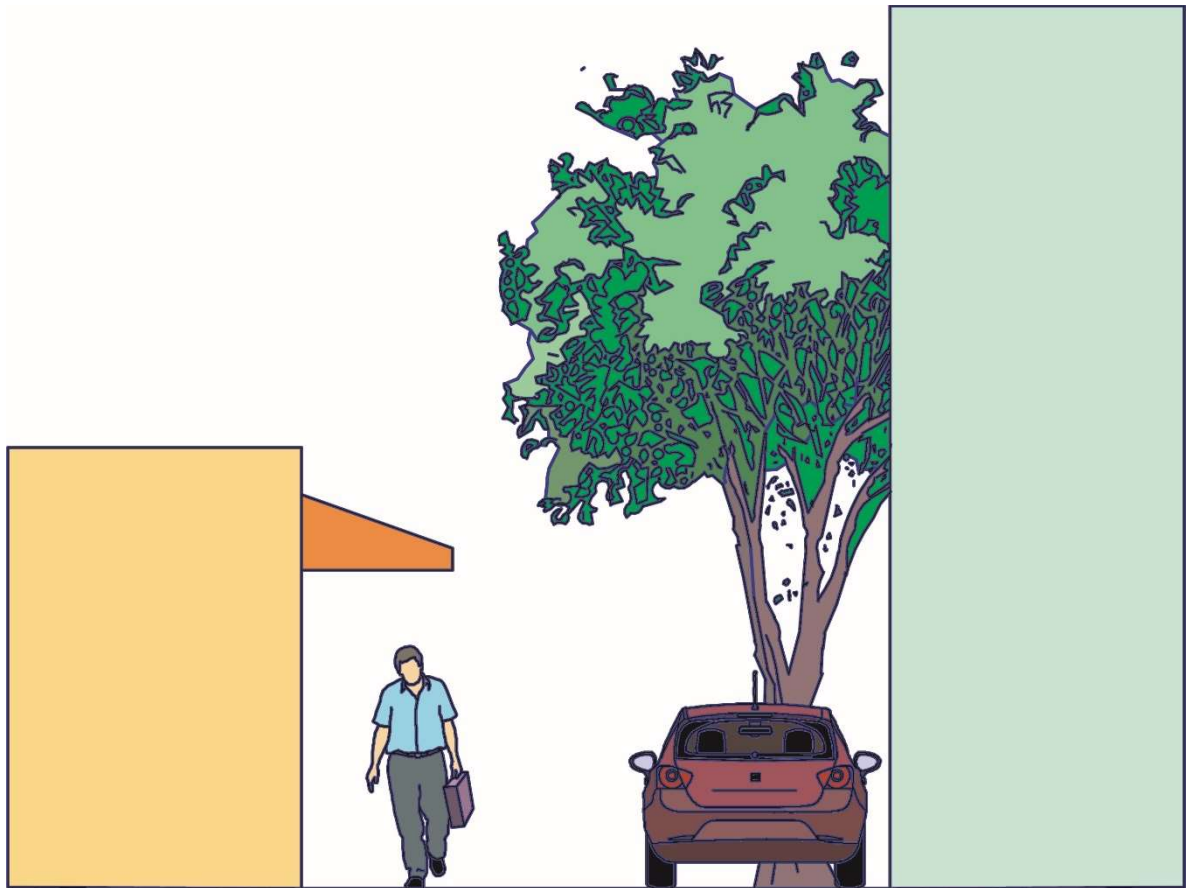


Figura 28. Calle sin Banqueta

Fuente: elaboración propia

La Figura 28 es meramente una representación en corte transversal de la calle de San Felipe que, como se ha mencionado, es de dimensiones pequeñas. En esta calle no pasan más de dos vehículos a la vez y, por lo regular, uno está estacionado. Al no haber banqueta, los peatones tienen que convivir de manera directa con el paso de vehículos, lo cual resulta inseguro para el peatón, principalmente, cuando pasan dos automóviles a la vez, disminuyendo el espacio disponible para su traslado.

Las calles que poseen 60 cm de banqueta son Puente Xoco en su totalidad y el segundo tramo de Real de Mayorazgo. En las dimensiones de la banqueta no se separa el área caminable del área de servicios (postes de corriente eléctrica, teléfonos y luminaria principalmente), lo cual hace que las banquetas se vuelvan incómodas, ocasionando que muchos de los peatones prefieran usar el arroyo

vehicular para su traslado. En la Figura 29 se muestran las características físicas de estas calles.

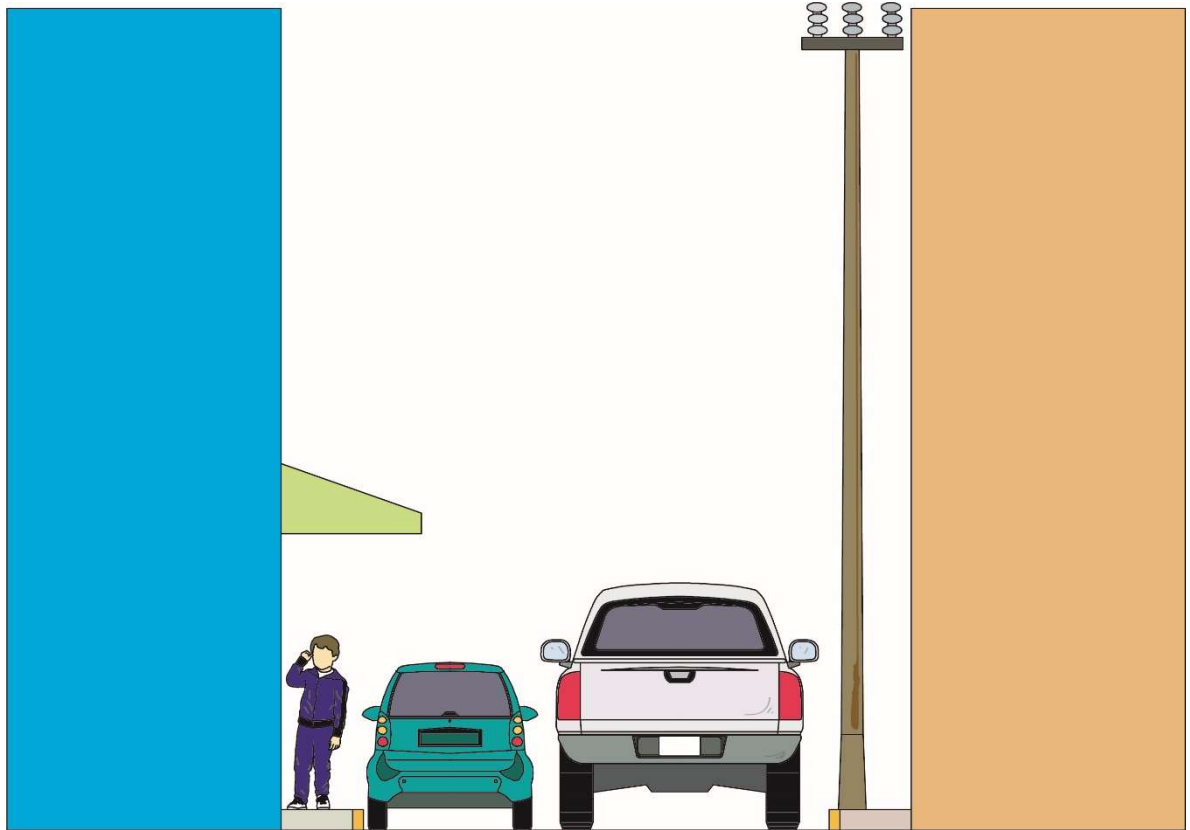


Figura 29. Calle con banqueta de 60 cm

Fuente: elaboración propia

En la Figura 29 se puede notar que la calle es de dimensiones pequeñas (dos carriles), sin embargo, cabe resaltar que la mayoría de las calles con excepción del primer tramo de Real de Mayorazgo son de un solo sentido, por lo que es común ver un carril ocupado para estacionamiento y uno de circulación.

La calle Puente de Xoco es una de las más transitadas por vehículos debido a que muchos la utilizan para acortar camino y llegar a Av. Universidad o entrar directamente a la zona de oficinas, lo cual hace que la calle se vuelva insegura para ser transitada por peatones, dado que no cumple del todo con las características físicas para un tránsito seguro en la banqueta.

La calle de Mayorazgo de Solís, así como algunas partes de Real de Mayorazgo tramo III, poseen banquetas con 120 cm de longitud. En la Figura 30 se muestra la representación de esta calle.



Figura 30. Calle con banqueta de 120 cm

Fuente: elaboración propia

En Mayorazgo de Solís la vegetación y los postes de infraestructura dejan aproximadamente 60 cm libres para transitar. Cabe resaltar que en esta calle funcionan dos escuelas, las cuales en horarios de salida y entrada generan un gran flujo de peatones, lo cual satura el espacio disponible para el traslado en la banqueta, propiciando que una gran parte de los peatones (muchos de ellos niños y adolescentes) opten por transitar en el arroyo vehicular. En esta calle en específico hay tramos donde los vehículos se estacionan de manera perpendicular al paramento (es decir en batería), e incluso haciendo doble fila en ambos paramentos. Esta calle es una de las más amplias por lo cual una intervención física sería posible en pro de las personas que la transitan y los peatones.

Dentro del pueblo de Xoco también hay calles las cuales poseen banquetas mayores a 120 cm, estas son Real de Mayorazgo en su primer tramo y Mayorazgo de Higuera, como se representan en la Figura 31.



Figura 31. Calle con banqueta de más de 120 cm

Fuente: elaboración propia

El primer tramo de real de Mayorazgo es una calle amplia con cuatro carriles, un camellón central y banquetas lo suficientemente amplias para permitir el paso de dos personas al mismo tiempo. Esta es la calle con mayor tránsito de personas; las banquetas del lado de la construcción de torre Mitikah no se encuentran en sus mejores condiciones: presentan grietas, cuarteaduras y desprendimientos de concreto, lo cual dificulta el tránsito para algunas personas, dificultando sobre todo la circulación a personas de la tercera edad o con alguna discapacidad motriz.

Se puede observar que la gran mayoría de las calles de Xoco no contemplan la superficie adecuada para el traslado de personas de forma segura, es por ello que muchos de los habitantes y visitantes se ven obligados a realizar sus traslados en el arroyo vehicular, y es ahí donde se desarrolla la mayor cantidad de actividades dentro del pueblo de Xoco. Cuando los habitantes y visitantes ocupan el arroyo vehicular para desarrollar sus actividades compiten directamente con los vehículos que transitan y los estacionados.

Espacio Público disponible

Los habitantes y visitantes del pueblo Xoco desarrollan diferentes actividades en el espacio público, siendo el traslado la actividad que se hace con mayor frecuencia. También se desarrollan actividades de estancia, recreación y venta de comestibles, principalmente. La presencia de vehículos estacionados representa una reducción en la superficie total del espacio público disponible, sobre todo en tiempos en que se intensifica el traslado de transeúntes.

El espacio público de mayor predominancia en la ciudad es la calle debido a que representan el 20 % de la superficie de una urbanización. Las calles se utilizan principalmente para la realización de traslados de personas y mercancías, utilizando diferentes tipos de transporte, es decir, hay una serie de actores que compiten constantemente y convergen en el uso del espacio público; cada uno con diferentes características, siendo el volumen y la velocidad que desarrollan la principal diferencia entre ellos. Por esto la convivencia entre los habitantes puede resultar insegura para el actor con mayor exposición, por lo que se han desarrollado nuevos conceptos en el diseño de calles que tienen en cuenta todos estos aspectos.

Las calles completas son un concepto de diseño propuesto por la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU) a nivel federal, así como de diferentes dependencias que se han enfocado a la movilidad. Estas se basan en la pirámide de movilidad, ordenando físicamente a cada usuario de la calle para buscar un balance de espacios entre usuarios.

En las calles de Xoco se observa que en la mayoría de las calles no existen separaciones físicas orientadas a los diferentes usuarios, por lo que es común observar que las actividades del pueblo de Xoco se lleven a cabo en el arroyo vehicular, es decir, los vehículos motorizados, no motorizados y los peatones hacen uso de una misma superficie. En este capítulo se estimará el porcentaje de la calle que es utilizado por los vehículos estacionados.

En el pueblo de Xoco existe una gran cantidad de vehículos estacionados. En promedio, un cajón de estacionamiento ocupa una superficie de 12 m² las dimensiones son 5 m de largo por 2.4 m de ancho según la norma de estacionamientos de la Ciudad de México; esto aplica para estacionamientos regulados ya sean públicos o privados.

