

01967



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

FACULTAD DE PSICOLOGÍA

DIVISIÓN DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**LA CIUDAD DE MÉXICO: IMAGEN Y PERCEPCIÓN
DE
ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS**

Tesis que para la obtención
del grado de
Maestra en Psicología Ambiental

Presenta

Eva Leticia Ortiz Ávalos

Tutor y Director de Tesis: Mtro. Javier Urbina Soria

Comité de Tesis: Dr. Serafín Mercado Domenech

Dra. Anne Reid Rattenberry

Dra. Carmen Valverde Valverde

Mtro. Víctor Coreno Rodríguez



**® Facultad
de Psicología**

México D. F.

Ciudad Universitaria 2005

m346533



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.

A tres grandes maestros que me han permitido tener alas y raíces

*Toyo, por tu infinito amor y paciencia, porque gracias a tu apoyo hoy
estoy aquí, porque contigo he recibido el mayor de los regalos*

Volímte, volímte, volímte

*Lilián y Paola, por su enorme ternura, por su inagotable curiosidad,
por su rebelde espera, por su permanente sonrisa,
por sus incansables juegos, por sus coloridos dibujos,
por sus abrazos de oso y hasta por sus travesuras*

Las amo mucho, mucho, mucho

*Por todo lo que ustedes son motivo por el que
he aprendido a ser una mejor persona.*

Gracias eternamente

Gracias, sencillamente no encuentro una mejor palabra.....

A mi abuela Lucha de quien heredé ser una mujer entera y valiente.

*A mis padres que aún sin quererlo me enseñaron que la vida es bella
y que los sueños pueden alcanzarse.*

A Javier por la dirección que encontré a su lado.

Al Dr. Mercado por la confianza que tuvo en mí desde siempre.

A Anne porque con sus revelaciones me permitió ver el bosque.

A Rocío por su paciencia y por su inagotable espíritu didáctico.

A mis profesores con quienes tengo una deuda infinita.

*A Elodía, a Carmen, a Elía, a Layla que me han honrado
con su cariño apoyándome en tempestades pero, sobretodo
al compartir conmigo inteligencia, amistad y tiempo.*

*A quienes voluntaria e involuntariamente me han
acompañado en esta aventura.*

Muchas gracias

RESUMEN

La ciudad ha sido tema de estudio y reflexión de diversos especialistas a lo largo del tiempo, expertos que han centrado su atención en la materialidad, en la realidad urbana, dejando a un lado su representación, sus imaginarios.

Conocer cómo percibe la gente la imagen y estructura de la ciudad es el objetivo del presente trabajo. Se consideraron estudiantes universitarios de los últimos semestres de la carrera (ingeniería o administración) provenientes de seis instituciones de Educación Superior, tres públicas: Universidad Autónoma Metropolitana, Instituto Politécnico Nacional y Universidad Nacional Autónoma de México; y tres privadas: Instituto de Estudios Superiores de Monterrey y dos planteles de la Universidad del Valle de México.

Mediante su representación en mapas cognoscitivos y por respuesta a cuestionarios se estudió la imagen y percepción que tienen los estudiantes universitarios de la ciudad de México. Se realizó un análisis de las respuestas de acuerdo a lo planteado en el marco teórico encontrándose que el uso de una técnica mixta permite tener una mejor comprensión de lo que los jóvenes ven en la ciudad. Encontrándose coincidencias en las partes representadas en los gráficos incluso para quienes residen en zonas geográficas opuestas; se reveló que los universitarios discriminan y jerarquizan zonas valiosas y significativas del entorno urbano más allá de su propia visión, al abarcar y preservar elementos catalogados como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO. Lo que se confronta al prevalecer aspectos negativos en la definición que ellos mismos dieron.

El progreso ha transformado en poco tiempo el espacio y el modo de vida urbanos, disuadiendo la interacción entre las partes, desvaneciendo lenta pero continuamente la imagen compartida de la ciudad.

El estudio de la imagen y de la percepción de la ciudad se convierte en una herramienta útil para el planeador para el diseñador de espacios, pero sobre todo revela la visión que tiene el usuario del ambiente urbano en donde vive (o sobrevive) día tras día para promover la apropiación y cuidado de su entorno para construir o mejorar la imagen colectiva de ésta la segunda ciudad más grande del mundo.

ÍNDICE

Introducción	3
1. Marco Teórico	6
1.1 La ciudad y su configuración	7
1.2 Los momentos de lo urbano	11
1.3 La estructura urbana	12
1.4 Psicología ambiental	17
1.5 Percepción urbana	23
1.6 La imagen de la ciudad	27
1.6.1 Estructura de los mapas cognoscitivos	33
1.6.2 Evaluación y preferencias ambientales	38
1.6.3 Importancia de los mapas cognoscitivos	44
1.7 El caso de la Ciudad de México	46
2. Problema de investigación	53
3. Método	58
3.1 Hipótesis	59
3.2 Variables	59
3.3 Diseño de investigación	60
3.4 Participantes/ Muestra	60
3.5 Instrumento	61
3.6 Procedimiento	62
4. Resultados	63
5. Análisis adicionales	129
6. Discusión y Conclusiones	139
Bibliografía	153
Apéndice	159



INTRODUCCIÓN

“La ciudad no sólo es un espacio para ser construido, habitado o vivenciado, sino también y fundamentalmente, imaginado”.
Milanesio, 2001

La ciudad ha sido tema de análisis y reflexión de diversos especialistas desde épocas lejanas, quienes generalmente se han centrado en su materialidad y su realidad urbana (Milanesio, 2001), mostrándose poco interesados en el análisis de su representación. El interés por considerar esta visión y conocer cómo la gente percibe la estructura de las ciudades en que vive y convive diariamente, es el origen y motivo de este trabajo. Estudiar los esquemas espaciales, los elementos que las integran y su relación con la realidad son algunos de sus aspectos importantes.

El medio ambiente construido, arquitectónico o urbano, puede ser considerado como una forma de comunicación no-verbal que facilita o inhibe diversas actividades humanas, interviniendo hasta convertirse en catalizador de comportamientos y sin embargo muy pocas veces se reconoce al espacio como origen y consecuencia de nuestro comportamiento.



Si las personas actúan de acuerdo con la lectura que hacen del ambiente, con su necesidad de entender el mundo que les rodea, de organizar la información que les proporciona el espacio para comprenderlo y con ello poder organizar sus actividades, sus desplazamientos ¿Será oportuno, por sus posibles resultados y aplicaciones, considerar este tema?.

Si se contempla al ambiente construido como un sistema de información que los usuarios decodifican podemos afirmar que si el código utilizado no se comparte o no se comprende, entonces el ambiente no se comunica de manera eficiente. Eficiencia es el concepto clave que quizá impere el futuro, particularmente el futuro urbano.



La ciudad y sus múltiples componentes conforman el mapa de actividades cotidianas de quienes la habitamos; entenderla y leerla de manera clara y útil debería ser un derecho ciudadano y por ende una obligación de quienes diseñan, planean y operan el espacio urbano.

En este sentido se hace necesario el estudio de la ciudad apreciando el punto de vista del usuario, no del especialista, aún cuando este último nunca deja de ser usuario; por ello, en este proyecto se considera fundamental el concepto de mapeo cognoscitivo como herramienta que nos permitirá conocer ese otro punto de vista y con ello tener una aproximación a la imagen colectiva –la imagen pública- de la ciudad.



Comprender cómo se aprehende la ciudad podrá ayudar a descifrar cómo se usa y cómo influye en la vida diaria de sus habitantes; permitirá estar en posibilidad de generar recomendaciones a fin de reforzar puntos de interés en la ciudad y mejorar la imagen de la misma y, principalmente, el uso eficiente que le demos quienes la vivimos.

Es en las ciudades en donde se concentra la mayor parte de la población, en donde se genera gran parte de la actividad económica y las principales innovaciones tecnológicas y científicas. Es el formidable laboratorio inagotable en donde diariamente podemos ocuparnos de los diversos temas urbanos y es precisamente la ciudad el escenario que soporta la vida diaria de quienes la habitamos ejerciendo una gran influencia, las más de las veces silenciosa, en nuestra manera de pensar, de vivir y de comportarnos. Es el medio urbano susceptible de modificar nuestros sistemas de valores, nuestro estilo y nuestra calidad de vida.

Resulta pertinente por lo tanto reflexionar sobre la importancia de estudiar la forma en que es percibida la ciudad, cómo influye en nuestra existencia diaria y cómo nos relacionamos con los ambientes urbanos.



La percepción de la ciudad no es de ninguna manera simple; si bien los fenómenos que la constituyen han sido estudiados desde hace mucho tiempo por diversas disciplinas, se ha hecho generalmente en dos niveles: macro con disciplinas como la geografía o micro con la propia psicología; no obstante ha existido una falta de relación entre estas escalas para explicar y entender el comportamiento de los individuos en la ciudad.



Sólo en épocas recientes las ciencias sociales han penetrado el espacio habitable; éste ha sido territorio casi exclusivo de los profesionales del diseño, quienes aún hoy en día poco se enriquecen con la investigación, desconociendo que uno de los puntos más débiles en su campo lo ha constituido desde siempre la falta de evaluación y la retroalimentación del diseño ya sea urbano, paisajístico o arquitectónico.



1

Marco Teórico

- 1.1 La ciudad y su configuración
- 1.2 Los momentos de lo urbano
- 1.3 La estructura urbana
- 1.4 Psicología ambiental
- 1.5 Percepción urbana
- 1.6 La imagen de la ciudad
- 1.7 El caso de la Ciudad de México



LA CIUDAD Y SU CONFIGURACIÓN

“Ciudad social y ciudad física encuentran posibilidad y realidad de vida sólo en una unión indisoluble; no tiene sentido hablar de una, sin admitir la otra. Pero si hay que admitir una prioridad entre las dos es evidente que esta debe otorgarse a la ciudad social”

Quaroni, 1972.

La ciudad, lo urbano

Señalar que el mundo moderno es un mundo urbano en donde se encuentran condiciones físicas, sociales y económicas múltiples no resulta sorprendente. Las ciudades hoy en día se han convertido en símbolos de diversidad. La ciudad actual es el resultado de fuerzas políticas, económicas, tecnológicas y sociales nunca antes imaginadas.

El desarrollo y evolución de la ciudad hoy en día, aunado a su complejidad y diversidad, afirma Valadez (2002), han sido tan acelerados que existen todavía numerosos problemas urbanos que no han sido investigados.

La ciudad es un producto histórico, una compleja mezcla de múltiples intereses y esfuerzos que interactúan día a día cuya influencia rebasa sus límites físicos.

La ciudad está concebida como una serie organizada de lugares distintos que le dan estructura: elementos e interrelaciones manifestando su jerarquía y sobretodo, su relación con la realidad social y cultural.

Las ciudades reflejan los conceptos culturales que sus habitantes han derramado en ella colectivamente a lo largo de su historia, y en su constante adaptación y consumo del medio natural inmediato. Son, pues, extensiones antropológicas de la cultura humana y han acompañado al hombre en su viabilidad evolutiva como especie (Morales, 1998).



La significación de un lugar está definida en las huellas del comportamiento que la comunidad le reconoce como característica (Vergara, 2001) y las redes que funcionan en su construcción simbólica son conceptuales y topográficas. Los lugares establecen redes conceptuales y de tránsito; son puntos de un sistema cuya articulación puede producir diferentes lecturas (Aguilar, 1999).



Si como afirma Milanesio (2001) a lo largo de la historia las sociedades se procuran a una invención permanente de sus propias realidades pasadas y presentes, a imaginarse a sí mismas de modo colectivo, produciendo un acervo de ideas-imágenes a través de las cuales se dan una identidad, podemos inferir el poder de la imagen pública en términos de pertenencia e identidad local, regional y hasta nacional.

La ciudad moderna de acuerdo con Nivón (2000), es el espacio de encuentro de múltiples culturas diferenciadas por su desigual relación con el espacio público y es deber del diseño urbano atender esta realidad de manera inmediata. La estructura de la ciudad debería estimular la vida pública no sólo por medio de sus instituciones sino de manera directa mediante sus espacios cotidianos, mediante sus símbolos.

Según Rapoport (1978), podría argumentarse que los elementos físicos de todas las ciudades son los mismos: las mismas calles, las mismas casas, las mismas plazas, pero que es la naturaleza del significado de los principios que los organizan y relacionan la que difiere, así como la organización del espacio social y son esas diferencias las que debemos atender en los estudios urbanos.