El espacio público no está diseñado especialmente para este uso, por lo cual no se cuenta con cajones de estacionamiento, las personas que estacionan sus vehículos en el espacio público lo hacen de la manera en que puedan y lo más común es que los estacionen en una configuración de cordón, es decir, de manera paralela al paramento o banqueta. Es probable que los vehículos estacionados ocupen una superficie menor o mayor que la de un cajón de estacionamiento promedio, pero para fines de la investigación se tomaron las medidas de un cajón promedio para determinar la superficie que los vehículos estacionados ocupan.

En Xoco, en promedio, se estacionan 614 vehículos y cada uno de estos ocupa una superficie de 12 m² promedio durante el día, lo que lleva a preguntar ¿cuál es la superficie libre de vehículos estacionados que se puede utilizar para la realización de actividades? Esto sin contar el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados.

Superficie ocupada por vehículos estacionados

La calle de Real de Mayorazgo que va de Av. Universidad a calle Puente Xoco tiene un número de vehículos estacionados de 145 en promedio, mientras que el menor número de vehículos estacionados registrados es de 132 automóviles y el mayor número de vehículos registrados es de 152. En la Figura 32 se muestra el número de vehículos estacionados por hora.

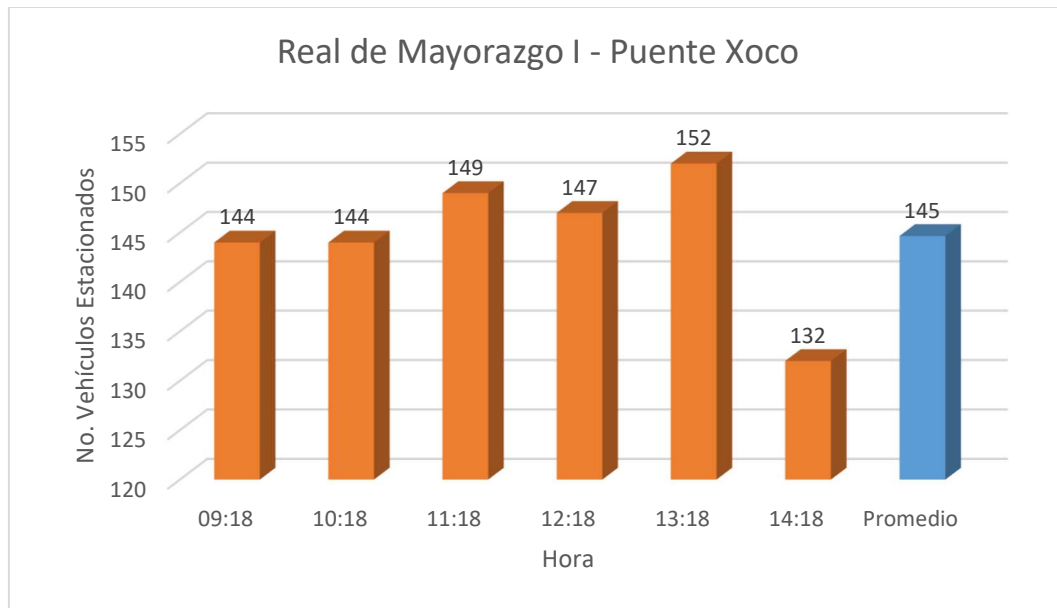


Figura 32. Comportamiento Real de Mayorazgo I - Puente Xoco

Fuente: elaboración propia

En la Figura 32 se observa que el mayor número de vehículos estacionados es a las 13:00 horas mientras que el menor número de vehículos es a las 14:00 horas, esto se debe a la hora de entrada y salida de las oficinas y por ser la hora de comida. De 09:18 a las 14:18 hora el número promedio de vehículos estacionados es de 145.

La ocupación promedio de un cajón de estacionamiento es de 12 m² mientras que la superficie que ocupa una persona de pie es 0.25 m², es decir que por cada metro cuadrado caben 4 personas de pie y en 12 m² caben 48 personas de pie.

La superficie promedio que ocupan los vehículos estacionados en esta calle es de 1,740 m², esto corresponde a los 145 vehículos promedio registrados, tomando en cuenta que por cada metro cuadrado caben cuatro personas de pie en promedio. Los vehículos estacionados ocupan la superficie equivalente a la que ocuparían 6,960 personas de pie.

Físicamente el área que ocupan los vehículos estacionados es equivalente a una franja de 3.48 m de ancho por el largo de la calle, lo cual es correspondiente a 500 m; esta franja es equivalente a un carril de autopista de alta velocidad, el ancho

permitiría el paso de 5 personas al mismo tiempo con la separación suficiente para evitar el rose interpersonal.

La calle de Real de Mayorazgo en su tramo II presenta el menor número de vehículos estacionados dentro de Xoco, el mayor número registrado es de cuatro vehículos, el menor es de uno y mantiene un promedio de dos vehículos estacionados. En la Figura 33 se muestra la cantidad de vehículos estacionados con sus respectivas horas.

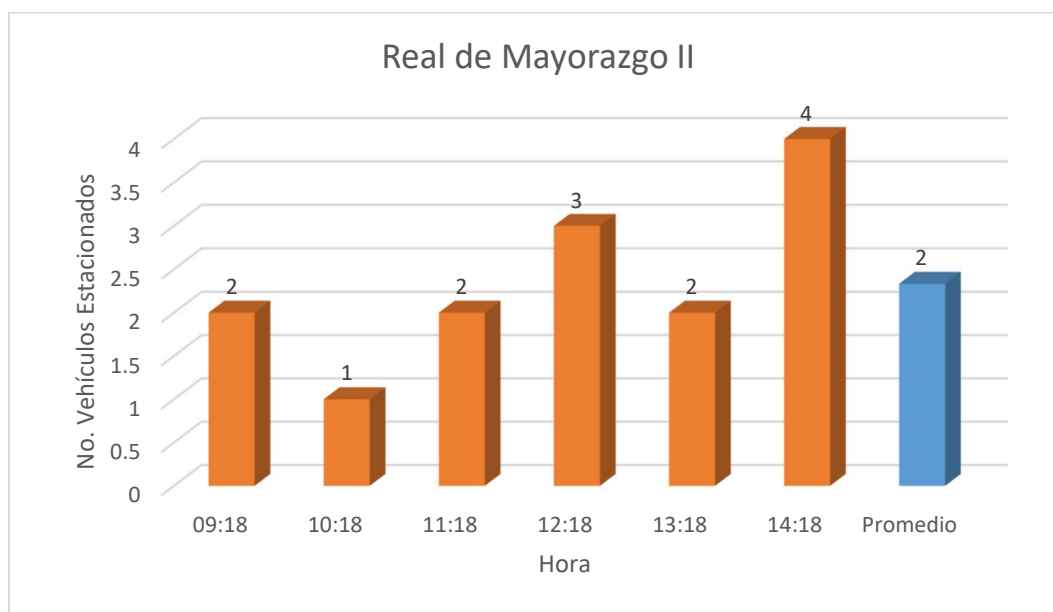


Figura 33. Comportamiento Real de Mayorazgo II

Fuente: elaboración propia

Como se observa, la hora con el mayor número de vehículos estacionados es las 2:00 p.m. con cuatro vehículos estacionados, y la hora con el menor registro de vehículos es a las 10:00 a.m. Los vehículos estacionados promedio son 2, cada uno ocupa una superficie de 12 m², lo cual significa que estos vehículos ocupan una superficie equivalente a 96 personas de pie.

El tercer tramo de Real de Mayorazgo que va de la calle de San Felipe hasta Av. México – Coyoacán, registra en promedio 71 vehículos estacionados a lo largo

del día, mientras que el mayor número de vehículos registrados es de 77 y el menor es de 64, como se puede observar en la Figura 34.

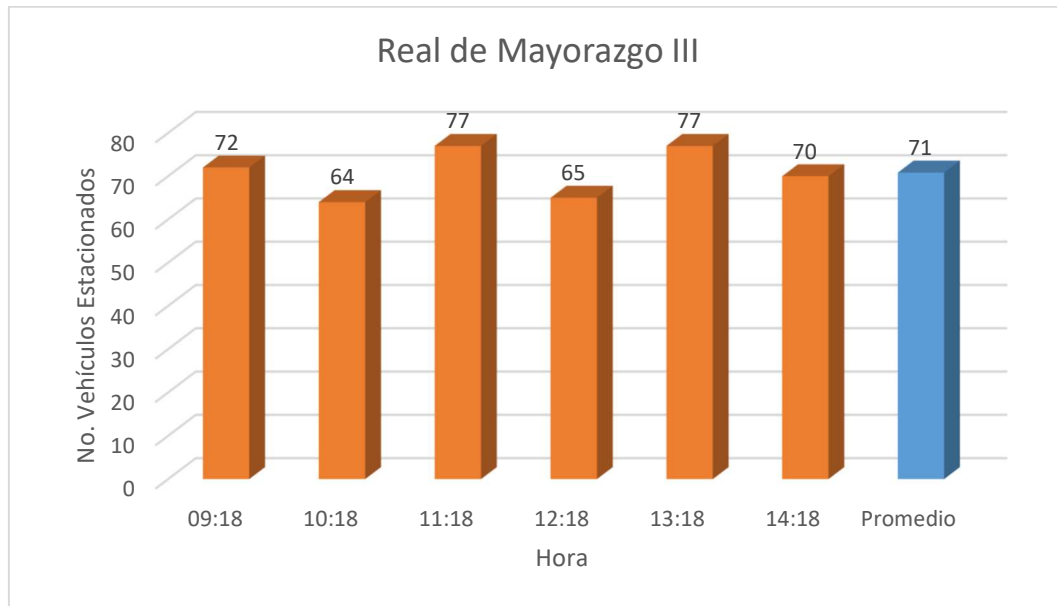


Figura 34. Comportamiento Real de Mayorazgo III

Fuente: elaboración propia

La superficie que utilizan los 71 vehículos estacionados es equivalente a 3,408 personas de pie es decir 852 m²; la superficie que ocupan los carros corresponde a una franja de 2.43 m por el largo de la calle, es decir, los vehículos estacionados utilizan lo equivalente a un carril completo de la calle para estacionarse.

Cabe resaltar que la calle más transitada peatonalmente es la calle de Real de Mayorazgo, pues se trata de una calle con diversos usos de suelo y el tamaño de los inmuebles varía. Sobre esta calle se localizan 17 predios de uso habitacional mientras que existen 16 con otros usos de suelo, es decir, poco menos del 50 % de inmuebles no poseen habitantes que hagan uso del espacio público. El flujo que transita por esta calle, en su gran mayoría, es realizado por población flotante y la mayor cantidad de vehículos estacionados son esta población.

La calle de San Felipe en su tramo I que va de Av. Río Churubusco a Real de Mayorazgo posee un promedio de 13 vehículos estacionados, mientras que el mayor número registrado es de 14 y el menor de 11, como se muestra en la Figura 35.

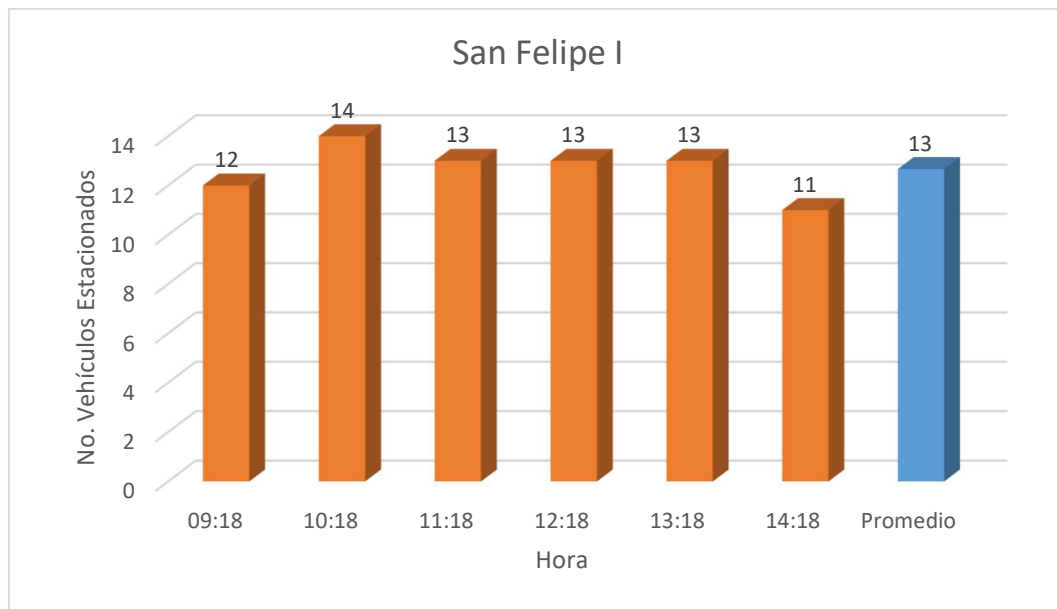


Figura 35. Comportamiento San Felipe I

Fuente: elaboración propia

En promedio, el primer tramo de la calle de San Felipe registra 13 vehículos estacionados, los cuales ocupan una superficie de 156 m², es decir, el equivalente a una superficie ocupada por 624 personas de pie. Los vehículos estacionados por lo general se aglomeran cerca de Av. Río Churubusco en el paramento correspondiente a una unidad multifamiliar.