La organización espacial de las ciudades es el resultado de la negociación entre las diferentes limitaciones y posibilidades de operación de una sociedad determinada. Una ciudad es una organización versátil y de múltiples objetivos en donde cada habitante le asigna significados y enlaces para convertirla en una experiencia única.

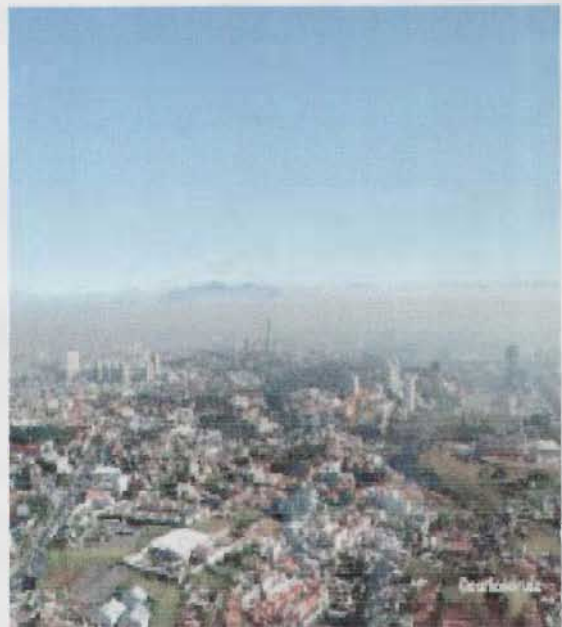




Si bien resulta, de acuerdo con Bulgheroni (1985), que toda ciudad tiene construcciones importantes, la arquitectura no constituye la ciudad. Aunque existen diferentes tipos de ciudades por su posición geográfica o por su énfasis en ciertas actividades, la ciudad es una trama continua de relaciones sociales, espaciales y de bienes y servicios, son polos de atracción para el intercambio, ya sea de productos, servicios, información o valores culturales. (Valadez, 2002).

El espacio percibido es entonces físico y a la vez social (Bailly, 1978) y nuestra percepción de la ciudad no es continua, sino más bien fragmentada y las imágenes expresan en parte el contenido subjetivo y afectivo de la ciudad.

Entendida de esta manera, la ciudad no resulta una acumulación de edificios a lo largo de distintas épocas. En la imagen de la ciudad son tan importantes las partes físicas como las sociales, los elementos móviles como las partes fijas; las zonas presentes como las zonas ausentes; las partes edificadas, como las partes vacías. La ciudad consiste en un conjunto de áreas o zonas territoriales cada una de ellas expresando la identidad social y las preferencias de cada uno de los diferentes grupos sociales (Rapoport, 1978).



Martínez afirma (2001) que hasta el momento la gente no ha sido capaz de captar en su totalidad los componentes del paisaje urbano, pero sí de estructurar aquellos que le son significativos y que le permiten formarse una imagen clara de su entorno; así el espacio es tanto producto de la estructura del paisaje como resultado de la actividad y de la experiencia perceptiva del hombre.

Todo ciudadano, sostiene Martínez (2001), tiene lazos con diversas partes de la ciudad y su imagen está saturada de significados puesto que selecciona, organiza y llena de significado lo que ve. Sin embargo debe destacarse, como menciona Aragonés (1998), la existencia de mapas mentales colectivos en donde muchos habitantes tienen la misma imagen de ella o al menos coinciden en gran número de elementos. Es decir, una imagen formada por la suma de percepciones y experiencias del mundo, que al unirse con otras imágenes individuales crean una imagen colectiva de un lugar, una imagen pública.

Las grandes ciudades han emprendido una campaña a favor de la seguridad que ha terminado por destruir la accesibilidad a los espacios públicos (Nivón, 2000), condenando a plazas, calles y parques a la extinción. Señala el autor, sólo la recuperación y el fortalecimiento del sentido de lo público nos permitirán pensar en el futuro de la ciudad; la gente demanda también una ciudad con lugares significativos que le permitan encontrarse y reencontrarse con otros y con su historia.



Así, a la historia de la ciudad, afirma Morales (1998), habría que agregar además del estudio de sus trazas o manchas, organizaciones y edificaciones, el estudio de las ideas y valores que en ellas se expresaron lo que enriquecería sin lugar a dudas nuestra lectura urbana.

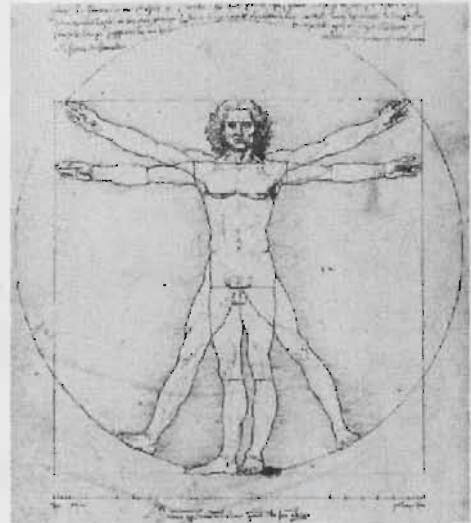


LOS MOMENTOS DE LO URBANO

Destacan, de acuerdo con Morales (1998), tres momentos clave en la historia de la ciudad occidental:

a) *Ciudades monumento*, en donde la estructura de la ciudad se subordina al edificio-monumento en donde persiste la escala metafísica y resulta evidente el predominio de la arquitectura sobre la función urbana.

b) *Ciudades diseñadas y estéticamente orientadas* como resultado de una intervención racional, con equilibrio de la arquitectura y la función urbana con una escala humana. El Renacimiento heredó una idea de ciudad que fue más allá de la propuesta arquitectónica: la nueva escala no sería ya la teocrática, militar o religiosa; el punto de partida desde entonces fue el hombre. Es la ciudad concebida como una totalidad estética y humana.



c) *Ciudades planeadas*, resultado de tener como base proyecciones demográficas y funcionalistas de vida y confort. Su escala: los conglomerados humanos. Predomina la subordinación estética y económica de la arquitectura a la función urbana. Derivados de la Revolución Industrial, paisaje y tiempo son alterados por un estilo de vida donde el consumo empieza a sustituir formas antiguas de relación entre el hombre y el espacio. Cambia así la arquitectura de la ciudad y con ello su imagen. Las formas urbanas se van adecuando a las nuevas exigencias tecno-industriales. Es el paso de un urbanismo como diseño de formas a otro terapéutico y con el paso del tiempo, planificador de espacios-escenarios.

La construcción social del espacio se ve enriquecida por nuevas disciplinas para llegar en el siglo XX a la consolidación del urbanismo como disciplina autónoma y eficaz frente a los problemas urbanos. La ciudad del siglo XXI propone una nueva arquitectura y un nuevo concepto de vida social fusionando funcionalismo arquitectónico con planeación urbana en el denominado urbanismo moderno. Urbanismo que pretende no sólo controlar la ciudad presente sino, quizá mucho más significativo, predecir la ciudad del futuro.



LA ESTRUCTURA URBANA



“El arreglo físico de calles, edificios, autopistas, sistemas de transportación masiva, y aun todo el vecindario, traduce el arreglo o disposición física de la gente, y la naturaleza de esta disposición hace la diferencia en cuanto a cómo la ciudad es imaginada, experimentada y disfrutada”

Naredo, 2000.

El análisis cultural de las ciudades depende en cierta manera de la forma en que se encuentra organizado el espacio (Nivón, 2000), evidenciando la relación entre el espacio físico y social como parte de un binomio indisoluble que se renueva en el tiempo.

La gente tiene necesidad de asimilar puntos de referencia, geográficos o simbólicos, para percibir mejor su ciudad (Bailly, 1978). Así los elementos singulares (puntos de referencia que estructuran el paisaje) o constantes (parte esencial del tejido urbano) tienen relevancia relativa de acuerdo con los sujetos, en donde los primeros parecen separarse de la trama urbana.

La estructura urbana explicada por Juárez (1998) es la manera en que los usos del suelo se distribuyen e interactúan espacialmente entre sí, de acuerdo con la realidad (económica, social, política, cultural o tecnológica) en un tiempo específico de la ciudad.

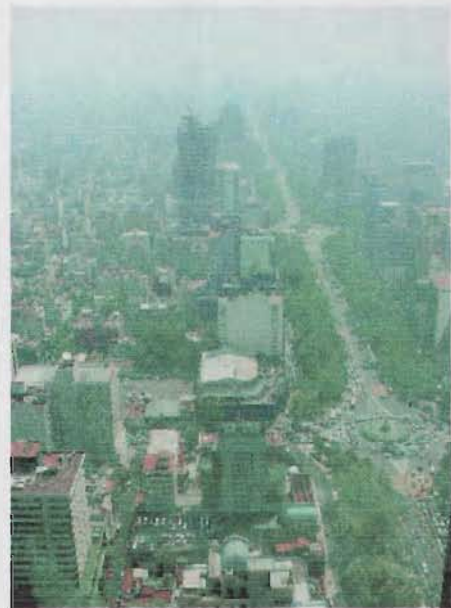
Los usos del suelo son el reflejo en el territorio de las actividades tanto productivas como no productivas, de las primeras destaca la industria, los servicios y el comercio; de las segundas predomina el uso residencial.

Alonso, Kivel, Goodall, Smolka, Norcliffe y Xiaofeng y Lowe, estudiosos del tema de acuerdo con Juárez (1998), han indicado que los usos del suelo cambian como consecuencia de transformaciones en el comportamiento social (cambios en la constitución familiar por la variación



en la tasa de natalidad y aumento en el promedio de vida, incremento en el número de familias por los divorcios, elevación de los ingresos por la profesionalización de la población); además de transformaciones económicas (cuando el área urbana adquiere nuevas actividades y/o amplía las existentes, adopta nuevos métodos más flexibles y automatizados de producción, distribución y consumo de bienes); así como por los cambios en los medios de comunicación y transporte y en general por el desarrollo tecnológico de la ciudad.

Reitera Juárez (1998) que la estructura urbana se conforma mediante los usos del suelo y la infraestructura en general y en especial la vial y de transporte; por lo que puede reconocerse como un reflejo de la realidad social, económica, política y tecnológica de la ciudad. Se puede afirmar que el área urbana está permanentemente en transformación ya que con el paso del tiempo, la ciudad experimenta cambios en su estructura como respuesta a las modificaciones que sufren cada uno de los factores que la constituyen



De acuerdo con Kunz (1984) existen *factores que determinan la organización espacial* de las actividades humanas y que a continuación se describen:

La accesibilidad, interpretada como la capacidad de superar las distancias para poder conseguir los contactos y se articulan con ésta el transporte y los medios de comunicación. La accesibilidad está relacionada por el tipo de actividad, por lo que comercios, industrias y unidades residenciales requieren de distintas localizaciones. Entonces se concluye que la accesibilidad como elemento espacial influye directamente en la distribución de los usos de suelo e indirectamente sobre los demás factores.



El *factor económico* conformado a su vez por tres componentes que son:

El *valor del suelo en uso* es considerado un hecho fundamental para explicar las localizaciones y por tanto la estructura espacial en las ciudades. Al haber cambios en la accesibilidad, los hay en la renta y también en las localizaciones. También estos procesos pueden verse modificados por cuestiones sociales, legales, físicas y por otro valor económico, el valor de la construcción.



La *complementariedad* resulta el fenómeno más importante después del valor del suelo en uso. Se refiere a la concentración de actividades para establecer relaciones, obtener un mejor funcionamiento y, en general, lograr ventajas locacionales.

La *funcionalidad* es otro factor importante para entender el proceso urbano puesto que la función económica que desempeña la ciudad determinará la existencia de ciertas actividades y la ausencia de otras.

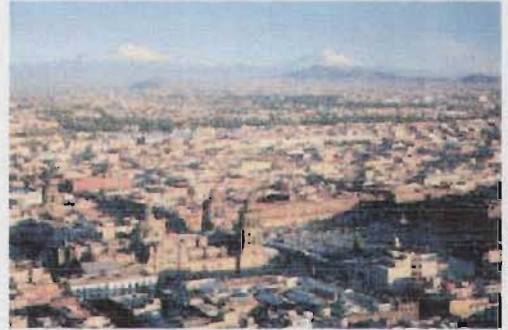
La *infraestructura y los servicios*, constituyen un factor relacionado con el crecimiento de la ciudad. Las vías de acceso y comunicación favorecen el crecimiento, pero el tipo de utilización del suelo estará condicionado entre otras cosas por los servicios de que se disponga.