En el tramo II de San Felipe hay un gran muro ciego correspondiente al Instituto Mexicano de la Radio y la Cineteca Nacional, este incentiva el uso de la calle como estacionamiento. En este tramo se registraron un promedio de 30 vehículos estacionados, siendo el mayor número registrado 33 y el menor de 27, como se observa en la Figura 36.

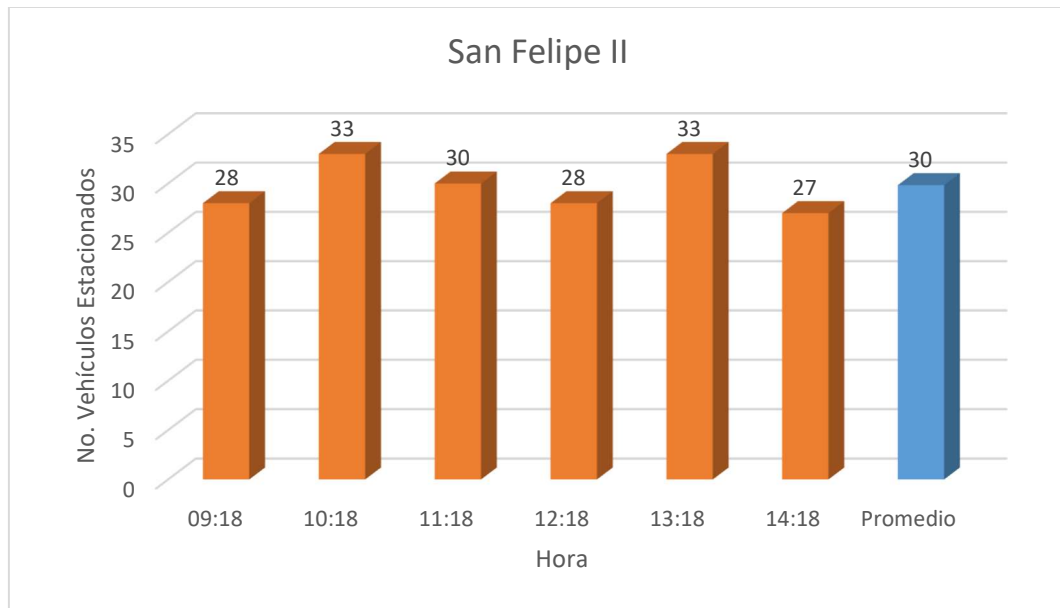


Figura 36. Comportamiento San Felipe II

Fuente: elaboración propia

En la Figura 36 se puede observar que el número de vehículos estacionados se mantiene dentro del rango de 27 a 33, lo cual indica que hay una variación de 6 vehículos (el promedio es de 30), los cuales ocupan una superficie correspondiente a 360 m² equivalente a 1,440 personas de pie y correspondiente a una franja de 1.89 m a lo largo de la calle. San Felipe es una de las calles que no cuenta con banqueta y las personas tienen que transitar por el arroyo vehicular, por lo que si se dejaran de estacionar los vehículos, las personas ganarían una superficie de 1.89 m por la que podrían caminar sin compartir espacio con el tránsito vehicular.

El tramo III de San Felipe que va de la bifurcación poniente a la calle de Puente Xoco registra un promedio de 6 vehículos estacionados, el mayor número registrado es de 6 y el menor es de 5, como se muestra en la Figura 37.

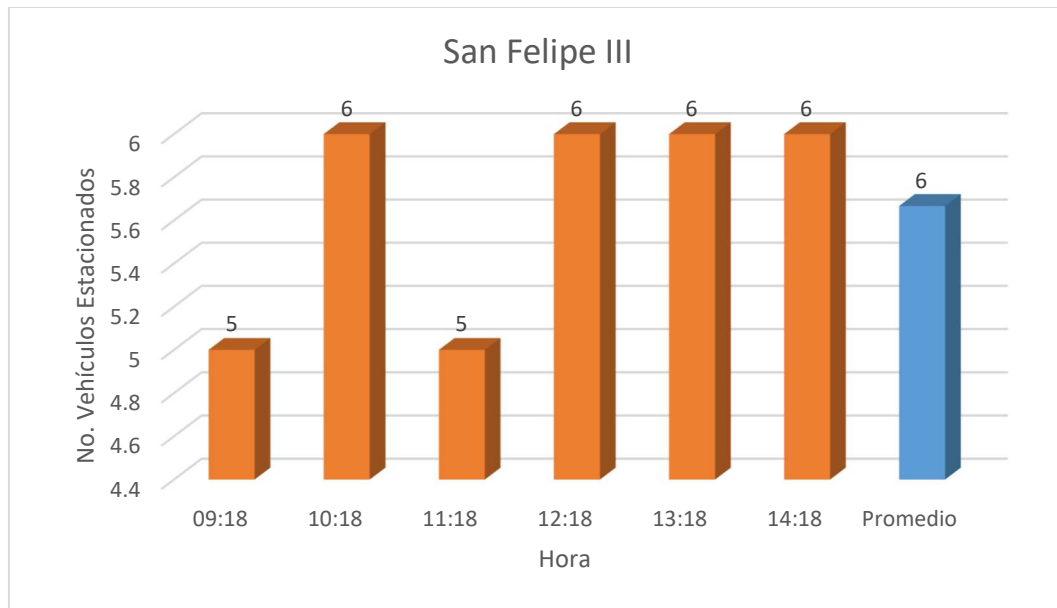


Figura 37. Comportamiento San Felipe III

Fuente: elaboración propia

Este tramo de la calle es predominantemente de uso habitacional con un solo uso habitacional con servicio, el cual es el principal responsable del estacionamiento de camiones tipo Torton en la calle, los cuales poseen mayores dimensiones y, por lo tanto, ocupan más superficie al estacionarse. Durante el levantamiento realizado se observó que había dos camiones de este tipo que permanecieron estacionados durante el tiempo del estudio; la superficie que ocupan se consideró equivalente a 22.5 m² debido a sus dimensiones que son 7 m de largo por 2.5 m de ancho. Como se mencionó, de los 6 vehículos, 2 son camiones torton. En total, la superficie que utilizan los vehículos estacionados es de 93 m², lo que corresponde a 372 personas de pie. Al igual que el segundo tramo de San Felipe los vehículos estacionados ocupan una superficie equivalente a una franja de 1.86 m por el largo de la calle.

El Tramo IV de San Felipe tiene un promedio de 8 vehículos estacionados, mientras que el mayor número registrado es de 9 y el mínimo es de 6 vehículos estacionados, como se muestra en la Figura 38.

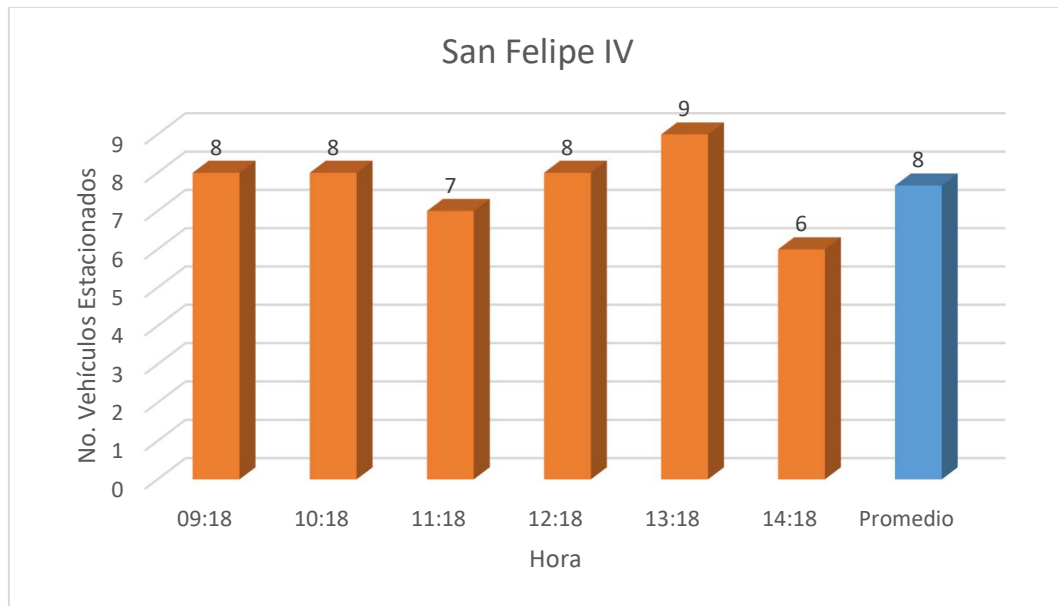


Figura 38. Comportamiento San Felipe IV

Fuente: elaboración propia

Esta calle se le ha considerado como el núcleo de lo que resta del pueblo originario de Xoco. Aquí se observó que algunos coches son vehículos macetas (vehículos prácticamente abandonados y descompuestos en la calle). El principal uso es habitacional y también se observó un mayor uso del espacio público por parte de los habitantes quienes realizan actividades de estancia y convivencia.

Pese que es una de las calles con mayor actividad y uso del espacio público, en promedio hay 8 vehículos estacionados, los cuales ocupan una superficie de 96 m² lo que equivale a 384 personas de pie.

En el tramo V de San Felipe, el uso predominante es habitacional de carácter unifamiliar en su mayoría. También se albergan algunas escuelas privadas, las cuales generan la mayor cantidad de flujos peatonales y de vehículos en las horas de entrada y salida de ellas. En esta calle el número promedio de vehículos estacionados es de 51, siendo el máximo de 59 y el mínimo de 43, como se observa en la Figura 38.

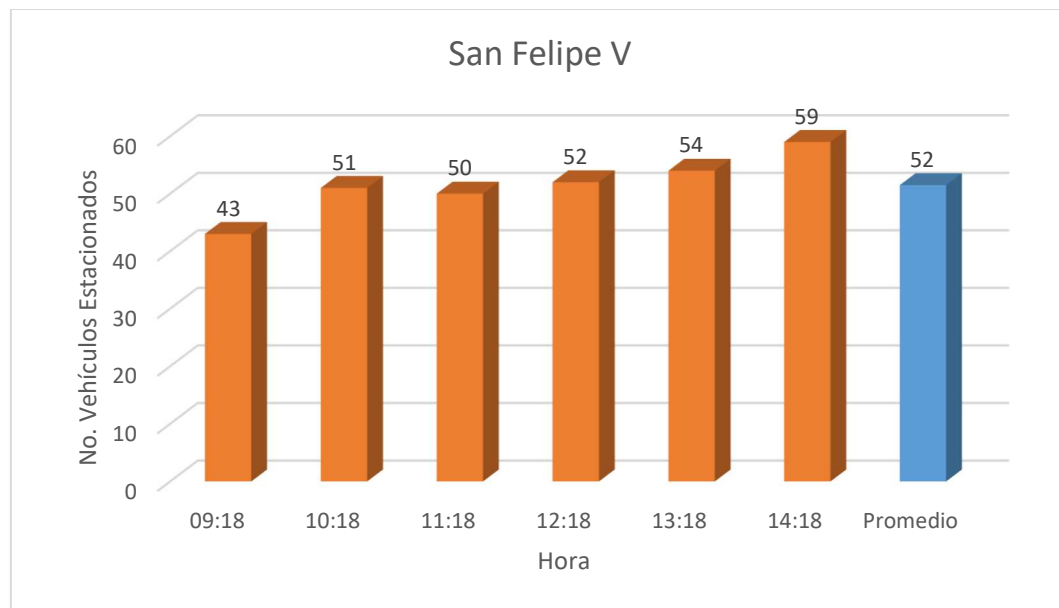


Figura 39. Comportamiento San Felipe V

Fuente: elaboración propia

Como se puede observar, el número de vehículos estacionados incrementa conforme pasa el tiempo, siendo el número máximo registrado 59 vehículos a las 2:00 p.m., hora en que empiezan a salir los niños de la escuela. El número promedio de vehículos estacionados es de 51, los cuales ocupan una superficie de 612 m² equivalente a 2,448 personas de pie, siendo este tramo de la calle San Felipe el que más vehículos estacionados tiene.