El *factor social* es importante no sólo como determinante del uso del suelo sino del fenómeno urbano en general y tiene un fuerte efecto sobre el uso de suelo residencial. Los valores culturales y las costumbres de la población ejercen presión directa en los patrones de uso del suelo urbano, desde el residencial, el comercial, la recreación e incluso el industrial.



El *factor político* tiene una gran influencia sobre el espacio urbano, ya que la actuación del poder político es fundamental en la estructuración de la ciudad y su influencia puede ser directa o mediante otros factores.

El *factor histórico* y el *tamaño* de la ciudad son dos elementos importantes en la configuración de la estructura urbana. No puede entenderse ningún momento en la historia sin entender los momentos anteriores y ligado a ello se encuentra *la forma y el ritmo de crecimiento espacial*.



Si bien se han mencionado que los diferentes factores que de acuerdo con Kunz determinan el uso del suelo, conviene resaltar que no actúan por separado sino que *constituyen un solo proceso* que da lugar a la distribución de usos del suelo que a continuación se presentan:

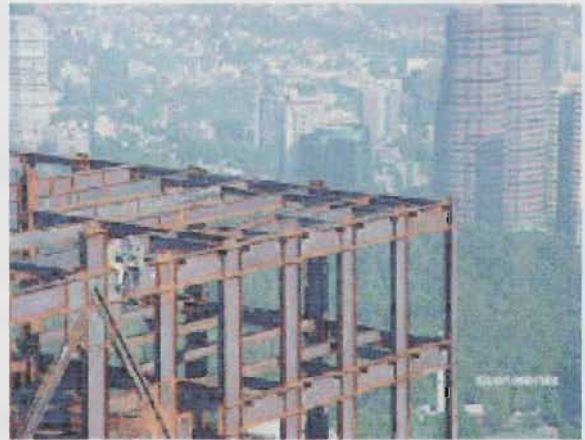
Uso de suelo comercial y de servicios. El comercio se presenta como la actividad cuya localización es menos libre y por tanto más predecible, que responde rápidamente a los cambios en la demanda. La lógica de su localización varía según el tipo de actividad de que se trate y generalmente son actividades que tienden a formar aglomeraciones, puesto que la complementariedad juega un papel fundamental en su localización.

Uso de suelo industrial, que incluye todas las actividades que transforman o ensamblan diversos materiales para dar lugar a productos acabados o semiacabados. Se puede afirmar que la industria no se limita a una zona particular; se localiza por toda la ciudad ya que cada tipo necesita una característica especial de localización.

La industria presenta presiones de localización a pesar de no inclinarse al acceso directo de los clientes, sino a factores de producción, como la materia prima, la mano de obra, el mercado, fuentes de energía, buscando minimizar sus costos de producción y maximizar sus ganancias. Con todo, estos factores han perdido importancia para muchas industrias, debido a los avances en transporte y distribución masiva y a la formación de mercados nacionales e internacionales.



Uso de suelo residencial cuya distribución es más difícil de comprender debido a la subjetividad en las decisiones de la población respecto a la localización residencial y a sus posibilidades económicas, puesto que los residentes buscan satisfacción y no solo un beneficio; en este tipo el poder público puede influir de manera importante con programas de vivienda popular.



La estructura urbana, su diversidad y complejidad hacen de cada ciudad un fenómeno único de impresionante transformación, que está induciendo a la incapacidad para producir un imaginario colectivo de la ciudad; Como afirma Nivón (2000) al afirmar que las contradicciones de nuestra temporalidad se exhiben en la urbanización de nuestra ciudad que admitió un rápido paso de una ciudad de escala humana cómodamente recorrible a pie a la conformación de metrópolis y a la pérdida total de su comprensión como totalidad.

Si la ciudad es una estructura creada por la sociedad y no solamente el contexto de la misma (Valadez, 2002); es la sociedad quien la construye y en consecuencia conforma su paisaje urbano, paisaje heterogéneo tanto en sus edificios como en la composición y ubicación de sus habitantes (Martínez, 2001).



PSICOLOGÍA AMBIENTAL

*“Los que mantenemos abiertos
los ojos podemos leer volúmenes
enteros en lo que contemplamos e
nuestro alrededor”*

Hall, 1965

El surgimiento y evolución de la psicología ambiental, de acuerdo con Valadez (2002) se genera a partir de la “toma de conciencia” que se presenta en el ser humano, al considerar que sus posibilidades de vida, su desarrollo y supervivencia depende del ambiente o entorno en el que se desenvuelve cotidianamente.

Ha sido en las últimas décadas que se ha revelado considerable preocupación por los temas ambientales en dos dimensiones básicas: lo natural y lo construido, sustentan Aragonés y Amérigo (1998), Corraliza (1992), Pol, Valera y Vidal (1999).

La relación ambiente-comportamiento resulta cada vez más común en numerosas disciplinas y campos del conocimiento de acuerdo con Bechtel (2002), Riley, Dunlap y Michelson (2002); evidenciándose la apremiante necesidad de enriquecer el conocimiento ambiental mediante superponer diversos enfoques en la búsqueda continua de respuestas a múltiples interrogantes que conduzcan a un mejor nivel de vida



De acuerdo con Aragonés y Amérigo (1998) la psicología ambiental actualmente es considerada como una disciplina consolidada después de haber pasado por los periodos de prehistoria (hasta 1960) e institucionalización (1960 a 1980), periodos en los que se desarrolló y evolucionó hasta llegar a convertirse en materia de investigación y docencia en diversas instituciones educativas en el mundo.



La psicología ambiental se encarga del estudio en su nivel elemental de los procesos psicológicos fundamentales; en segundo lugar estudia el manejo social del espacio y finalmente se enfoca a las situaciones cotidianas en donde ocurren.

Diversos autores han intentado definir a la psicología ambiental desde sus inicios, una de las más destacadas es la expresada por Canter y Craik (1982, pp.10)

“Área de la psicología que conjunta y analiza las interrelaciones de las experiencias y acciones humanas con aspectos pertinentes del espacio sociofísico”

De acuerdo con Krupart (1985), existen tres enfoques o modelos en la psicología ambiental:

- En primer lugar el *determinismo ambiental*, en donde el ambiente es considerado como el modelador de la conducta por tener una visión pasiva del usuario.
- En segundo lugar el *posibilismo ambiental*, en donde el usuario es el modelador del ambiente y este último se limita a ser el campo potencial para la acción humana.

Finalmente existe una aproximación que implica una idea de intercambio dinámico en la relación ambiente-comportamiento, que se le ha denominado *transaccionismo*, en la que el ambiente no determina la conducta y no solamente proporciona posibilidades, más bien hace ciertas acciones más probables que otras

Diversos enfoques, paradigmas y modelos surgen de la consideración de los problemas que atañen al ambiente y al comportamiento, tema que sin duda alguna seguirá ocupando nuestros esfuerzos en numerosos proyectos.

Altman y Rogoff (1987) mencionan que las diversas orientaciones filosóficas, metodológicas y teóricas que han acompañado a la psicología ambiental a lo largo del tiempo son simplemente el resultado de diferentes formas de cuestionarse acerca de los fenómenos, diferentes formas de entenderlos y diferentes formas de expresarlos.



De lo anterior podemos afirmar que la persona y el ambiente no pueden considerarse aislados, sino que forman un conjunto indisoluble que se caracteriza por su interacción permanente. Podemos entender al ambiente como todo lo que rodea a las personas y que precisamente es la psicología ambiental la encargada de estudiarlo en condiciones cotidianas.



La psicología ambiental de acuerdo con Valadez (2002), centra su atención en tres aspectos fundamentales: el estudio del medio construido y sus consecuencias en el comportamiento humano; el desarrollo de modelos que permiten explicar los procesos de interacción del individuo y el contexto y por último, el estudio de aspectos específicos del ambiente sobre el comportamiento (ruido, hacinamiento, delincuencia).

Hace ya varias décadas Downs y Stea (1973) afirmaron que la clave para entender la conducta humana consiste en llegar a conocer cómo el hombre percibe el mundo que le rodea; resulta importante reconocer este antecedente por las implicaciones que aún hoy en día tiene. De acuerdo con Saegert y Winkel (1990), citados por Jiménez (2002) los paradigmas en psicología ambiental muestran diferentes pensamientos acerca de la relación ambiente-comportamiento:

En primer lugar el *paradigma de adaptación*, que precisa al ambiente como cualidades físicas interpersonales que dan información; los cambios en el ambiente se atribuyen a eventos naturales y tecnológicos; las variaciones en el comportamiento se atribuyen a la interpretación que hace la persona de la información, al éxito de las conductas anteriores y al apoyo que se tiene del contexto social.

Este paradigma se interesa por conocer los procesos perceptuales y cognoscitivos, tales como la orientación, los mapas cognoscitivos y el significado ambiental que permiten conocer el ambiente para así lograr una adaptación. Considera a la persona como un organismo biológico y psicológico individual y al ambiente como naturalmente dado. Define al ambiente como un evento de la experiencia del individuo, asumiendo que el individuo está determinado por él.



En segundo lugar el *paradigma del ambiente como oportunidades para lograr metas*, que concibe al ambiente como estructuras temporales y espaciales que brindan oportunidades para el comportamiento; los cambios en el ambiente son atribuidos al desarrollo planeado o no; el rol de la persona consistiría en maximizar sus logros, satisfacer sus necesidades a partir de las oportunidades que brinda el ambiente; los cambios en el comportamiento del individuo son atribuidos al cambio de necesidades y metas del individuo y a la personalidad y preferencias determinadas por el sistema socio-cultural



Se pone énfasis en que es el aspecto racional de los individuos el que determina las conductas y no el aspecto biológico, como en el caso del paradigma anterior. Así el ambiente se toma un tejido de oportunidades estructurado.

Este paradigma estudia cómo la estructura del ambiente influye en las funciones de los individuos. así como la organización espacial y temporal del comportamiento; es decir, la organización de la conducta está determinada por el ambiente y afectará los estados psicológicos y físicos del individuo.



Finalmente el *paradigma socio-cultural*, que plantea que el ambiente está definido por las influencias culturales y sociales. Los cambios del ambiente son atribuidos a factores sociales, culturales, económicos, políticos, religiosos. Los cambios en el comportamiento de la persona igualmente están determinados por factores socio-culturales; el rol de la persona, según este paradigma, es el de reproducir los sistemas socio-culturales en los que se encuentra.



Considera que la persona es una agente social y no individual, autónomo, como en el caso del paradigma adaptativo, y portador de metas como en el segundo paradigma. También asume que este agente social otorga significados al ambiente.

El significado del ambiente lo construye el individuo, pero también es generado por la cultura y la sociedad en donde se encuentra. Sugiere que el significado también se forma a partir de la comunicación no verbal que existe en el ambiente. Se ha inferido que el significado ambiental es un instrumento de comunicación y afirma que el ambiente comunica significados que activan comportamientos adecuados dentro del contexto.



Toda investigación relativa a las relaciones ambiente-comportamiento queda dentro de los límites de alguno de estos tres paradigmas, sin embargo las investigaciones más provechosas son aquellas que emplean sumarios de conocimientos y aproximaciones teóricas y filosóficas.



A pesar de distinguirse estos tres paradigmas, las investigaciones actuales tienden a ser transaccionales. es decir involucran elementos de diversos paradigmas e incluyen las intenciones del investigador, las variables situacionales e históricas y la investigación-acción (Saegert y Winkel, 1990).

La psicología ambiental, si bien ha tenido un amplio desarrollo, particularmente en los últimos tiempos, éste se ha dado en dos niveles: el primero relativo a la intradisciplina y el segundo nivel, correspondiente a la multi e interdisciplina, referido a la influencia y colaboración de la psicología y otras disciplinas, tales como sociología, geografía, urbanismo y arquitectura; pese a ello quedan aún diversos temas por investigar, por conocer, definir y entender en lo que a la interacción ambiente-comportamiento se refiere.

Nace asimismo otro concepto: transdisciplina, referida a la constitución de un nuevo abordaje para el estudio de un tema, afirma Urbina (2002), que supera los abordajes disciplinares que le dieron origen. Planteamiento original que nos ubica ante el reto continuo de reinventarnos en todos los campos del conocimiento.



Dado que uno de los objetivos de la psicología ambiental es explorar el papel del ambiente (urbano, rural, natural) y el comportamiento (que va desde lo individual hasta lo colectivo) a fin de mejorar sus vínculos, no debemos esperar más para atender el fenómeno urbano en sus múltiples dimensiones.



PERCEPCIÓN URBANA

La percepción ambiental juega un papel muy importante en la toma de decisión de las personas y es fundamental para enfrentar la vida diaria. La percepción proporciona información básica que influye en las ideas que el individuo se forma del ambiente, así como a sus actitudes hacia él afirma Holahan (1996).

Distinguidos pensadores y hombres de ciencia han tratado de esclarecer los atributos que determinan la naturaleza del hombre y el origen de su conducta y según cada enfoque *la percepción* adquiere matices propios. Por ello, como principio para hablar de percepción conviene definirla apoyándonos en su etimología y su origen se encuentra en el latín *percipere* que significa comprender o conocer.

Para Gibson (1966), pionero en el área de la percepción, ésta corresponde a un *proceso de enriquecimiento*, en que la gente aprende a mirar críticamente, a escuchar de forma selectiva, detectando así mejor los detalles, fijando mejor la atención, al tiempo que organiza los elementos percibidos y actúa respecto a todo ello.



Gibson (1979) desarrolló una teoría ecológica de la percepción ambiental, en la que afirma que ésta es producto directo de la estimulación que llega al individuo por parte del ambiente. Cree que mediante la experiencia ambiental se aprende a discriminar variables y con ello lograr un retrato cada vez más preciso del ambiente. Para él la exploración activa del ambiente constituye una importante función ya que el individuo puede establecer cómo hacer mejor uso de los distintos elementos que existen en el ambiente al experimentar las diferentes propiedades funcionales de los mismos.



Ittelson (1973) hace énfasis en que la percepción del ambiente involucra intenciones al actuar; la percepción ambiental tiene como función psicológica la de dirigir y regular las actividades de la vida diaria. También afirma que el ambiente provee significados simbólicos y mensajes motivacionales que pueden afectar la toma de decisión.



Así el estudio de las percepciones ambientales debe tomar en cuenta estas características del ambiente, además de los propósitos e historia de los individuos, ya que ello ayudará a comprender por qué el ambiente es percibido de cierta manera. Resulta relevante estudiar cómo se percibe el medio ambiente considerando dicha perspectiva y que parentesco tiene dicha aprehensión con el medio ambiente real.

Por su parte Bulgheroni (1995), afirma que en toda percepción intervienen fundamentalmente factores de tres tipos:

1. Estructurales, referidos a aquellos elementos físicos que le dan configuración, que permiten distinguir las partes del todo.
2. Funcionales, conformados por los elementos que articulan y relacionan los elementos estructurales para darles orden y secuencia.
3. De significación que se refiere a la integración de los dos anteriores en una jerarquía colmada de valores y sentimientos no inherentes al objeto, en donde la experiencia humana es fundamental.

Su identificación, composición y distribución son elementos que acompañan nuestra propia imagen del entorno, haciéndolo legible y práctico o confuso e inservible. Se puede entender a la percepción como el análisis interior realizado para lograr una mejor lectura del ambiente exterior con el que nos vinculamos.



El espacio percibido es físico y a la vez, social y su lectura depende de las actividades y de los intereses de cada individuo. La gente no percibe de manera clara lo que no le es funcional o significativo conforme a Holahan (1996). Derivado de lo anterior se puede afirmar que percibimos sólo aquello que deseamos percibir, aquello que está en relación con nuestra cultura y con nuestros intereses.



Conviene destacar, de acuerdo con Holahan (1996), que aún cuando la percepción del ambiente es fundamental para enfrentar la vida cotidiana, por lo general este proceso se realiza sin que uno se dé cuenta.

La percepción entonces está condicionada no sólo por la experiencia y la memoria sino por las expectativas y aspiraciones que éstas generan en el individuo. La percepción ambiental incluye el conjunto de actitudes, motivaciones y valores que influyen en los distintos grupos sociales, lo cual afecta no sólo a su conocimiento del medio ambiente sino a su comportamiento dentro de él (Rapoport, 1978).

Coincidiendo con Bailly (1978) la percepción es simbólica y las imágenes expresan en parte el contenido subjetivo y afectivo de la ciudad; la lectura de los diferentes espacios dependerá de las actividades y experiencias de cada uno de sus habitantes.



De acuerdo con autores notables del tema (Lynch, 1960; Downs y Stea, 1973) existe una necesidad fundamental referida a conocer el mundo que nos rodea; necesitamos organizar en nuestras mentes el mundo en que vivimos para entenderlo y esta habilidad juega un papel fundamental en nuestra vida diaria.



Una de las principales funciones psicológicas de la percepción ambiental es entonces *dirigir y ordenar* las actividades que constituyen la vida diaria del individuo. La percepción, según afirma Holahan (1996), permite que los diversos estímulos ambientales con que se encuentra un individuo se organicen para formar una estructura coherente e integrada del mundo, y esto es lo que nos posibilita a explorarlo.

El ambiente, de acuerdo con Rapoport (1978), está constituido por series de relaciones entre elementos y sus habitantes y su estructura refleja las relaciones y los intercambios entre ellos. La organización espacial es, de hecho, el aspecto más importante que refleja la organización de significados de una sociedad determinada.



Se puede por tanto suponer que el medio percibido constituye el *espacio de acción* de las personas puesto que lo que no se conoce no puede ser objeto de oportunidades para actuar

Sin embargo, los ambientes urbanos son demasiado grandes para ser percibidos de una sola vez; así entonces la memoria y la inferencia se hacen completamente necesarias para su entendimiento, dado que los individuos cuentan con un potencial para enriquecer su experiencia del entorno, haciendo de la percepción un proceso activo y creativo. En otras palabras el espacio es tanto un producto de la estructura del entorno como resultado de la actividad y de la experiencia del hombre (Bailly, 1978).



LA IMAGEN DE LA CIUDAD

*“El comportamiento espacial
es una función de la imagen
y ésta representa el vínculo
entre el hombre y el medio”
Downs y Stea, 1973.*

El estudio de la imagen de la ciudad tiene que ver con la valoración de su espacio material (Morales, 1998), pero también con la forma en que los habitantes se identifican y orientan en ella.

De acuerdo con Aragonés (1986), el paradigma cognoscitivo es el más relevante en la psicología, y por ello es que la psicología ambiental lo incorpora desde sus primeros pasos; así lo reconocen Downs y Stea (1973, pp.12), cuando afirman que *la clave para entender la conducta humana consiste en llegar a conocer cómo la gente percibe el mundo que le rodea.*

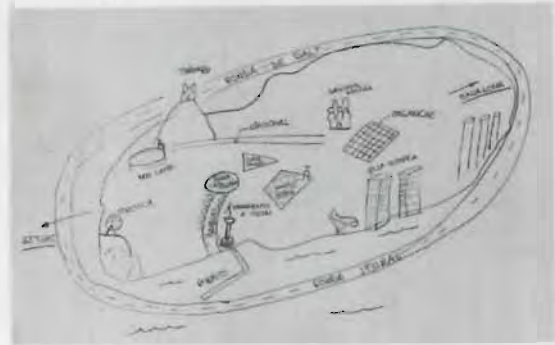


Dos son los autores citados de forma obligatoria en todos los trabajos sobre mapas mentales: Tolman (1948), quien inicialmente emplea el término “mapa cognoscitivo” después de sus experimentos para explicar la conducta observada en ratas al recorrer un laberinto varias veces, afirmando que durante los procesos de aprendizaje se establecía en el cerebro algo análogo a un mapa que indicaba rutas, senderos y relaciones ambientales y que este supuesto mapa era lo que finalmente determinaba el comportamiento; y Lynch (1960), como el realizador del primer estudio aplicado al contexto urbano. En nuestro país han sido pocos los trabajos relativos al tema destacándose Covarrubias (1989) y Morales (1998).

Quizá la definición de los mapas cognoscitivos más completa y utilizada por la mayoría de los autores sea la de Downs y Stea (1973, pp.6): *“El mapa cognoscitivo es un constructo que abarca aquellos procesos que hacen posible a la gente adquirir y codificar, almacenar, recordar y manipular la información acerca de la naturaleza de su ambiente espacial. Esta información se refiere a los atributos y localizaciones relativas de la gente y los objetos en el ambiente y es un componente esencial en los procesos de la toma de decisión espacial”.*



Se retoma igualmente una definición básica: “un mapa mental es un dibujo de la ciudad que una persona lleva en su mente: las calles, barrios, plazas, que son importantes para él, de algún modo enlazadas y con una carga emocional adjunta a cada elemento” (Milgram, 1977, pp.1461).



Stokols por su parte afirmó que “el mapeo cognoscitivo que comprende aquellos procesos por los cuales la gente obtiene, codifica, almacena, recuerda y decodifica información sobre la localización y atributos de fenómenos dentro del medio-ambiente espacial” (1978, pp.261) enfatizando desde entonces su relevancia.

Destaca en las definiciones que un mapa cognoscitivo es una *representación interna* y el mapeo mental consiste entonces en el almacenamiento y recuperación de la información sobre la localización espacial de los lugares, los bienes y las personas; así también lo señala Yi-Fu Tuan (1974), al afirmar que conductas tan simples como la de ir de un lugar a otro requieren de una representación cognoscitiva del mundo físico que contenga la información relativa a la localización espacial de los objetos y los eventos.

Resulta por todo lo anterior de gran importancia el estudio de los mapas mentales para la mejor comprensión del mundo que nos rodea y nuestra relación con éste. Pero para que una imagen tenga valor (Lynch, 1960), debe ser clara y bien estructurada de manera que resulte económica en materia de esfuerzo mental; de ahí la importancia de que el ambiente sea legible, seguro y adaptable a cambios.

Uno de los descubrimientos más notables de la psicología ambiental conforme a Holahan (1996), es el hallazgo de que cada individuo tiene un mapa mental personal y único del ambiente. En un mapa mental algunas partes de la ciudad se ven más claramente que otras, así como algunas zonas de la ciudad están asociadas con diferentes significados, en función de las actividades específicas de cada persona.



Las distorsiones personales en los mapas mentales no son producto de errores aleatorios, sino que tienen una relación con la forma personal de utilizar el ambiente.

Los mapas cognoscitivos se encuentran en permanente cambio mientras que el poseedor esté en interacción con el medio ya que son función de la información que recibe el individuo del ambiente y de la acción que desarrolla en él. Se puede considerar que los mapas mentales son resistentes al olvido, aunque sufren el desgaste del tiempo si el sujeto no interactúa con el ambiente (Neisser, 1981).



El mapeo cognoscitivo es *una actividad dirigida*, no un proceso desordenado sin propósitos; por el contrario es un proceso flexible que implica análisis y síntesis, mediado por el grupo social, por la cultura y la nación con la que nos identificamos o a la que pertenecemos (Downs y Stea, 1973). Tiene una importancia funcional ya que refleja el hecho de que lo que conocemos o recordamos es lo que generalmente usamos.

El mapa cognoscitivo es una *representación organizada* que hace el individuo de alguna parte del ambiente geográfico; “representa” el ambiente mediante una imagen. Aún cuando no hay correspondencia exacta entre los ambientes “real” e “imaginado”, existe una relación significativa entre los dos.

Downs y Stea (1973) analizaron las formas en que los mapas cognoscitivos varían de acuerdo con las diferencias individuales e identificaron tres tipos de variaciones:

1. Fragmentación

Se produce cuando alguna característica o un área del entorno objetivo se omite en el mapa cognoscitivo de un individuo.



2. Distorsion

Definida como “las transformaciones cognoscitivas de distancia y dirección, de tal manera que la geometría subjetiva de un individuo se aparta de la imagen euclidiana del mundo real” (p.p.19)

3. Aumento.

Ocurre cuando un individuo incluye en su mapa cognoscitivo atributos que no existen en el ambiente objetivo correspondiente.

Los mapas cognoscitivos tienen tres componentes fundamentales de información: tamaño, distancia y dirección; su función es facilitar la localización y el movimiento dentro del espacio físico, por lo que se puede decir a modo de resumen, coincidiendo con Neisser (1981), que un mapa cognoscitivo es un esquema de orientación que admite información y orienta la acción.

La conducta espacial depende de cómo creemos que es el mundo dado que los problemas espaciales son inevitables; para resolverlos debemos organizar y manipular el conocimiento del mundo para saber *dónde* (localización, discriminación, distancia y orientación) se encuentran las cosas y las personas y el mapeo mental nos indica *cómo* obtenerlos de manera rápida, fácil y segura.