San Felipe es la segunda calle más relevante del pueblo de Xoco en cuanto al tránsito de personas, también tiene una mixtura de usos de suelo interesante y posee la mayor cantidad de población oriunda dentro del pueblo. La superficie total de la calle que es utilizada por el estacionamiento de vehículos es de 1,234.5 m², lo equivalente a 4,938 personas de pie, es decir, casi 5 mil personas de pie, lo cual da una idea del espacio público que las personas están perdiendo para la realización de sus actividades diarias.

La calle Puente Xoco va de Av. México – Coyoacán hasta su intersección con Real de Mayorazgo. A pesar de que esta calle solo cuenta con dos carriles, uno de ellos es utilizado como estacionamiento. El número promedio de vehículos

estacionados es de 42, mientras que el número máximo es de 46 y el mínimo es de 40 como se observa en la Figura 40. Comportamiento Puente Xoco II

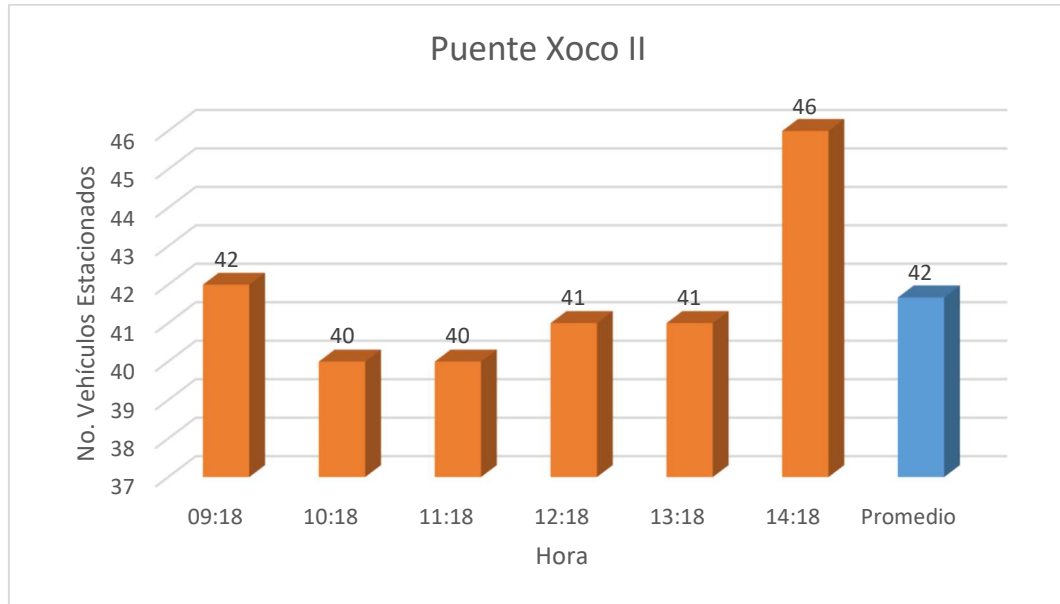


Figura 40. Comportamiento Puente Xoco II

Fuente: elaboración propia

Puente Xoco tiene un promedio de 42 vehículos estacionados, los cuales ocupan una superficie de 504 m² lo equivalente a 2,016 personas de pie. Esta es una de las calles con mayor tránsito de vehículos debido a la gran conectividad que tiene con las demás avenidas principales que rodean al pueblo de Xoco.

Dentro de las calles más locales que tiene Xoco está la calle de Xocotitla, que para fines de análisis se dividió en 2 tramos. Como se ha mencionado, es una calle local, por lo cual las únicas personas que transitan, sea a pie o en un vehículo por esta calle, son habitantes de esta. El tramo I de la calle Xocotitla tiene un número promedio de 7 vehículos estacionados, un máximo de 8 y un mínimo de 5, como se muestra en la Figura 41. Comportamiento Xocotitla I

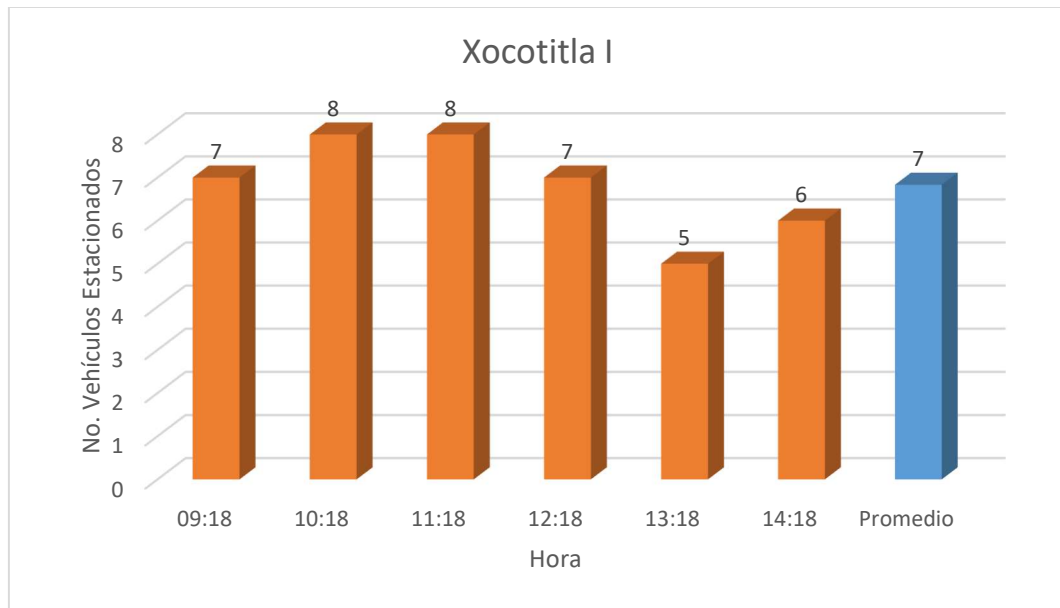


Figura 41. Comportamiento Xocotitla I

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que el rango de vehículos estacionados es de 5 a 8 vehículos, lo cual quiere decir que es poco variable el número de vehículos que permanece estacionado a lo largo del día. El número promedio de vehículos estacionados ocupa una superficie de 84 m², lo cual es equivalente a 336 personas de pie. Como se mencionó, es una calle completamente local por lo que los vehículos estacionados son de los habitantes de esta calle.

El tramo II de la calle de Xocotitla tiene un promedio de 8 vehículos estacionados, siendo 9 vehículos el mayor número registrado y 7 el mínimo. El comportamiento de los vehículos estacionados se puede observar en la Figura 42.

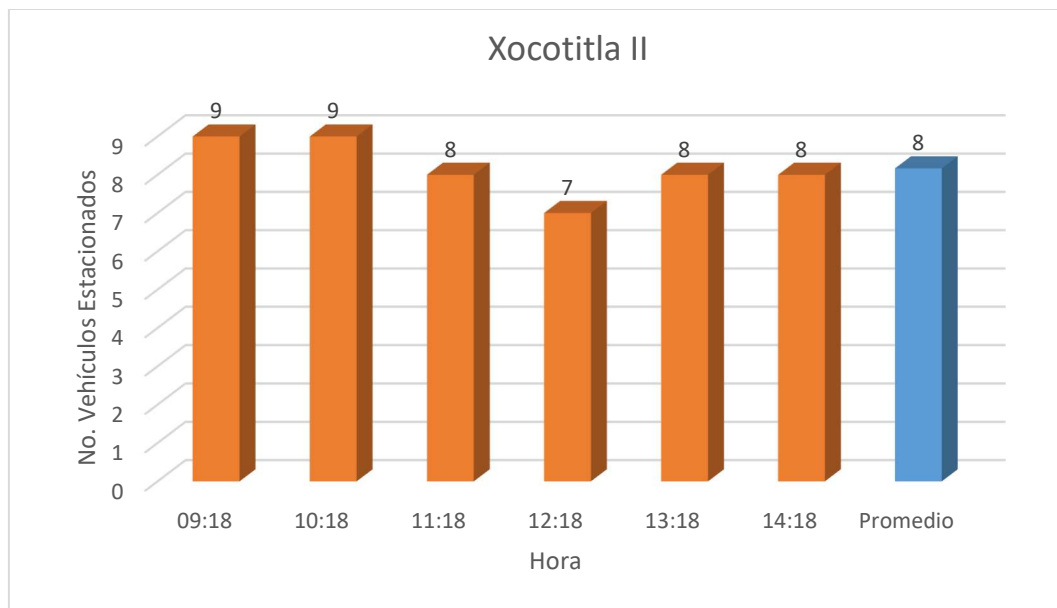


Figura 42. Comportamiento Xocotitla II

Fuente: elaboración propia

La superficie que ocupa el número promedio de vehículos estacionados es de 96 m², lo cual es equivalente a 384 personas de pie. La calle de Xocotitla es una de las dos calles más locales que tiene el pueblo de Xoco; los vehículos estacionados ocupan una superficie total de 180 m², es decir que en esta calle los habitantes están perdiendo 180 m² de espacio público para el desarrollo de sus actividades cotidianas. Al ser una calle de tránsito local se crean condiciones de bajo riesgo para el desarrollo de actividades recreativas, de estancia y de tránsito para sus habitantes, sin embargo, los vehículos estacionados limitan el espacio que estos podrían utilizar.

Mayorazgo de Higuera se encuentra en obras de renovación de drenaje, por lo que las condiciones observadas no son las normales; se registró un promedio de 41 vehículos estacionados, un máximo de 78 y un mínimo de 30. El comportamiento que tiene esta calle se puede observar en la Figura 43. Comportamiento Mayorazgo de Higuera

Fuente:.

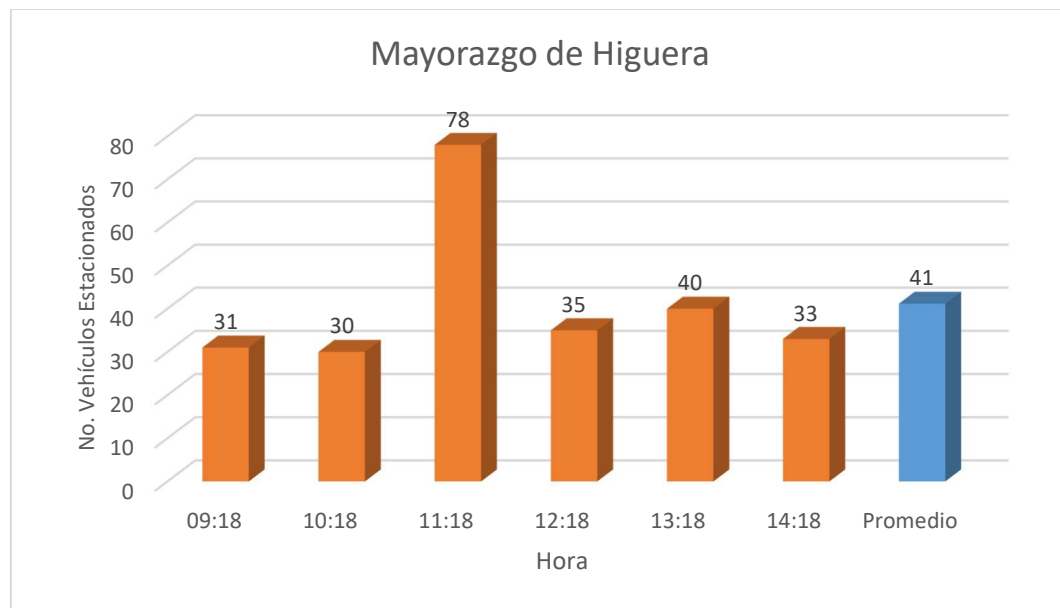


Figura 43. Comportamiento Mayorazgo de Higuera

Fuente: elaboración propia

En la Figura 43 se puede observar que esta calle tiene un pico en cuanto al número máximo de vehículos estacionados. Esto sucede en el periodo de 11:18 – 12:18 horas. El promedio de vehículos estacionados ocupa una superficie de 492 m², lo cual equivale a la superficie que ocuparían 1,968 personas de pie.

La otra calle de carácter local que tiene el pueblo de Xoco es Mayorazgo de Orduña, la cual está conformada por tres tramos y presenta un promedio de 26 vehículos estacionados, con un máximo de 27 y un mínimo de 25. El comportamiento de esta calle a lo largo del día se puede observar en la Figura 44.

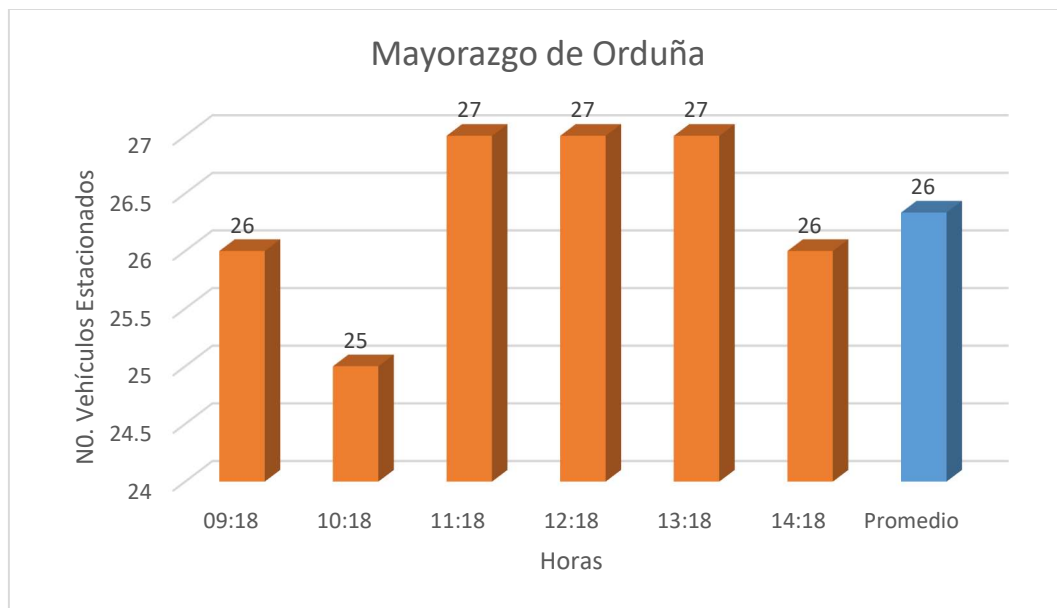


Figura 44. Comportamiento Mayorazgo de Orduña

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que no hay gran variabilidad de los vehículos estacionados puesto que el rango que tiene es de 25 a 27 vehículos, el promedio es de 26, los cuales ocupan una superficie de 312 m² equivalente a 1,248 personas de pie. Esta calle es de carácter local y solo tiene dos unidades económicas, pero sus inmuebles cuentan con estacionamiento propio lo cual indica que la cantidad de vehículos estacionados en el espacio público son de los habitantes. En esta calle predominan los usos plurifamiliares de reciente construcción, los cuales deberían poseer la infraestructura necesaria para proporcionar estacionamiento a sus residentes, es decir que, sin duda alguna, las construcciones alientan al estacionar los vehículos en el espacio público al no contemplar cajones de estacionamiento necesarios en sus construcciones.

La calle Mayorazgo de Solís es una de las calles más amplias dentro del pueblo de Xoco y también es una de las calles que más vehículos estacionados posee. El promedio de ellos es de 164, el máximo registrado es de 198 y el mínimo es de 139. El comportamiento de los vehículos estacionados a lo largo del día se observa en la Figura 45. Comportamiento Mayorazgo de Solís

Fuente: elaboración propia.

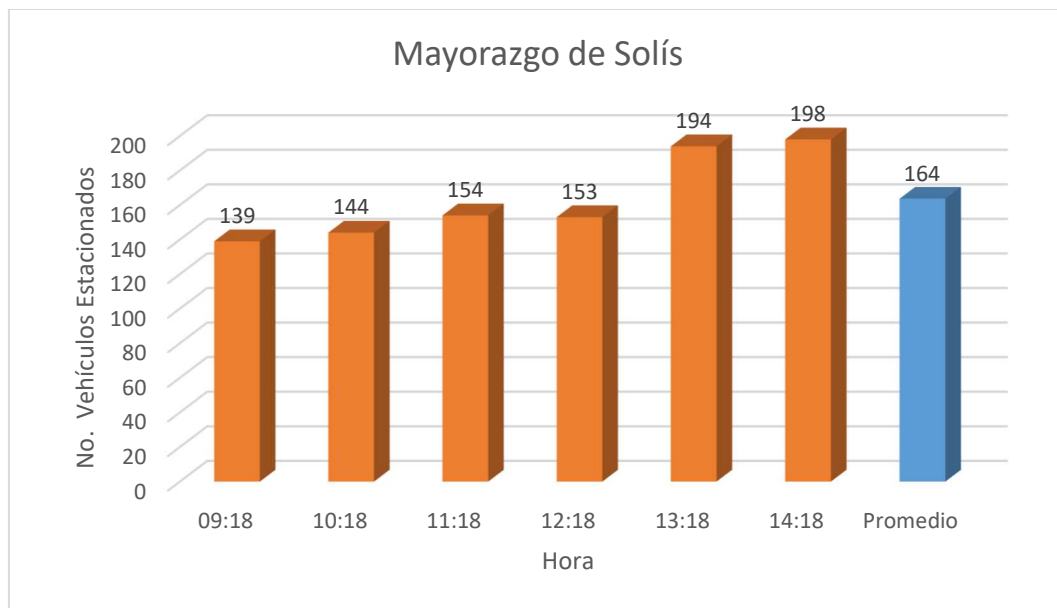


Figura 45. Comportamiento Mayorazgo de Solís

Fuente: elaboración propia

Se observa que conforme transcurre el tiempo el número de vehículos va en aumento, siendo el periodo de 14:18 hrs en el que se alcanza el mayor número de vehículos estacionados, el rango tiene como mínimo 139 y un tope de 198 vehículos, lo cual muestra una gran variabilidad en cuanto al número de vehículos estacionados. Este comportamiento está relacionado con la entrada y salida de las escuelas que se encuentran en esta calle; de hecho hay un aumento drástico de 41 vehículos más en el horario entre las 13:18 hrs y las 14:18.

El promedio de vehículos estacionados ocupa una superficie de 1,968 m², los cuales son equivalentes a 7,872 personas de pie. La superficie que ocupan los vehículos es correspondiente a una franja de 4.92 m de ancho por el largo de la calle, es decir, los vehículos estacionados ocupan dos carriles de casi 2.5 m cada uno. En la franja de 4.96 podrían transitar 8 personas de forma simultánea, lo cual sería de gran ayuda a la hora de la salida de los estudiantes, quienes saturan esta calle y compiten por ella con el tránsito de vehículos.

Se ha observado que los vehículos estacionados ocupan una superficie considerable en cada una de las calles de Xoco, la cual podría ser utilizada para la realización de las actividades que las personas desarrollan. A continuación, en la

Tabla 8 se muestra la proporción de superficie ocupada por vehículos estacionados en cada calle.

Superficie ocupada por vehículos estacionados en el espacio público del pueblo de Xoco					
Calle	Superficie (m2)	Veh. Est. Promedio	Superficie ocupada (m2)	Superficie Libre (m2)	% de Supr. Ocupada
Real de Mayorazgo I - Puente de Xoco II	8,666.6	145	1,740.0	6,926.6	20.1%
Real de Mayorazgo II	1,214.2	2	24.0	1,190.2	2.0%
Real de Mayorazgo III	3,972.2	71	852.0	3,120.2	21.4%
San Felipe I	1,083.4	13	156.0	927.4	14.4%
San Felipe II	1,590.4	30	360.0	1,230.4	22.6%
San Felipe III	346.1	6	72.0	274.1	20.8%
San Felipe IV	493.2	8	96.0	397.2	19.5%
San Felipe V	3,204.8	51	612.0	2,592.8	19.1%
Puente de Xoco I	2,825.8	42	504.0	2,321.8	17.8%
Xocotitla I	404.7	8	96.0	308.7	23.7%
Xocotitla II	275.8	7	84.0	191.8	30.5%
Mayorazgo de Higuera	4,637.6	41	492.0	4,145.6	10.6%
Mayorazgo de Orduña	1,516.3	26	312.0	1,204.3	20.6%
Mayorazgo de Solís	7,906.0	164	1,968.0	5,938.0	24.9%
Total	38,137.1	614	7,368.0	30,769.1	19.3%

Tabla 8. Superficie ocupada por vehículos estacionados en el espacio público del pueblo de Xoco

Fuente: elaboración propia

En el pueblo de Xoco el 19.3 % de la superficie del espacio público total es ocupada por vehículos estacionados. Este porcentaje representa 7,368 m² que en su equivalencia en personas de pie representaría a 29,472, un poco más de 8 veces la población que tenía el pueblo de Xoco en 2010. Dentro del pueblo de Xoco hay pocos equipamientos de recreación (sin contar la Cineteca) así como de deporte. Dentro de los 7,368 m² que ocupan los vehículos estacionados se podría tener una plaza cívica de dimensiones 60 m de frente por 120 de fondo según el manual de equipamiento urbano emitido por SEDESOL, ahora Secretaría del Bienestar; este tipo de equipamiento se recomienda a localidades de 50,001 a 100,000 habitantes. Una plaza cívica de estas proporciones podría albergar las actividades actuales del pueblo de Xoco además de propiciar otras y por ende, permitir una interacción social más estrecha entre los usuarios.

Como se acaba de mencionar es un supuesto y un ejemplo de cómo el espacio ocupado por vehículos estacionados limita y restringe actividades que se pueden desarrollar.

Es claro que el uso de los vehículos motorizados en la actualidad está presente en todas las ciudades y el aumento del automóvil ha sido constante y acelerado, lo cual no ha permitido que muchas construcciones se actualicen. De la misma manera, muchas de estas nunca contemplaron estacionamientos o el número de estacionamientos que realmente se necesita. Esto, aunado a falta de regulación de los vehículos estacionado en la vía pública, ha provocado una disminución en el espacio público de mayor predominancia en la ciudad que es la calle, la cual ha perdido características de espacio público y, en ocasiones solo es vista como infraestructura para transitar donde el automovilista es el principal usuario, lo que, en cierta medida, ha privatizado las calles al uso de los vehículos.

Los usuarios de estos utilizan el espacio público para su conveniencia, olvidándose que la mayor parte del día son peatones. Los conductores habituales solo conducen de su fuente de trabajo a casa, siendo este el recorrido más recurrente, es decir que el tiempo que tardan para llegar de su casa al trabajo y viceversa es el tiempo que utilizan el vehículo, y el resto del día solo caminan. Es aquí cuando el urbanista, así como los diferentes profesionales, deben elegir si seguir diseñando para las personas que son conductores solo durante un recorrido cotidiano, o para las personas que son peatones la mayor parte del día.

Los vehículos estacionados tienen repercusiones en la imagen urbana y a la legibilidad del espacio público debido a la obstrucción visual que generan en las calles, creando puntos ciegos que pueden aumentar la precepción de inseguridad por parte del peatón, puesto que este no posee una amplia imagen de lo que sucede a su alrededor y pueden servir como escondites e incentivar acciones indebidas en el espacio público.

En las calles donde no existen banquetas, los vehículos son estacionados lo más cerca al paramento evitando que los peatones caminen por esa franja, obligándolos a caminar por el arroyo vehicular. Lo mismo sucede cuando las

banquetas no están en una condición física aceptable para ser transitadas o no existe el concepto de accesibilidad universal en ellas. Es común observar en algunas calles a personas en silla de rueda transitar por el arroyo vehicular debido a que la banqueta no cumple con las condiciones necesarias, aumentando su nivel de exposición ante el riesgo de sufrir algún accidente relacionado con vehículos motorizados y/o no motorizados.

Es por lo que en el siguiente capítulo se realiza una propuesta general en materia de diseño y ordenamiento del espacio público para dar solución a las afectaciones causadas por los vehículos estacionados y, a su vez, facilitar los traslados que existen dentro del pueblo de Xoco, poniendo en el centro a las personas en su rol más utilizado durante el día, que es el de ser peatón.

5. Propuestas de mejoramiento urbano

En este capítulo se expondrán algunas propuestas de diseño urbano con la finalidad de mejorar las condiciones en la que los habitantes y población flotante llevan a cabo sus actividades cotidianas. Las siguientes propuestas están basadas en el concepto de calle completa, el cual es regido por la pirámide de movilidad misma que prioriza al peatón y los criterios de accesibilidad universal, además de tomar en consideración los conceptos de infraestructura verde y aplicarlos.

Las calles completas aportan múltiples beneficios a las ciudades y a la movilidad de cada usuario que las utiliza (peatones, transportes no motorizados y motorizados), permitiendo una convivencia adecuada de los mismos de forma segura, accesible y eficiente, lo que beneficia incluso a los géneros y actores más vulnerados de la ciudad (personas mayores, niños y personas con discapacidad), por lo cual es una de las soluciones impulsadas por diversas instituciones como son la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por su siglas en inglés) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), solo por nombrar algunas instituciones. En 2019 estas publicaron un manual de calles completas para las ciudades mexicanas, el cual sirvió como referencia para las propuestas presentadas.

El concepto de infraestructura verde al igual que el de calles completas es relativamente nuevo. Este se define como “una red de espacios verdes interconectados que conserva los valores y funciones naturales del ecosistema a la vez que provee de beneficios a las poblaciones humanas” (Benedict y MacMahon, 2006, como se citaron en Vásquez, 2016, p. 65).