El éxito mostrado en la solución diaria de problemas espaciales es testimonio suficiente de la exactitud y utilidad de los mapas mentales (Downs & Stea, 1973), y debido a que la capacidad de elaborar mapas mentales está tan desarrollada resulta común no tomarla en cuenta.

Holahan (1996), afirma que mediante el estudio de los mapas mentales se puede conocer la manera en que los individuos contemplan, entienden y enfrentan el ambiente geográfico a nivel personal y por lo tanto el estudio de los mapas cognoscitivos sería de gran utilidad para diseñar ambientes más congruentes con las necesidades individuales.



La elaboración de mapas mentales, siguiendo al autor, implica predominantemente imágenes visuales del ambiente; no obstante la naturaleza de las representaciones cognoscitivas es tan compleja que incluye otros órganos sensoriales y motores.

Además de visualizar los ambientes, también se recuerdan los sonidos y olores distintivos de un lugar en particular e incluso se tiene conciencia de las características táctiles y térmicas de los lugares. Downs y Stea (1973), explican que las personas ciegas de nacimiento también elaboran imágenes mentales de su ambiente espacial y que las representaciones cognoscitivas no se almacenan en el cerebro como fotografías o mapas, sino como estructuras complejas con propiedades múltiples que pueden reconstruirse a voluntad. Por lo tanto la representación cognoscitiva del ambiente espacial es un proceso complejo que incluye información visual y no visual.

Una ciudad es una organización versátil y de diversos propósitos. Aún cuando una ciudad no está construida para una sola persona, sino para un gran número de personas de origen, temperamento, ocupación y posición social diferentes, de acuerdo con Lynch (1960), parece haber una "imagen pública" de cada ciudad que es el resultado de la superposición de muchas imágenes individuales, en donde muchos habitantes de la ciudad coinciden en gran número de elementos.



A diferencia de las imágenes objetivas del ambiente captadas en una fotografía o representadas en un mapa cartográfico, la imagen subjetiva del mapa cognoscitivo contiene, en gran parte, elementos de significado personal. Mediante el estudio de los mapas cognoscitivos se puede conocer la manera en que los individuos entienden y enfrentan el ambiente a nivel personal y colectivo.



Las imágenes se componen tanto de valores como de hechos; los valores expresan una evaluación del mundo en términos de mejor o peor e influyen decisivamente en lo que vemos y en lo que hacemos y aunque las imágenes son subjetivas actuamos como si fuera algo compartido por muchos. Así, existen imágenes públicas mientras que otras se mantienen a nivel más específico. Podemos clasificarlas en imágenes compartidas, imágenes de pequeños grupos e imágenes privadas (Boulding 1961, citado por Rapoport, 1978).

Si bien esquemas e imágenes son esenciales en cualquier cultura, su estudio se hace difícil porque estos varían individualmente; sin embargo la manifestación de ciertas regularidades e interrelaciones sistemáticas permiten que los grupos de personas se conviertan en grupos organizados gracias a compartir imágenes y debido a ello establecen y puntualizan su identidad (Bartlett 1971, citado por Rapoport, 1978).



Conde (1985, pp.10, citado por Flores 1988) afirma que la ciudad se encuentra en *“una crisis que tiene que ver con la imposibilidad de sus habitantes de darle una simbología y un significado a su ciudad, pues está fragmentada, desintegrada. La crisis urbana en este sentido, sólo podrá revertirse a través de la apropiación de la ciudad”*

Un dilema cada vez más frecuente en nuestras ciudades y particularmente en nuestros centros históricos es el de la restauración: revelar, capturar y conservar imágenes, extraer su significado e identidad podría determinarse por medio de la investigación y estudio de la percepción urbana.



ESTRUCTURA DE LOS MAPAS COGNOSCITIVOS

A pesar de que el estudio de los mapas cognoscitivos aplicados a los ambientes urbanos empieza en los años 1960's con Lynch, aún no se ha producido un marco teórico lo suficientemente sólido.

Durante décadas las obras de Lynch (1960) han sido materia de lectura obligada para los interesados en la imagen urbana.

Lynch señala que la planeación de ambientes urbanos debe orientarse hacia la construcción de ciudades que resulten altamente legibles; opina que al igual que los individuos pueden ser caracterizados según su capacidad para elaborar mapas claros y precisos, las ciudades se diferencian por las cualidades que permiten formar imágenes legibles. Las ciudades difieren en su capacidad de llamar la atención para ser reconocidas y organizadas en imágenes unificadas.



Lynch y sus investigaciones clásicas, realizadas en Boston, Los Ángeles y Jersey, despertaron el interés científico por el conocimiento ambiental. Su trabajo legitimó el estudio científico de los mapas mentales y proporcionó una metodología de investigación; identificó cinco elementos básicos que constituyen al mapa cognoscitivo de los ambientes urbanos.



1. Sendas. Son los caminos que sigue el usuario normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas.



2. Bordes. Son los límites entre dos elementos, constituyen referencias laterales y no ejes coordinados. Son los elementos lineales que el usuario no considera sendas



3. Barrios o distritos. Son los fragmentos de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, y que son reconocibles por poseer un atributo común que los identifica.

4. Nodos o zonas de confluencia. Son los puntos estratégicos de una ciudad desde y hacia donde los usuarios se mueven. Pueden ser ante todo confluencia, cruce o convergencia de sendas.



5. Hitos. Son otro tipo de puntos de referencia, pueden ser elementos que se observan desde un lugar lejano o elementos que contrastan con el entorno.



Atendiendo a lo anterior existen dos corrientes respecto al papel de los componentes del mapa mental. La primera que defiende que las sendas y barrios son las fuentes fundamentales para aprender el nuevo ambiente y posteriormente toman importancia los hitos (Appleyard, 1970, Lynch, 1960; Magaña, 1978). Otra es la de dar importancia a los hitos y posteriormente destacar sendas como elementos de unión entre éstos (Hart y Moore, 1973; Siegel y White, 1975 y Golledge y Spector, 1978; citados por Aragonés, 1986).

De cualquier manera, destaca el peso de los hitos como imágenes visuales de la ciudad. Uno de los papeles predominantes de éstos es como punto de localización en el aprendizaje de ambientes nuevos así como elementos que dan identidad al entorno.



También se han distinguido (Appleyard, 1970), a partir del análisis de contenido de dibujos de sujetos sobre la ciudad, dos estilos fundamentales: *secuenciales* principalmente compuestos por avenidas y calles y *espaciales* formados por edificios y barrios. La diferencia entre ellos se refiere al énfasis que hacen los primeros a la secuencia de los lugares a lo largo de un camino; en cambio los segundos enfatizan la localización de lugares en la distribución espacial.

Holahan (1996) considera que existen dos formas de reaccionar ante un ambiente nuevo: en forma *estructural* es decir como algo ajeno a ellos; o *experimental*, identificándose con él y sintiéndose como si fueran parte de él. Debido a que la percepción ambiental está estrechamente ligada a las actividades del individuo, su estilo de percibir el ambiente se adaptará con el tiempo a las características y demandas específicas del ambiente en el que cotidianamente se desenvuelve.

El ambiente, afirma Lynch, proporciona material para recuerdos y símbolos comunes que ligan a los grupos y les permite comunicarse entre sus miembros. La legibilidad según Ramadier y Moser (1998), es considerada una cualidad física y espacial esencial de los ambientes y diversas investigaciones han demostrado que el conocimiento de mapas cognoscitivos es más coherente en estructura cuando la percepción de la estructura espacial es relativamente fácil (Canter y Tagg, 1975, Zannaras, 1976, Evans, Marrero y Buttler, 1981).



Afirman Canter y Tagg (1975), Zannaras (1976), Evans, Marrero y Buttler (1981) que la complejidad de la estructura urbana, el nivel de diferenciación de los elementos urbanos y su aspecto visual son las principales variables que influyen en la legibilidad en términos de representación espacial; pero, ésta última no se basa únicamente en información euclidiana, se consideran además procesos de categorización y jerarquización.



Para Kaplan (1982), la legibilidad es el grado de diferenciación que posibilita al espectador a categorizar el ambiente; sin embargo, agregan Ramadier y Moser (1998) que el ambiente construido es parte de la dimensión social con códigos y símbolos socialmente definidos, producidos y compartidos. Por lo que la representación cognoscitiva de la ciudad no es una imagen analógica del ambiente y cada ciudad es culturalmente diferenciada (Rapoport, 1972; Altman & Chemers, 1980; Paquot, 1990).

La imagen de la ciudad, dice Morales (1998), se construye en torno a los elementos materiales y culturales que utiliza la gente y es ese campo uno de los que debemos procurar en nuestro continuo trabajo quienes tenemos el compromiso de perfeccionar nuestro entorno.



De acuerdo con Downs y Stea (1973), una vez que reconocemos la localización de los lugares se deriva la atención a las distancias. Distancia es la medida de la cantidad de separación espacial entre dos lugares. Los avances tecnológicos han disminuido las relaciones de separación y localización en la mente, ya que aún cuando los problemas espaciales existen son de magnitud y orden diferente de aquellos que confrontaron generaciones anteriores.

Si los mapas mentales reflejan experiencias espaciales y son la base para futuras decisiones, un tema central son las relaciones de distancia entre lugares, ya que afectan la resolución de problemas espaciales. Sin embargo debe mencionarse que las propiedades geométricas del espacio geográfico no son necesariamente reproducidas en nuestra imagen mental; así por ejemplo, la distancia geográfica entre los lugares es igual de A a B y de B a A, la misma invarianza no es verdad para el mundo de la mente.

Existe una relación entre distancia física y social, lo que puede trasladarse a espacios físicos concordando con Lee (1970), cuando afirma que los sentimientos asociados por lugares afectan la distancia cognoscitiva. Asimismo prevalece un acuerdo respecto a que la familiaridad afecta la distancia ya que a mayor familiaridad o tiempo de residencia se tiende a disminuir la sub o sobre estimación.

Por su parte Canter y Tagg (1975), sugieren que la exactitud de la estimación es relativa a la legibilidad de la ciudad. Downs y Stea concluyen que la exactitud esta relacionada con la atractividad del lugar, la legibilidad del ambiente, las fuentes de información, la familiaridad y la frecuencia de viajes.



Surge entonces la inquietud al estimar la *exactitud* de los mapas mentales; la *exactitud* implica comparar los mapas con el mundo real, mientras que la *similitud* implica comparar mapas del mismo ambiente producidos por personas diferentes. Si por exactitud se entiende la total correspondencia con el ambiente real, la respuesta a si los mapas mentales son exactos es absurda, dicha correspondencia es imposible, ya que al enfrentarnos con una impresionante cantidad de información en el ambiente real requerimos necesariamente de la selectividad para una imagen mental.



EVALUACIÓN Y PREFERENCIAS AMBIENTALES

Las imágenes urbanas se relacionan con la estructura física de la ciudad, lugar de residencia, edad, ocupación, escolaridad, nivel socioeconómico, comportamiento social y hasta los medios de transporte; ignorar su existencia e importancia puede tener costos altísimos ya que podrían disolver proyectos nuevos o de renovación de ambientes recreativos, residenciales y comerciales entre otros.

De acuerdo con Aragonés (1986), las revisiones que se han realizado por diversos autores: Porteus (1977), Moore (1979), Evans (1980) y Holahan (1996), sobre las variables que afectan el mapa mental han encontrado pertinente clasificarlas en relativas a la gente y relativas al ambiente:

VARIABLES PERSONALES

1. Edad

En investigaciones realizadas con adultos, los resultados han sido contradictorios y esta falta de acuerdo en las distintas investigaciones hace pensar que son otras variables y no éstas las que establecen las diferencias entre los diversos tipos de mapas mentales.



Francescato y Mebone (1973), citados por Aragonés, encontraron que las sendas fueron más importantes que los hitos para personas de 30 años o menos y para mayores de 30 años los hitos fueron tan importantes como las sendas. Porteus (1977), encontró que las imágenes predominantes en los mapas de menores de 35 años estaban conformadas por características ambientales recientes y para mayores de 60 prevalecen características antiguas, abandonadas o desaparecidas.

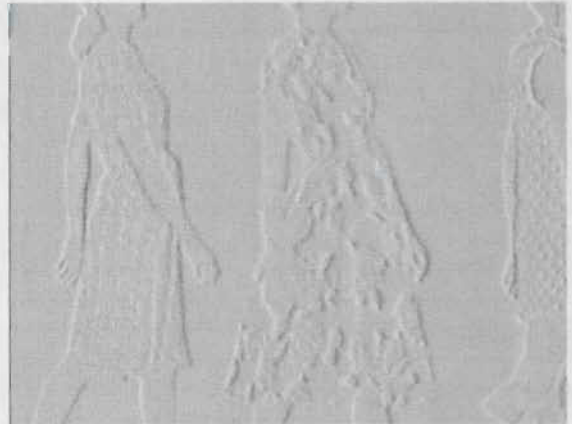


2. Género

El género, al igual que la edad, no ha discriminado en forma sobresaliente, aunque en diversas investigaciones se han obtenido algunas diferencias que se pueden suponer asociadas al tipo de actividad que realizan los sujetos.

Aún cuando en diversos estudios se han encontrado variaciones en los mapas de acuerdo al género, se ha comprobado que en general la capacidad para elaborar mapas cognoscitivos es igual en hombres y mujeres y que las variaciones que se han reportado se deben más bien a las diferencias en la conducta ambiental impuesta por los roles sexuales tradicionales (Holahan, 1996).

En este sentido, Appleyard (1970), afirma que la mayor incidencia de error en los mapas urbanos de las mujeres resulta de su escasa movilidad dentro de la ciudad, comparada con la de los hombres. Así, los mapas de las mujeres incluyen más referencias personales y con mayor orientación social, mientras que los de los hombres son más objetivos. Se cree que a medida que los roles sexuales sean menos rígidos, estas diferencias serán menos pronunciadas.



3. Lugar de vivienda y trabajo

La influencia de esta variable en el mapeo mental se ha hecho evidente en diversos estudios, por representar zonas de desarrollo de actividad en la ciudad y obligar a conocer al menos estas partes de la ciudad y la forma de conectarlos.



4. *Familiaridad*

Referida al tiempo de permanencia del sujeto en una ciudad o barrio. Esta variable tiene gran importancia en la formación y desarrollo de los mapas cognoscitivos, ya que la familiaridad con un lugar hace aumentar la extensión y el detalle de los mapas, así como mejora la precisión del mapa (Holahan, 1996).

Se supone que a medida que se está más familiarizado con un determinado lugar se tendrá un mayor nivel de desarrollo del mapa mental, pasando de un mapa secuencial, a uno espacial de acuerdo a la definición de Appleyard (1970). Resulta importante señalar que de acuerdo con Aragonés (1986), pasado un intervalo de tiempo suficientemente grande, las diferencias en años de residencia dejan de tener importancia.

5. *Nivel socioeconómico*

Una de las variables que parece tener mayor influencia en la formación del mapa cognoscitivo es el nivel socioeconómico, según lo han mostrado los resultados obtenidos y ratificados en múltiples investigaciones por los aspectos sociales y/o culturales que de ella derivan.

El estilo de vida derivado del nivel socioeconómico determina los sectores de la ciudad que los habitantes frecuentan, con los cuales se familiarizan y consideran personalmente importantes y significativos.

Afirma Holahan (1996) que se ha observado en diversos estudios la variación de los mapas mentales de acuerdo con la clase social; mientras más alto es el nivel social, los mapas cognoscitivos son más precisos y amplios, incluyen más amplias redes de tránsito. Mientras que los mapas de la clase trabajadora se orientan a factores laborales y los de clase media a factores estéticos e históricos. Probablemente las variaciones en la elaboración de mapas relacionados con el nivel social también están determinadas por la conducta ambiental de las distintas clases sociales.



Michelson (1976), citado por Aragonés (1986), afirma que las restricciones económicas limitan la movilidad en el espacio, de tal manera que las personas de escasos recursos no pueden desplazarse tanto como la gente de más solvencia económica, al recorrer grandes distancias para ir a su lugar de trabajo.

6. Nivel de educación

El grado de escolaridad también ha sido considerado como variable que favorece la mejor ejecución de un mapa. Appleyard (1970) observa que cuanto más alto es el nivel de estudios, se producen menos errores y mapas menos relacionados a la experiencia personal (egocéntricos).



7. Ocupación/ ámbito profesional

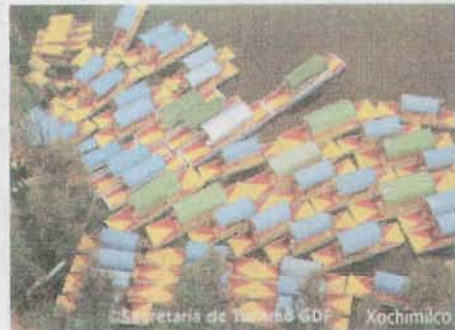
El tipo de trabajo también ha sido estudiado como variable diferenciadora en la elaboración de mapas cognoscitivos o mentales. Appleyard (1970) observa diferencias entre los mapas elaborados por ejecutivos que por obreros, siendo los primeros de tipo espacial y los segundos de tipo secuencial y menos exactos que los primeros, siendo los mapas de las amas de casa los menos exactos. Igualmente Left (1973), citado por Aragonés (1986), encontró diferencias significativas entre arquitectos y planificadores y otros profesionistas.

Modo de transporte

La forma de viajar por la ciudad es una de las variables determinantes en la formación del mapa cognoscitivo, ya que es una forma de familiarizarse con ella. Appleyard (1970) comprobó que quienes viajan sólo en autobús producen mapas fragmentados o dispersos, mientras que los conductores dibujan mapas más coherentes y estructurados.



La formación de la representación del ambiente mejora dependiendo del medio de transporte que se utilice, siendo el más favorable a pie, después conduciendo, siendo pasajero y en transporte público (Moore, 1979, citado por Aragonés 1986). Asociado a esta variable se contempla el que debido a que los hombres tienen auto antes que las mujeres, éstos están más familiarizados con territorios más extensos (Anderson 1972, citado por Aragonés, 1986).



VARIABLES AMBIENTALES

1. Estructura de la ciudad

A partir del trabajo de Lynch (1960), pionero en el estudio de los mapas cognoscitivos de ambientes urbanos, se establecieron, como ya se mencionó anteriormente, cinco elementos que los configuran: sendas, bordes, barrios, nodos e hitos. Diversos estudios han concluido que si la estructura de la ciudad no es clara, los mapas son menos completos y exactos, utilizándose principalmente los hitos y que los mapas más completos y exactos son los que utilizan predominantemente el elemento senda.

2. Historicidad

Definida como el tiempo que lleva urbanizada una determinada zona o la antigüedad de un edificio, ya que evidentemente el tiempo que pasa por un elemento urbano o arquitectónico está enmarcado en los contextos culturales que transcurren por él.

3. Otras variables

En este rubro se ha considerado la importancia que tienen en la formación y desarrollo de mapas mentales aspectos como los espacios verdes (Lynch, 1960), o la distribución de los centros comerciales de la ciudad (Hanson, 1976, citado por Aragonés, 1986), así como la importancia de la carga emotiva asociada a partes de la ciudad.



En la experiencia espacial, aun la de tipo más simple, se hallan involucrados factores de distinta categoría que se interrelacionan y que finalmente se traducen en una experiencia de tipo emocional. La cultura considera los diversos factores que la determinan, genera una nueva dimensión en la percepción del espacio. Esta dimensión se halla presente y califica diferencialmente todos los productos que la cultura produce (Bulgheroni, 1985).



EL MAPA COGNOSCITIVO, SU IMPORTANCIA

Lo que conocemos de una ciudad no se limita a una lectura geográfica; nuestro mundo, ese mundo que recorreremos diariamente, se compone de contenidos sociales y culturales que están detrás de las edificaciones, a lo largo de sus avenidas, en lo alto de sus hitos. Nuestra capacidad de comprender y movemos exitosamente en un ambiente es resultado de nuestro conocimiento ambiental, de nuestra percepción.

Los usos de los mapas pueden ser de varios tipos: en primer lugar la *toma de decisiones* en el medio ambiente cotidiano; ya planteamos la urgente necesidad de considerar la eficiencia urbana desde el primer apartado de este trabajo.

Los recuerdos, sentimientos y fantasías de un individuo pueden organizarse según el mapa cognoscitivo que se haya formado del mundo, ya que la raíz que se tiene del ambiente espacial está influida por el significado específico que el lugar tiene para él. Por lo tanto podemos concluir que un mapa cognoscitivo de una ciudad sirve para tomar decisiones acertadas, para realizar desplazamientos rápidos, para conocer nuevos espacios y con ello enriquecer nuestra experiencia urbana.



Los problemas espaciales son inevitables, asegura Aragonés (1986) siempre representan una parte de la vida diaria y para resolver cualquier problema espacial necesitamos organizar y manipular el conocimiento del mundo para saber dónde se encuentran las cosas y las personas. No es suficiente sólo saber en donde encontrar algo, sino que el mapa cognoscitivo nos habilita para determinar cómo llegar de manera fácil, rápida y segura.



La ciudad es lo que la gente piensa que es. La ciudad como abstracción determina gran parte de nuestro mundo y esta vivencia se enriquecerá si se es capaz de conocer mejor la ciudad. Entonces el diseño o rediseño de partes de la ciudad podrán conducir a mejores niveles de vida si se admite la importancia del estudio de la percepción de las ciudades y sus mapas mentales.



Como lo destacan Aragonés (1986) y Morales (1998), el estudio y comprensión de los mapas mentales para la historia de una ciudad revisten un gran valor, ya que si bien han sido importantes las descripciones cartográficas, las fuentes bibliográficas que quedan de las grandes ciudades, como Atenas, Roma o México y otra muy distinta y de gran valor, si se contara con ello ahora, sería el conocimiento de los mapas mentales de los habitantes de las ciudades, ya que ayudarían a comprender en su totalidad el mundo urbano, cómo lo sentían, vivían y conocían nuestros antepasados.

Afirma Chávez (2000), que el imaginario social es una de las fuerzas reguladoras de la vida colectiva ya que al igual que las demás referencias simbólicas, los imaginarios sociales no indican solamente a los individuos su pertenencia a una misma sociedad, sino que también definen los medios inteligibles de sus relaciones con ésta, con sus divisiones internas, con sus instituciones.

Probablemente el estudio de los mapas cognoscitivos no mejorará a corto plazo las ciudades existentes, pero al arquitecto, al urbanista, al planificador, le permitirá tener más elementos de juicio y diseño para el mejor desempeño de su labor como creador de espacios, sobretodo de espacios humanos.



EL CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO



La ciudad era, en las civilizaciones antiguas, un lugar simbólico y sagrado: en nuestros días la ciudad es imagen visual, es también experiencia y símbolo. No obstante en la actualidad la ciudad transmite cada vez menos la cultura de su sociedad y sus expresiones simbólicas; ha pasado a ser un lugar predominantemente económico (Bailly, 1978).

Cada lugar se compone de dos dimensiones: el espacio social forma la dimensión vertical, y el espacio geográfico la dimensión horizontal y ambos evolucionan constituyendo nuevos espacios geográficos, sociales y simbólicos.



La Ciudad de México constituye el universo de estudio para el presente proyecto de investigación, por considerarla decisiva en el desarrollo del país; por su perspectiva histórica, por representar un cambio profundo en el proceso de evolución de las ciudades, con repercusiones fundamentales en la organización espacial, cultural y social tanto de otras ciudades como del país.



Aconteceres, reseñas y crónicas de la ciudad desde su fundación, ante sus múltiples circunstancias, registran la serie de hechos y las consecuencias sociales y espaciales que han surgido en el tiempo como respuesta a los problemas políticos, socioeconómicos y culturales de la sociedad mexicana.

La Ciudad de México es la ciudad cosmopolita mexicana por definición; desde su fundación hasta nuestros días ha recibido cientos de miles de individuos de diferentes procedencias, con muy diversas formas de ser y de ver la vida; y es precisamente este hecho el que le ha permitido convertirse en el enorme mosaico cultural que se nos presenta.

Ha tenido sin duda etapas extraordinarias en arquitectura y urbanismo. Su primera retícula, establecida sobre la magnífica ciudad indígena, sería el inicio de nuestra cultura criolla y sus derivaciones espaciales. Edificios coloniales, aun hoy en pie, representan piezas excepcionales del barroco universal conformándola durante siglos como "La Ciudad de los Palacios".

El patrimonio histórico se vio inevitablemente afectado a lo largo de los siglos por las guerras de Independencia, de Reforma, y por la intervención francesa, desapareciendo gran parte de nuestra herencia arquitectónica. Sin embargo, fue en el siglo XX cuando la ciudad sufrió los cambios más dramáticos y sorprendentes jamás vistos en sus centenarios de vida.