Dentro de los beneficios que la infraestructura verde aporta a la ciudad, el Instituto de Planeación (INPLAN) de la ciudad de Hermosillo los ha dividido en:

- Agua (Mejoramiento de la calidad del agua y mejoramiento del sistema de abastecimiento de agua)

- Aire (Reducción de los niveles de esmog y disminución de las partículas suspendidas en el aire)
- Vida silvestre y habitad (Habitad de vida silvestre, incremento y refugio de biodiversidad, Mejores condiciones para el desarrollo de vegetación y desplazamientos de especies por conectividad de hábitat)
- Sociedad y comunidades (Mejoramiento de la salud pública, espacio para la recreación e incremento en la plusvalía del valor del suelo)
- Resiliencia climática (control de inundaciones, adaptación a sequías, reducción del efecto “islas de calor” y reducción de la demanda energética, así como la reducción de emisiones de carbono)
- Infraestructura (reducción de costos en infraestructura para el manejo de agua)

La infraestructura verde es un componente importante que, en la mayoría de sus consideraciones, se puede tomar en cuenta para las propuestas de diseño urbano debido a los beneficios que esta presenta en la ciudad y a sus habitantes. Es por ello que se tomó este concepto y se aplicó a las propuestas de mejoramiento urbano, individualmente con las características de cada lugar, en el caso de Xoco, difícilmente aplicaría el rubro de vida silvestre.

Como se observó en los capítulos anteriores, los vehículos estacionados en las calles del pueblo de Xoco ocupan una superficie de casi el 20 % del espacio público total, es decir, 7,368 m², lo cual es equivalente a una plaza de 60 por 120 m destinada a una localidad de 50,001 a 100,000 según los tomos de equipamiento urbano emitidos por la antes SEDESOL ahora la Secretaría del Bienestar, es decir que con el espacio que los vehículos estacionados utilizan en promedio durante del día, es posible proveer un espacio público adecuado para la recreación y el desarrollo de actividades cotidianas para los habitantes y la población en general. Por ello, una de las premisas es la redistribución de la superficie empleada por estos vehículos y la disminución de los mismos, delimitando claramente la superficie que puede ser utilizada por los vehículos estacionados y aumentar la superficie destinada a las personas.

Las calles que fueron modificadas y convertidas en calles completas son Real de Mayorazgo, Puente Xoco, Mayorazgo de Orduña, Mayorazgo de Higuera y Mayorazgo de Solís. Las calles de San Felipe y Xocotitla no fueron rediseñadas debido a que la superficie disponible y sus características locales, las cuales se verán beneficiadas por los cambios en las calles adyacentes y, en general, de la modificación de ellas. En la Figura 46. Propuestas de diseño urbano

se puede observar la propuesta general del pueblo de Xoco.

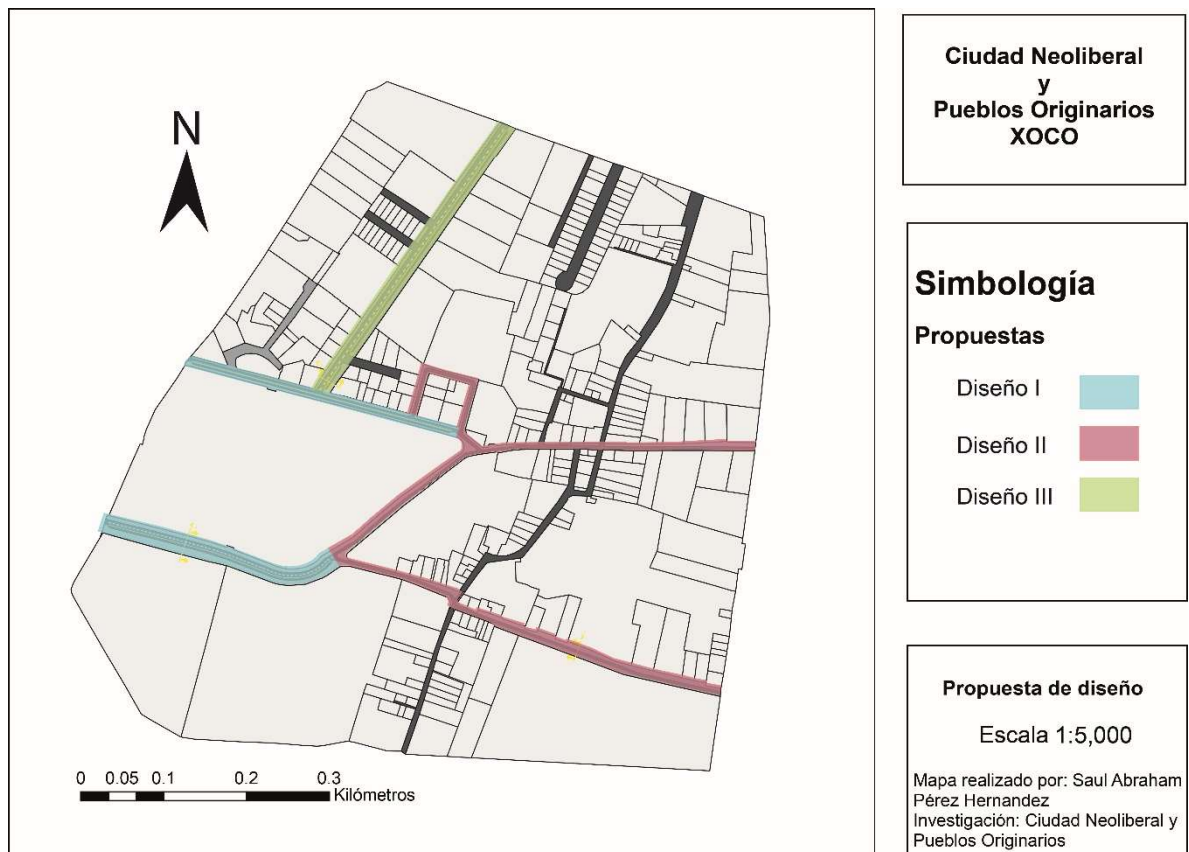


Figura 46. Propuestas de diseño urbano

Fuente: elaboración propia

En esta propuesta se reduce el espacio ocupado actualmente como estacionamiento, a su vez, se amplía el espacio y área caminable priorizando a las personas y el desarrollo de sus actividades. Los sentidos viales se respetaron y, en algunos casos, se redujo el número de carriles disponibles para transitar, puesto que, en el caso de Mayorazgo de Solís y el primer tramo de Real de Mayorazgo, el

tener más carriles de los necesarios para el tránsito influyó en que las personas los utilizaran como estacionamientos.

En la actualidad, en el pueblo de Xoco en promedio se estacionan 614 vehículos, los cuales utilizan lugares que no están destinados a este uso. En la propuesta, se contempló una superficie de 2,859m² en la cual se podrán estacionar 190 vehículos reduciendo el número de vehículos estacionados en 423, lo que significaría que se gana una superficie de 4,512 m² para las personas, esto solo contando la superficie que actualmente ocupan los vehículos estacionados.

La superficie destinada para el tránsito y desarrollo de actividades por parte de las personas es de 18,466.8 m² en todo el pueblo de Xoco, los arreglos de estas calles se expondrán más adelante. La distribución de superficies en cuanto a su uso se muestra en la Tabla 9.

Distribución de superficies		
Superficies	M2	%
Arroyo vehicular	16811.3	0.4
Área de estacionamiento en vía pública	2859.0	0.1
Área destinada al peatón	18466.8	0.5
total	38137.1	1.0

Tabla 9. *Distribución de superficies*

Fuente: elaboración propia

En cuanto al proyecto de infraestructura verde, se propuso el desarrollo de corredores de vegetación, principalmente de árboles en las calles modificadas. El funcionamiento de la infraestructura verde planteada se muestra en la Figura 47.

Esquema de infraestructura verde

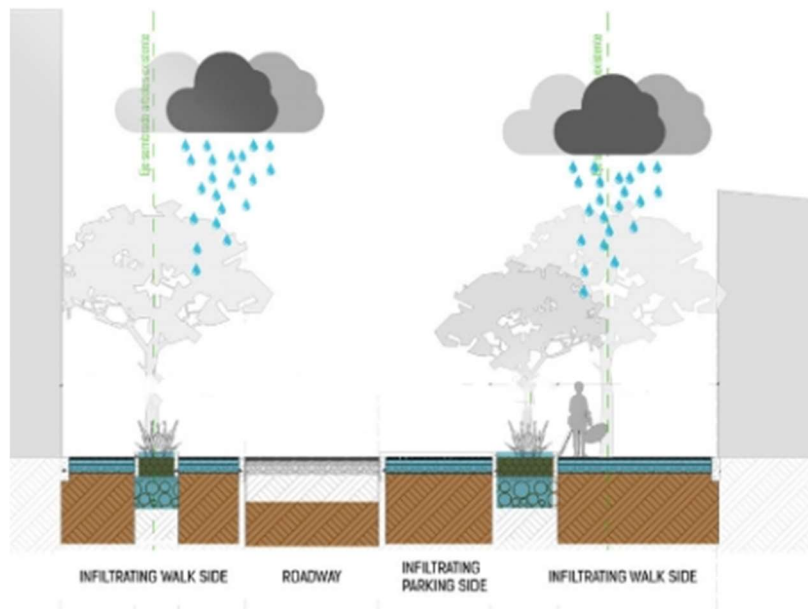


Figura 47. Esquema de infraestructura verde

Fuente: Tomado de **eeTestudio Arquitectura + Urbanismo**

Como se puede observar, la infraestructura permitirá la incorporación de las aguas pluviales al subsuelo, permitiendo recargar el manto freático. Este esquema se propone implementarlo en cada una de las calles intervenidas.

La propuesta tiene tres diseños generales: el primero se implementó en el primer tramo de Real de Mayorazgo. Este tramo es la única calle de dos sentidos, en la actualidad cuenta con 4 carriles; dos por sentido y un camellón intermedio en su colindancia con Av. Universidad. La propuesta reduce el número de carriles a dos de circulación; uno por sentido y un carril destinado a estacionamiento en el paramento sur. Los carriles de circulación priorizan el tránsito de vehículos no motorizados, las banquetas se ampliaron y pusieron a nivel del arroyo vehicular como medida de accesibilidad universal, además, la separación del arroyo vehicular y el área caminable es dividida por bolardos. En la Figura 48. Propuesta arreglo 1 corte transversal

se observa un corte transversal de la propuesta.

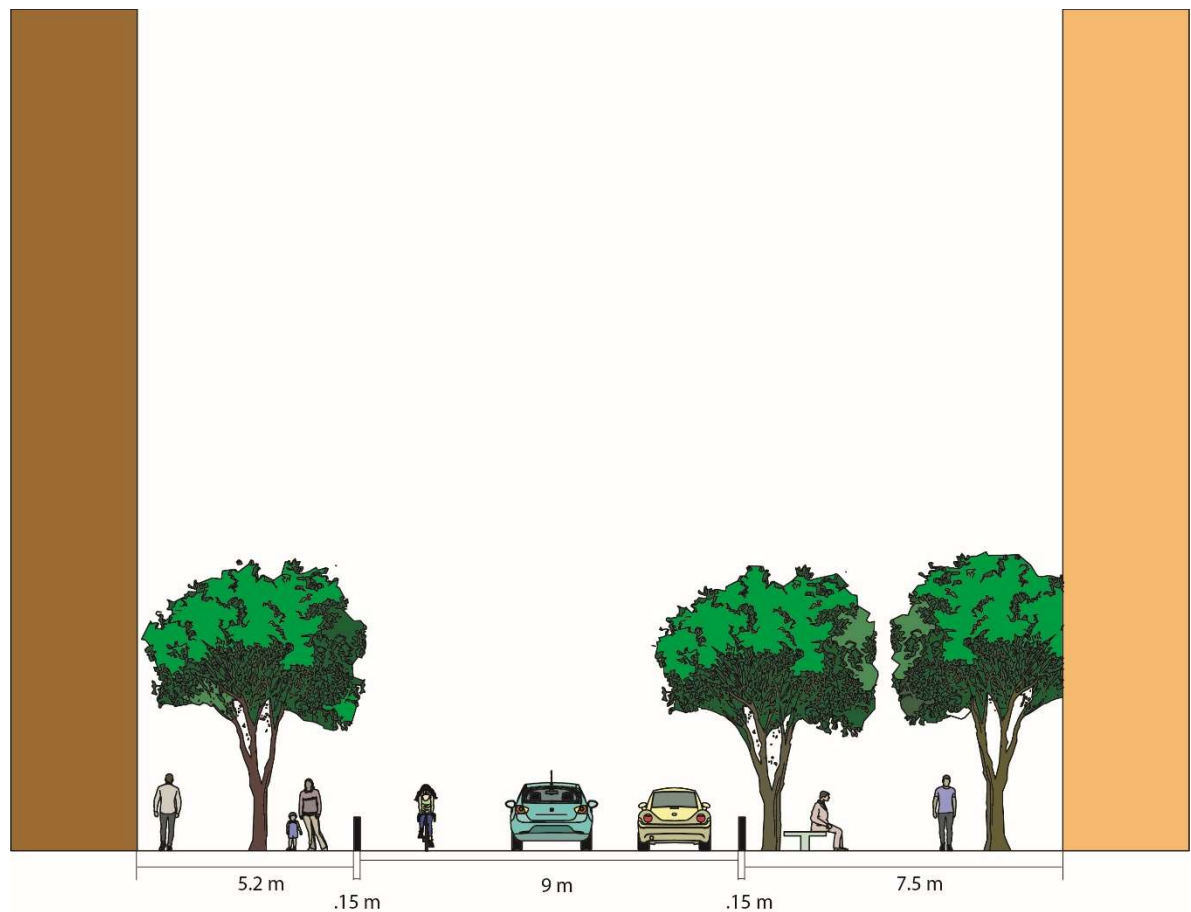


Figura 48. Propuesta arreglo 1 corte transversal

Fuente: elaboración propia

Se puede observar que el área caminable pasó a ser de 12.7 m de ancho en este tramo, lo que permitiría el paso de más de 20 personas al mismo tiempo y la realización de actividades de estancia. Debido a las características dentro de Xoco, la reducción de carriles no impactaría negativamente, además, se contempló un área específica para el estacionamiento en vía pública, lo que permitiría alojar a los vehículos de algunos visitantes y trabajadores de manera ordenada y sin efectos negativos para la población en general. En la Figura 49. Propuesta arreglo 1 planta

se pueden observar las propuestas en planta.

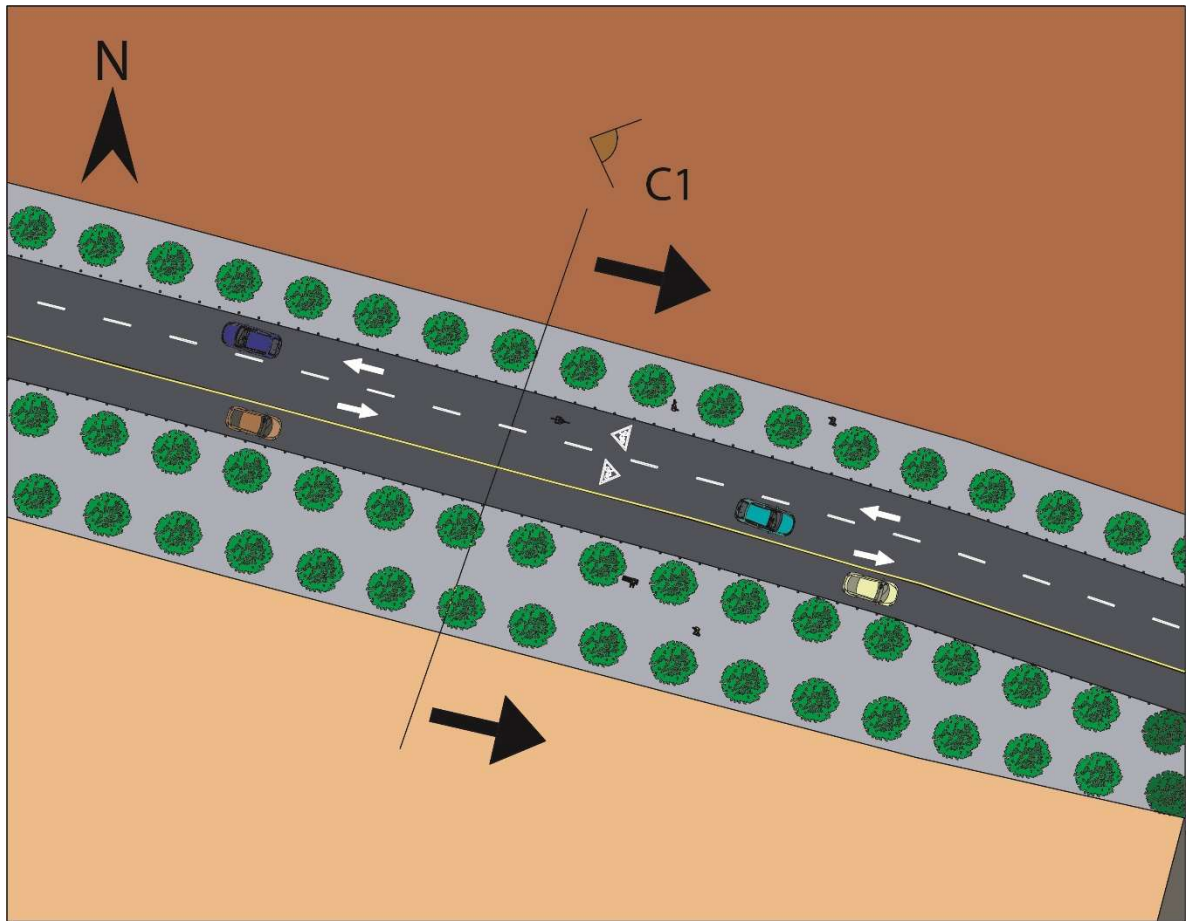


Figura 49. Propuesta arreglo 1 planta

Fuente: elaboración propia

De la misma manera, se planteó un corredor de árboles como parte de infraestructura verde, la cual introducirá diferentes beneficios al proyecto, a la colonia y es posible que a nivel de ciudad debido a los beneficios ambientales como la creación de microclimas, la infiltración de agua al subsuelo, la mitigación de emisiones contaminantes y la creación de una red que funcione como corredor ecológico. En cuanto a aspectos de confort, el hecho de proveer sombra beneficia a la reducción de estrés en el recorrido para los peatones.

El segundo arreglo se aplicó en las calles de Puente de Xoco, Mayorazgo de Orduña y el tramo II y III de Real de Mayorazgo. Este es un arreglo más simple, el cual contempla solo un carril de circulación. Este carril también prioriza el tránsito de vehículos no motorizados, no se cuenta con áreas de estacionamiento y el resto

de la superficie se gana como área caminable. En la Figura 50. Propuesta arreglo 2 corte transversal

se puede observar.

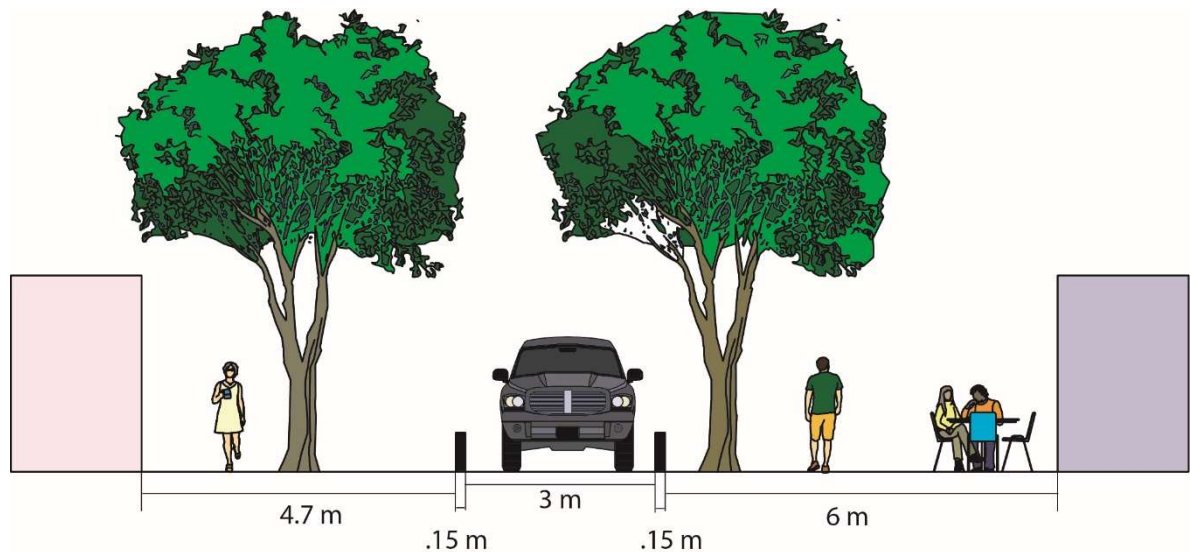


Figura 50. Propuesta arreglo 2 corte transversal

Fuente: elaboración propia

El área total caminable es de 10.7m de ancho en este tramo de la calle, lo cual facilita la instalación de mobiliaria urbano enfocado a actividades de estancia y en algunos casos incentivará las actividades comerciales, aumentando la habitabilidad² de la calle. Esto a su vez aumenta el uso y confort del espacio público, beneficiando a la población. La planta de este arreglo se observa en la Figura 51. Propuesta arreglo 2 planta

² La habitabilidad se define como la “calidad del espacio público que genera una experiencia de comodidad y aceptabilidad en el usuario de ese espacio, y que permite la realización de actividades lúdicas, recreativas, culturales, de convivencia, y en general cualquiera distinta al tránsito.” (SEDATU, 2019)

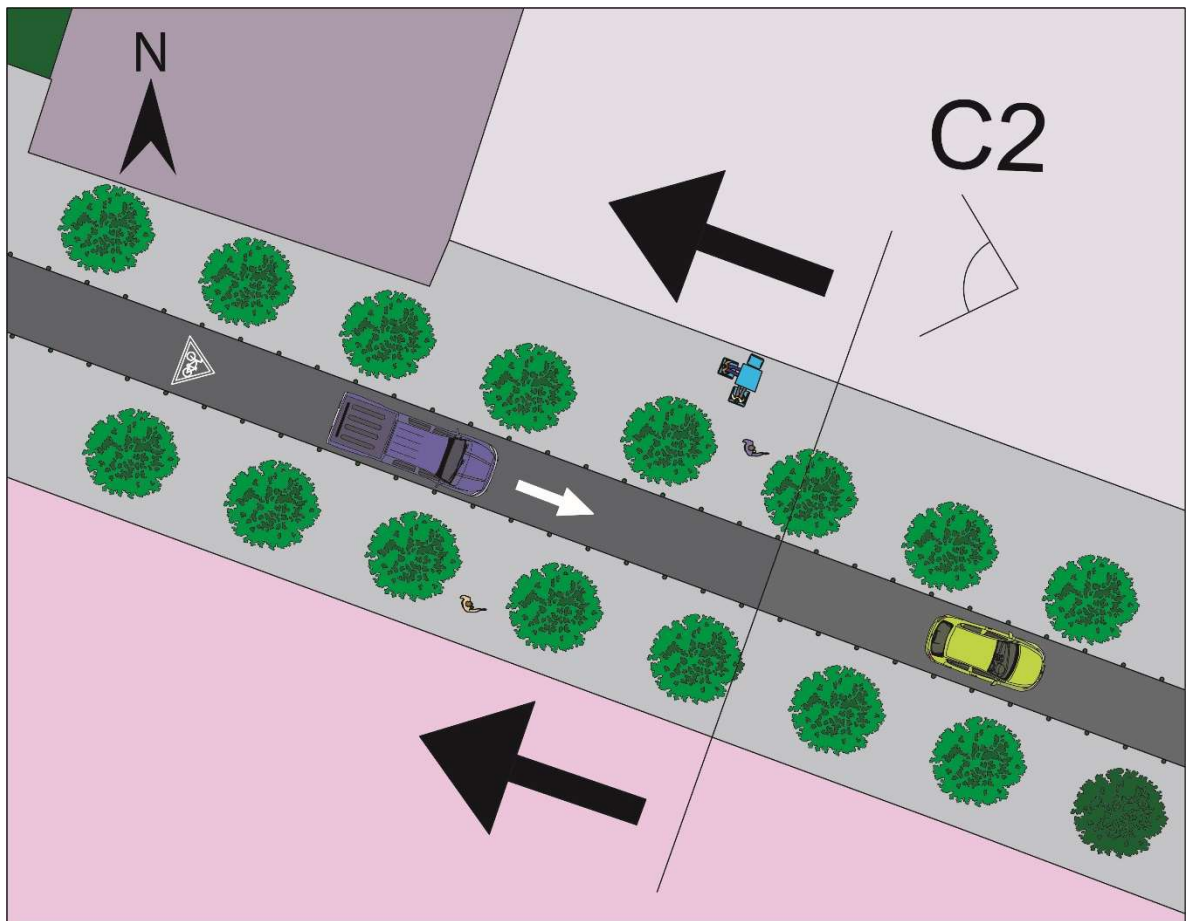


Figura 51. Propuesta arreglo 2 planta

Fuente: elaboración propia

El corredor de vegetación también se plantea en esta calle, dado a los beneficios ya mencionados. La decisión de solo dejar un carril de circulación se tomó por las condiciones y actividades de las calles. Los grandes inmuebles atractores de viajes como lo es la Cineteca y el IMER cuentan con estacionamiento propio, por lo que el no dejar áreas de estacionamiento no es un problema. La presencia de flujos peatonales de manera constante es evidente, por ello se recalca priorización del peatón.