Hoy por hoy cuenta con planes y programas de crecimiento urbano, reglamentos de construcción y sin embargo poco ha evolucionado a escala individual, a escala peatonal. La escala de la ciudad obliga al usuario a construirse una imagen cuyos puntos de orientación están cada vez menos

representados por elementos arquitectónicos. ¿Acaso la arquitectura ha dejado de jugar un papel protagónico en nuestro paisaje urbano? ¿Existe concordancia entre forma urbana y forma social? Corresponde entonces considerar la oportunidad que tiene el diseñador, urbano, paisajístico o arquitectónico, de crear la imagen de la ciudad a partir de la rehabilitación, recuperación o reinención de elementos más significativos y representativos en ésta, una de las ciudades más grandes del mundo.

LA SEGUNDA CIUDAD MÁS GRANDE DEL MUNDO

Centro de abasto y de rico imperio que encontraron los conquistadores, hoy la segunda ciudad más grande del mundo. Durante los tres siglos de la etapa colonial, cuando se implantaron leyes que fortalecieron el modelo concentrador, con énfasis en la gestión comercial y el centralismo que prevalece hasta nuestros días.



La Ciudad de México ha sido objeto de transformaciones asombrosas a lo largo de la historia: la primera fue su gran destrucción y la sucesiva edificación por los mismos tenochcas, bajo el mandato del conquistador, de una ciudad renacentista, después barroca, para, en las etapas independientes y de reforma, incorporar el neoclásico, al que seguiría la influencia francesa, afirman Benítez y Morelos (1988).

El Distrito Federal, del que forma parte la Ciudad de México, fue creado de acuerdo con la Constitución de 1824, por decreto de 18 de noviembre del mismo año y se le determinó una superficie de aprox. 211 km² trazada en un círculo que tenía como centro la Plaza Mayor de dicha ciudad a la que se le asignó la residencia de los Supremos Poderes de la Federación.

Es pertinente para tener presente el origen y definición de la ciudad atender a González (1990) que señala que La Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal de 1941 indica que la Ciudad de México es la capital del Distrito Federal y, en consecuencia, la de los Estados Unidos Mexicanos. Hasta diciembre de 1970 el Distrito Federal se integraba por doce delegaciones políticas: Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa de Morelos, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Magdalena Contreras, Milpa Alta, Álvaro Obregón, Tláhuac, Tlalpan y Xochimilco, así como por la Ciudad de México circunscrita en una superficie de 137.76 km².

Pero esta situación fue modificada por la Ley Orgánica del Distrito Federal de diciembre de 1970 que crea una nueva división política por la cual se establece que dicha entidad se integra por dieciséis delegaciones, las doce antes señaladas anteriormente y cuatro más que se crean sobre la superficie que ocupaba la anterior Ciudad de México y que reciben los nombres de Cuauhtémoc, Venustiano Carranza, Miguel Hidalgo y Benito Juárez.



Según se especificó en dicha ley, la Ciudad de México, capital de los Estados Unidos Mexicanos, coincide territorialmente con el Distrito Federal.

Ahora bien si bien es cierto que los límites políticos y administrativos del Distrito Federal están definidos, el proceso de urbanización de la Ciudad de México los ha excedido llegando a conurbar municipios circunvecinos del Estado de México. Correspondiendo al DF 1 483 km² de los 7 410 km² que abarca la ZMCM (Romero, 2000).

Las etapas de expansión de la ciudad reflejaron en todo momento el curso del país, en su economía, formas de gobierno y de administración del país y de la ciudad y desde luego –afirma Benítez (1988) las grandes transformaciones políticas. Desde 1980 pasa de ser un conglomerado metropolitano a constituir un conjunto megalopolitano, al establecerse un continuo urbano con Toluca, lo que anuncia un proceso de mayor expansión que incluye la integración de las ciudades alrededor de la gran ciudad, que ha perdido gran parte de su pasada grandeza y manifestando los grandes desequilibrios que ha traído consigo el proyecto de desarrollo iniciado desde 1940.

En los años 50 la visibilidad en la Ciudad de México era de 10 Km. de distancia, para los años 60 ésta había decrecido a 4 Km., continuando con una reducción a 2 Km. que llegaría a volverse normalmente el máximo alcance de nuestra visibilidad (Bonillas, 2000). De acuerdo con Cervantes (2000) dentro de la ZMVM el 27.5 % del área urbana está destinada a usos viales. Esto equivale a 9 116 Km de los cuales únicamente 602 son vialidades principales.



De 1950 al 2000 la población de la ZMVM creció más de seis veces de 3 a 19 millones de habitantes; Entre tanto que de 1900 al 2000 creció aproximadamente 13.66 Km² al año (Covarrubias, 1997).

En 1940 el número de vehículos por cada mil habitantes era 27.4 mientras que en 1990 esta cifra se elevó a 315.7; lo que adquiere además otro matiz si consideramos que el aumento de la población ha sido extraordinario. Hoy en día el 80 % de los vehículos de la ZMVM son de uso particular cubriendo únicamente el 28 % de los viajes/persona/día.

Acorde con Bruggermann (2000), la población del Distrito Federal tiene una ventaja educativa con relación al resto del país: El porcentaje de escuelas de educación superior que se encuentra en el Distrito Federal es de 13.8 % del total del país. Encontrándose igualmente en la ZMVM el 41 % del total de los profesores universitarios del país.

La oferta educativa presenta una distribución desigual. Delegaciones como Miguel Hidalgo o Coyoacán tienen sobreoferta, mientras que Tláhuac, Magdalena Contreras o Milpa Alta padecen importantes déficits de acuerdo con el autor y poco más de 36% de la población desocupada de la Ciudad de México está constituida por hombres y mujeres que cuentan con instrucción académica media superior y superior.



En el Distrito Federal de acuerdo con Bialostosky (2000), de cada 100 jóvenes entre 15 y 29 años, 27 se dedican al estudio, 42 trabajan o buscan ocuparse, 14 se dedican a quehaceres del hogar y los restantes se encuentran en inactividad.



En 1999 al menos 320 mil jóvenes en edad y condiciones para trabajar, no encuentran empleo en la ciudad. Concluyendo que en el DF el 47 % de la población joven es económicamente activa, mientras que el 53 % es inactiva.

En el Distrito Federal la población entre 15 y 29 años representa al 32 % de la población total de acuerdo con el autor y de éstos el 54 % son mujeres. Las delegaciones con mayor porcentaje de población joven hasta 1999: Iztapalapa (486,435), Gustavo A Madero (420,059) y Coyoacán (206,186). Es decir la población joven está disminuyendo en las zonas céntricas y aumentando en las periferias.

Pero ante esta información ¿Cuál ha sido la respuesta de la ciudad a los jóvenes? ¿Es una ciudad o son múltiples las ciudades? ¿Estamos creando lazos entre los diversos grupos o los estamos segregando? ¿Existe correspondencia entre el espacio público y el espacio social de los jóvenes?



Finalmente podemos afirmar que resulta evidente la aceleración de los acontecimientos especialmente en la ciudad capital asociado a la insuficiente continuidad en los procesos de planeación urbana y la escasez de procesos de diagnóstico, seguimiento y evaluación de planes y programas que atiendan temas urbanos. ¿Qué ha fallado? Cuestiona Iracheta (1988), ¿acaso la velocidad de los problemas es superior a nuestra capacidad de respuesta? O más bien ¿se ha actuado sobre los efectos y no sobre las causas?.

El asunto, conforme con Tamayo (2001), es si los arquitectos- los diseñadores- están dispuestos a fragmentar más la ciudad o están convencidos de crear espacios de convivencia, favoreciendo la vida social y mejorando su identidad en quienes la habitamos.



2

El problema

- 2.1 Pertinencia del estudio
- 2.2 Planteamiento del problema
- 3.3 Preguntas de investigación

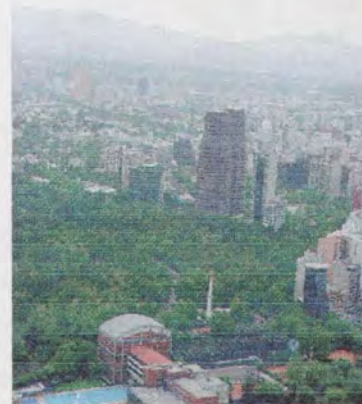


PERTINENCIA DEL ESTUDIO

Las ciudades juegan un papel central en la sociedad contemporánea y de aquí que el estudio de la percepción de su estructura urbana sea relevante desde el punto de vista teórico, es decir, de la comprensión de su historia y de su comportamiento como medio para entender nuestra propia condición social y humana. ¿Cómo perciben la ciudad sus habitantes? ¿Qué elementos identifican? ¿Existe una imagen compartida por los diversos sectores de la población? ¿Qué diferencias en lo que a percepción se refiere se encuentran entre estos? La respuesta a estas interrogantes es importante porque significa una buena parte de nuestra propia comprensión.

Teniendo en consideración que la ciudad es expresión integral de la sociedad que le da origen, el estudio de la percepción de su estructura urbana se convierte en un medio de investigación para la mejor comprensión de su evolución y comportamiento.

Su arquitectura y su desarrollo urbano sintetizan las relaciones económicas, sociales, culturales y tecnológicas de la sociedad; en otras palabras, la visión del mundo y el manejo que se hace de los recursos para enfrentarlo. La ciudad, leída como una secuencia en el tiempo, nos presenta un muestrario de las sucesivas decisiones significativas de la sociedad.



Implícita en el planteamiento anterior está la relevancia práctica. En la medida que las ciudades influyen en el comportamiento de quienes las habitan, y quienes las habitan influyen en la estructuración de las ciudades, el conocimiento al respecto nos permitirá tomar mejores decisiones en lo que a la ciudad concierne.



La percepción, la lectura que tienen los habitantes de la ciudad puede resultar un componente útil y capitalizable para el rescate de la imagen urbana, de la recuperación de la vida pública, para provocar, difundir o enriquecer el uso y cuidado de la ciudad y los mapas cognoscitivos pueden ser la herramienta que nos permita acercarnos a esa imagen; pueden ser la vía que nos permita

acceder a dicha percepción que hasta hoy ha sido omitida, empequeñecida o rechazada por diversos especialistas que tienen que ver con la ciudad.

En las ciudades se generan en algunos casos, o se agudizan en otros, algunos de los más evidentes problemas: el congestionamiento vial, la contaminación, la descomposición social, la inseguridad y los factores estresantes, entre otros. Pero la imagen de todo esto ¿es la misma para los especialistas y para los habitantes? Seguramente no, y quizá tampoco lo sean las soluciones.

Se vive en un mundo en constante evolución, donde todo cambia, se transforma y se apresura, lo que ha conducido a un nuevo modelo de sociedad (Valadez, 2002). Los problemas que involucra el ambiente urbano son múltiples e interminables; implican la progresiva pérdida de espacios naturales debido a la urbanización; la congestión del espacio, el tránsito y la pérdida de tiempo sustentan la pérdida paulatina de calidad de vida, de acuerdo con Corraliza (1992), García (1997) y López (1997).



Largo camino por recorrer en el estudio de las ciudades, en su comprensión y en su evolución resulta apremiante considerar que se necesitará de la participación permanente de diversos actores (intelectuales, expertos, ciudadanos) en la búsqueda de la mejor solución a cada incógnita.



PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

De acuerdo con Holahan (1996), la primera vez que se visita una ciudad se percibe de manera confusa y al seguir apreciando los diversos aspectos de la ciudad se empieza a generar una imagen mental clara y organizada. Esta imagen es la que permite al individuo desplazarse por la ciudad de manera más segura y con mayor eficiencia.

Rapoport (1978), afirma que el medio percibido constituye el *espacio de acción* de la gente puesto que lo que no se conoce no puede ser objeto de oportunidades para actuar. Así, el mapa será un reflejo de los espacios que son empleados o que tienen un valor significativo para los sujetos.

Dada la relevancia que por sí mismo representa el tópico y considerando que es la imagen pública, es decir la imagen individual compartida y por ello colectiva, la que produce pareceres, actitudes y comportamientos ante el ambiente nos interesa abordarlo y descifrar sus claves. Quienes habitan en la ciudad ¿cómo interactúan con ella?, quienes cuentan con recursos (temporales, sociales o financieros) para vivir el espacio urbano ¿Cómo lo perciben? ¿Qué les comunica la ciudad? ¿Cómo la organizan? ¿Qué imagen tienen de ella?