El tercer arreglo se llevó a cabo solo en la calle de Mayorazgo de Solís debido a las dimensiones que posee y a la gran cantidad de vehículos estacionados que se tienen. Además, se observó que hay una gran cantidad de vehículos que circulan por esta calle pese a ser de un solo sentido, por ello se dejaron dos carriles de

circulación y uno de estacionamiento. Este arreglo se puede observar en la Figura 52. Propuesta arreglo 3 corte transversal

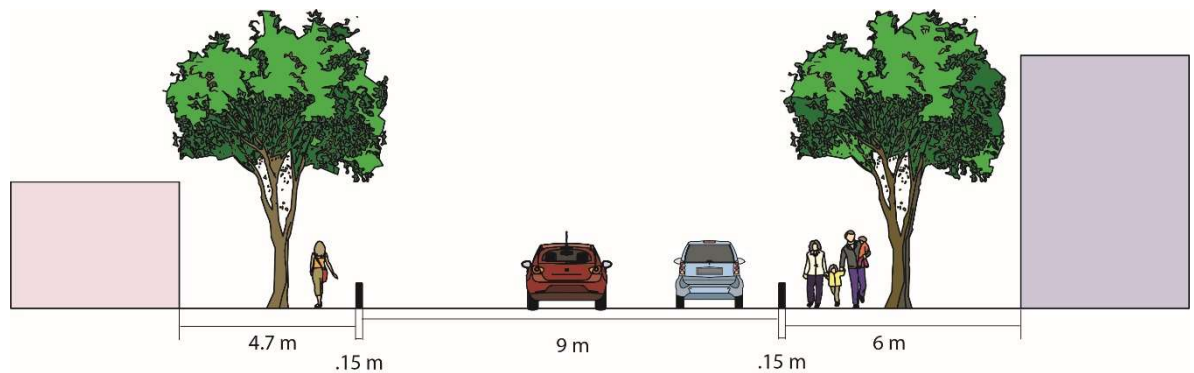


Figura 52. Propuesta arreglo 3 corte transversal

Fuente: elaboración propia

El área caminable total es de 10.7 m de longitud, el carril de estacionamiento planteado permitirá la llegada y la ocupación momentánea de este espacio en el periodo que recogen a los niños de las escuelas. En la Figura 53. Propuesta arreglo 3 planta

se observa la planta de esta propuesta.

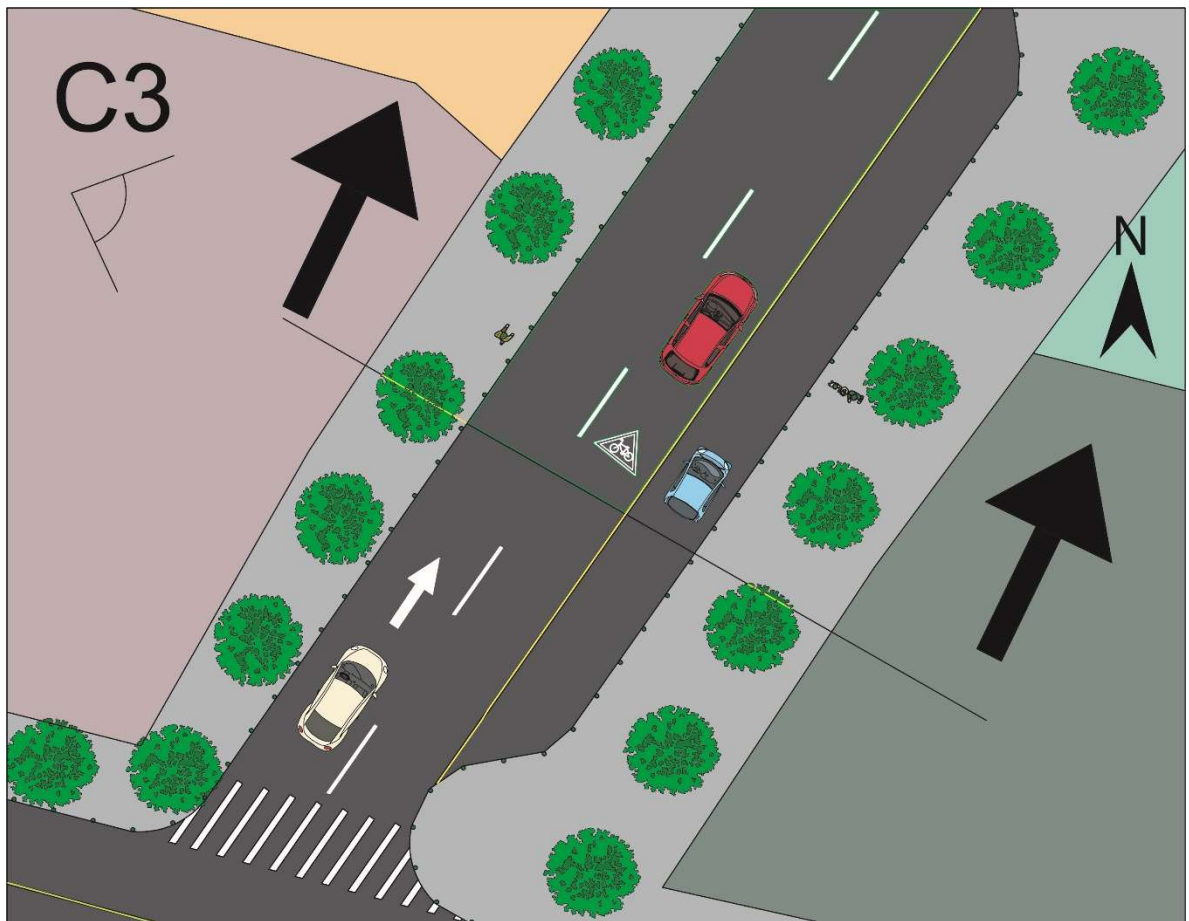


Figura 53. Propuesta arreglo 3 planta

Fuente: elaboración propia

El carril doble de circulación se propuso dado a la cantidad de vehículos que ocupan esta calle para incorporarse a Av. Popocatepetl, además de la cantidad de vehículos que se tiene en las horas de entrada y salida de las escuelas. Las banquetas amplias pretenden albergar el flujo que sale de estas escuelas, previendo un área segura y adecuada para la población.

Estas propuestas, como se mencionó y se ha expuesto, están orientadas en priorizar a la población previendo un espacio público más amplio, seguro, flexible y confortable, en el cual podrán realizar sus actividades cotidianas en mejores condiciones, eso sin olvidar la circulación de vehículos motorizados y no motorizados, además de contemplar un área específica para estacionamiento.

Las ciudades las construyen las personas, y las personas son peatones la mayor parte del día, es por ello que se debe de pensar en hacer ciudades accesibles. La pirámide de movilidad es un esquema que muestra la importancia que tiene cada tipo de transporte en la ciudad así como la prioridad de ellos, es por eso que hay que tomarla en cuenta para realizar propuestas e intervenciones, además de buscar obtener los mayores beneficios de estas. En la actualidad se habla de diversos conceptos que, si se agrupan, se puede conseguir un mejor resultado, es por ello que el trabajo interdisciplinario es importante así como la labor del urbanista en la ciudad, dado que tiene la cualidad de interactuar de una forma favorable con otros profesionales.

Bibliografía

Bentley, I. (1999). Entornos vitales: hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico. Gustavo Gili Diseño.

Camarena, M. (2017). En el espacio público y ante el círculo de la (in)movilidad, la accesibilidad múltiple. En P. Ramírez, *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (págs. 391-328). Facultad de Arquitectura.

Carrión, F. (2016). El espacio público es una relación, no un espacio. En P. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 13-47). Instituto de investigaciones sociales.

Charlotte Department of Transportation. (2007). Pedestrian & bicycle level of service methodology for crossings at signalized intersections. Charlotte Department of Transportation.

Dworak, F., & Ballesteros, L. (2015). Caminando hacia el futuro, experiencia de movilidad en la Ciudad de México. Proyecto M2050.

Escalante, F. (2015). *Historia mínima del neoliberalismo*. El Colegio de Mexico.

Fernández, F. (1992). Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la Ciudad de México. Ediciones El Caballito.

Gehl Institute. (2016). *The Public Life diversity toolkit*. Gehl Institute.

Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. Akal.

Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad. Reverté.

Huff, H., & Liggett, R. (2014). The Highway Capacity Manual's Method for Calculating Bicycle and Pedestrian Levels of Service: the Ultimate White Paper. University of California.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía [INEGI]. (2018). *Instituto Nacional de Estadística y Geografía*. Obtenido de <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/eod/2017/>

Jain, P. (2011). Methods of assessing pedestrian level of service. *Journal of Engineering Research and Studies*.

Labarga, F. (1981). Peatones, circulación y comportamiento, conflictivos con el tráfico rodado y sus soluciones. Grupo Ag SA.

López, L., & Valverde, C. (2017). Espacio público para qué y para quién. El caso de los Pueblos Mágicos. En P. Ramírez, *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (págs. 529-556). Facultad de Arquitectura.

Martínez, C. (2017). Pedalear la ciudad de México: necesidades, derechos, conflictos y movilidad ciclista. En P. Ramírez, *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (págs. 355-390). Facultad de Arquitectura.

Municipio de Mazatlán. (2018). *Programa municipal de desarrollo urbano de Mazatlán, Sinaloa*. Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano [Sedatu]. Obtenido de <http://transparencia.mazatlan.gob.mx/misc/Programa%20Municipal%20de%20Desarrollo%20Urbano%20de%20Mazatlan.pdf>

National Association of city transportation officials. (s.f.). *Transit street design guide*.

NYC Department of City Planning. (2006). *New York City pedestrian level of service study phase I*. NYC Department of City Planning.

Olivera, P. (2014). Neoliberalismo en la Ciudad de México: polarización y gentrificación. En R. Hidalgo, & M. Janoschka, *La ciudad neoliberal: Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (págs. 151-177). Pontificia Universidad Católica de Chile.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [Unesco]. (1989). *Glosario de términos sobre medio ambiente*. Unesco.

Órgano de Difusión del Gobierno de la Ciudad de México. (2017). *Home*. Obtenido de <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/reglamento-para-el-control-de-estacionamiento-en-via-publica-de-la-ciudad-de-mexico.pdf>

Ostrom, E. (2011). *El gobierno de los bienes comunes. La evolución de las instituciones de acción colectiva*. Fondo de Cultura Económica.

Portal, M. (2016). El espacio público: ¿ de quién y para quiénes? En P. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 365-388). Instituto de investigaciones sociales.

Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX [PAOT]. (2003). *Uso de Suelo. Informe anual*. PAOT. Obtenido de <http://paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/suelo.pdf>

Ramírez, M. (2017). El derecho a la ciudad en la Ciudad de México: de la teoría a la realidad. En P. Ramírez, *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal* (págs. 751-792). Facultad de arquitectura.

Ramírez, P. (2016). Hacia la reinención del espacio público. En P. Ramírez, *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada* (págs. 51-69). Instituto de investigaciones sociales.

Sarandeses, J., Herrera, M., & Muro, M. (2003). *Guía de diseño urbano*. Centro de publicaciones.

Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2005). *Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda*. Obtenido de http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/docs/programas/programasdelegacionales/Benito_Juarez.pdf

SEDATU. (2018). *Manual de calles, diseño vial para ciudades mexicanas*. Ciudad de México: SEDATU.

Suaréz, M. (Dirección). (2017). Seminario "retos de la movilidad sustentable en la UNAM y la ciudad de México" [Película].

Subirats, J. (2016). Explorar el espacio público como bien común. Debates conceptuales y de gobierno en la ciudad fragmentada. En P. Ramírez, *La*

reinención del espacio público en la ciudad fragmentada (págs. 73-98). Instituto de Investigaciones Sociales.

Universidad de Barcelona. (2021). *Psicología ambiental, elementos básicos*. Obtenido de http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-3-tema-6-2

Valverde, C., López, L., & Narciso, C. (2021). *Multiterritorialidades del neoliberalismo experiencias en la Ciudad de México*. Juan Pablos Editor. Obtenido de https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/%25f/agora/files/FA-AGORA-2021-CARRION_1.pdf

Vásquez, A. (2016). Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 63, 63-86. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rgeong/n63/art05.pdf>