En México resulta sorprendente que muy poco se ha trabajado en materia de imagen y percepción de las ciudades; autores como Morales, Monet y Covarrubias han contribuido al análisis con destacados trabajos en torno al tema pero son escasas las publicaciones al respecto. Razones por las que nos parece destaca la aportación que puede representar este proyecto.

Surge así el interés por conocer el modo como se percibe y por tanto cómo se vive la ciudad por parte de los jóvenes universitarios, atendiendo para ello a una serie de cuestionamientos: cómo se percibe la estructura urbana, lo que implica definir qué aspectos de la misma se identifican y cómo se relacionan entre sí para conformar la imagen de la ciudad. Así como considerar el interés para determinar si existen diferencias en la percepción atribuidas a género, área de especialización, escuela, lugar de residencia, condición laboral y medio de transporte utilizado.



PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

Derivado de lo anterior es que se pretende conocer, entender, acercarse a la imagen que se tiene del espacio urbano que nos interesa, para ello consideramos una pregunta amplia que nos permita desintegrarla en ejes relevantes que en su conjunto den respuesta. Así la interrogante planteada es

1. *¿Cómo se percibe la estructura urbana de la Ciudad de México?*

Para atender a la solución se hace necesario desglosar la imagen urbana en distintos componentes, sus fragmentos para conocer sus convergencias o divergencias y la interrelación que para los habitantes presenta, haciendo de ésta una totalidad o una fracción que se une mediante redes interminables. De lo anterior deriva preguntarse:

- a. ¿Qué elementos de la estructura urbana se identifican?
- b. ¿Cómo organizan los elementos de la estructura urbana?

Nos parece notable el aproximarnos a las diversas lecturas que se hacen del ambiente, a la imagen colectiva que comparten pero asimismo se pretende explorar que sucede en las imágenes según las variables que se definieron en el planteamiento; por ello una vez obtenida la información, se procederá a analizar:

- c. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por género?
- d. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por institución?
- e. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por área de especialización?
- f. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por lugar de residencia?
- g. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por condición laboral?
- f. ¿Cuáles son las diferencias de percepción por el medio de transporte utilizado?



3

Método

- 3.1 Hipótesis
- 3.2 Variables
- 3.3 Diseño
- 3.4 Procedimiento
- 3.5 Muestra
- 3.6 Instrumento



METODOLOGÍA

HIPÓTESIS

En la Ciudad de México se puede identificar una imagen colectiva de su estructura urbana.

La percepción de la estructura urbana detenta relación con el conocimiento que se tiene de la ciudad y a su vez con el uso que se hace de la misma; es decir, a mayor conocimiento de la ciudad se tendrá una imagen más precisa y detallada de ésta.

El género, la escuela, el área de especialización, la condición laboral, el lugar de residencia y el medio de transporte utilizado, son factores que influyen en la formación de las imágenes mentales de la ciudad, y por lo tanto en la percepción de la estructura urbana.

HIPÓTESIS DE TRABAJO

H1.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas al género.

H2.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas al área de especialización.

H3.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas a la institución.

H4.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas al medio de transporte utilizado.

H5.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas al lugar de residencia.

H6.- Habrá diferencias en la percepción de la estructura de la ciudad debidas a la condición laboral

VARIABLES

Las *variables independientes* que se considerarán en este proyecto son: el género, el área de especialización, la institución, el lugar de residencia, la condición laboral y el medio de transporte utilizado.

La *variable dependiente* es la percepción de la estructura urbana de la ciudad, constituida por *los elementos* (geográfico-espaciales y psicoambientales) que se perciben y *cómo* se relacionan entre sí. Para analizarla se considerará la información gráfica y escrita en dos niveles: el primer nivel relativo a la totalidad de la Ciudad y el segundo al centro histórico, como elemento común a todos los habitantes de la ciudad.



DISEÑO

El presente trabajo constituye un estudio descriptivo con el que se aspira tener mayor conocimiento del fenómeno en cuestión, es decir de la percepción de la estructura urbana de la Ciudad de México.

Se pretende obtener información relevante y significativa; es un primer acercamiento al tema se adoptará un diseño *cuasiexperimental* del tipo n múltiple- intervención única y por conveniencia práctica de costo y tiempo se ha decidido estudiar una *muestra* de sujetos cautivos.

MUESTRA/ PARTICIPANTES

Se eligió población estudiantil de nivel licenciatura en dos grandes áreas de conocimiento a fin de poder tener un universo comparativo y controlado. Se quiere tener un espectro representativo de las distintas zonas de la ciudad, de los variados niveles del tipo de institución, y con dos áreas de especialización o ámbitos profesionales; en consideración a que se encuentran en el mismo nivel de educación y en edad similar, estas variables no podrán contrastarse.

Se consideraron muestras de seis instituciones educativas; tres públicas (Universidad Autónoma Metropolitana-plantel Xochimilco, Instituto Politécnico Nacional y Universidad Nacional Autónoma de México- campus Ciudad Universitaria) y tres privadas (Universidad del Valle de México- plantel Lomas verdes, Universidad del Valle de México- plantel Tlalpan e Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey campus Lago de Guadalupe) aproximadamente la mitad ubicadas en el sur y la otra mitad en el norte y oriente, atendiendo a las localizaciones desiguales de los espacios destinados a la Educación Superior en la Ciudad de México.

Las áreas de especialización contempladas se dividieron en dos grupos: Administración con (administración de empresas, industrial, financiera, economía y comercio internacional) e Ingenierías (civil, eléctrica, sistemas, cómputo, mecánica, producción, informática, telecomunicaciones y arquitectura)



INSTRUMENTO

Se estructuró, diseñó y probó el instrumento que se aplicó en esta investigación, que consta de dos partes:

Primera parte, en donde en primer lugar se solicitan datos socio-demo-geográficos.

- Presentación e instrucciones
- Edad
- Área de especialización
- Género
- Tiempo de residencia en la Ciudad de México
- Municipio o delegación de dirección en la que residen actualmente
- Municipio o delegación de residencia en donde más tiempo haya vivido en los últimos diez años
- Nivel socioeconómico
- Medio de transporte empleado
- Condición laboral
- Municipio o Delegación en donde se ubica el lugar de trabajo.

Segunda Parte en donde básicamente se solicitan una serie de tareas relativas a la Ciudad de México.

- Primera imagen que viene a la memoria: se les solicita que cierren los ojos, piensen en la Ciudad de México y mencionen que ven.
- Breve descripción de la Ciudad mediante texto.
- Trazar en una hoja en blanco el mapa de la ciudad indicando sus límites y elementos más importantes.
- Señalar tres elementos que recordarían de la ciudad si se fuera y el motivo de ello.
- Indicar la parte de la ciudad que desaparecerían de ser posible hacerlo.
- Trazar mapa del centro histórico indicando los límites y elementos más importantes.



PROCEDIMIENTO

Se concertaron entrevistas con directivos de las instituciones educativas elegidas y se hizo entrega de una carta de presentación informándoles los objetivos del trabajo solicitándoles aprobación para tener acceso a los grupos requeridos.

Se explicó a los Directivos que se requería tener acceso a grupos de alumnos de los últimos semestres de las áreas de especialización de Administración e Ingeniería -áreas elegidas después de analizar a oferta educativa de los planteles y confirmara que aparecían en los planteles seleccionados- quedando entonces en espera de recibir la selección de grupos y horarios.

Contando con la autorización requerida se procedió a asistir a las instituciones en los días y horarios indicados por las autoridades de cada plantel en donde se procedió a la presentación con los catedráticos a cargo de los grupos; una vez en el aula con los alumnos en sus bancas se procedió a hacer una presentación breve en donde se les explicó que solicitábamos su participación para un trabajo sobre la Ciudad de México que estaba realizándose en la UNAM.

Se les solicitó que dieran respuesta de manera individual y anónima por lo que se les pidió permanecieran en su lugar en silencio hasta que completaran la tarea en el tiempo establecido para ello. Se procedió entonces a entregarles el instrumento a los alumnos presentes informándoles que tenían 20 minutos máximo para dar respuesta a la totalidad del instrumento; Se permanecía en el lugar hasta que se concluía la tarea, se recogían los instrumento para finalmente agradecer al catedrático y a los alumnos por su participación.



4 Resultados



RESULTADOS

Los resultados se presentan en dos grandes bloques, el primero corresponde a la presentación de los datos sociodemográficos y un análisis estadístico descriptivo de los datos obtenidos y el segundo al análisis desagregado de variables tratando de establecer relaciones entre estas y exponer su relevancia en el apartado correspondiente a conclusiones. Es pertinente mencionar que solo se mostrarán y tomarán en cuenta los datos de quienes si dieron respuesta en cada reactivo.

Este análisis atendiendo las diversas variables pretende establecer la base para un segundo nivel de comparación en donde se relacionarán entre sí para determinar si existen articulaciones en lo que a la percepción de la estructura urbana se refiere.

Tabla 1. Número de participantes por institución educativa.

Institución	Participantes	Porcentaje
Universidad del Valle de México, Plantel Tlalpan	50	14.7
Universidad del Valle de México, Plantel Lomas Verdes	103	30.4
Instituto Politécnico Nacional, Campus UPIICSA	35	10.3
Universidad Nacional Autónoma de México, Campus CU	54	15.9
Instituto Tecnológico de Estudios Superiores Monterrey, Campus Lago de Guadalupe	44	13.0
Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco	53	15.6
Total	339	100 %

En la tabla 1 se muestra la distribución de los participantes atendiendo a la institución educativa en la que realizan sus estudios. Se observa que la muestra más pequeña corresponde al IPN con el 10% y la más alta el Plantel Lomas Verdes de la UVM, con el 30%.

Tabla 2. Número de participantes por tipo de institución, pública o privada.

Tipo de Institución	Participantes	Porcentaje
Pública	142	42
Privada	197	58
Total	339	100

En la tabla 2 se manifiesta la posición de los participantes una vez que se clasificaron las instituciones de acuerdo a su financiamiento. Se refleja una diferencia en la participación de quienes integraron la muestra, en donde hay una acentuación de las instituciones de financiamiento privado que participan con un 58%.

Tabla 3. Número de participantes por ubicación de la Institución.

Ubicación	Participantes	Porcentaje
Sur	156	46
Oriente	35	10
Norte	148	44
Total	339	100



En la tabla 3 se expresa la distribución de los participantes al considerar la ubicación geográfica de las instituciones y se manifiesta la distribución de universidades o institutos de educación superior en tres de los cuadrantes de la ciudad, subrayándose la ausencia de instituciones educativas a nivel profesional en la zona poniente de la ciudad.

Tabla 4. Número de participantes según el género.

Género	Participantes	Porcentaje
Femenino	131	39
Masculino	208	61
Total	339	100

En la tabla 4 se ve la proporción de los participantes referido al género, predomina la participación de jóvenes varones, probablemente derivado del perfil asociado a las carreras elegidas, en donde sobresale la población masculina, haciéndose más marcado en la rama de las ingenierías.

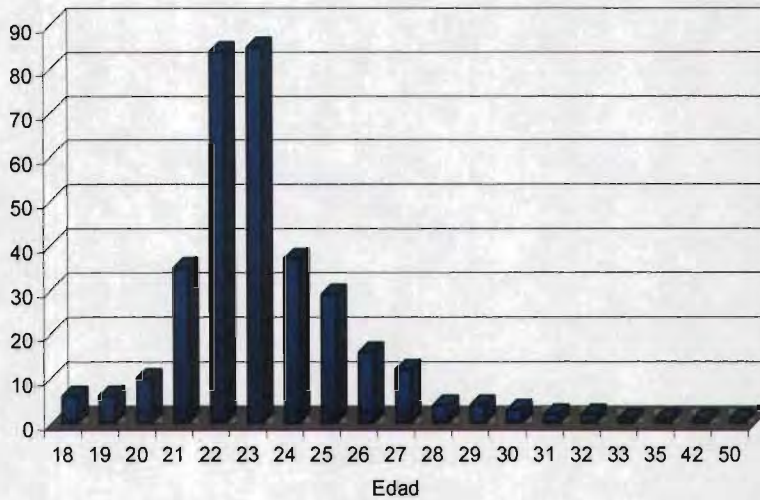
Tabla 5. Número de participantes por área de especialización.

Área	Participantes	Porcentaje
Administración	178	52.5
Ingeniería	161	47.5
Total	339	100

En la tabla 5 se observa la distribución de los participantes de acuerdo a su área de especialización. El porcentaje en este caso se inclina a los estudiantes del administración, derivado que los grupos a los que se accedió eran más grandes en matrícula en el área administrativa que en las ingenierías.

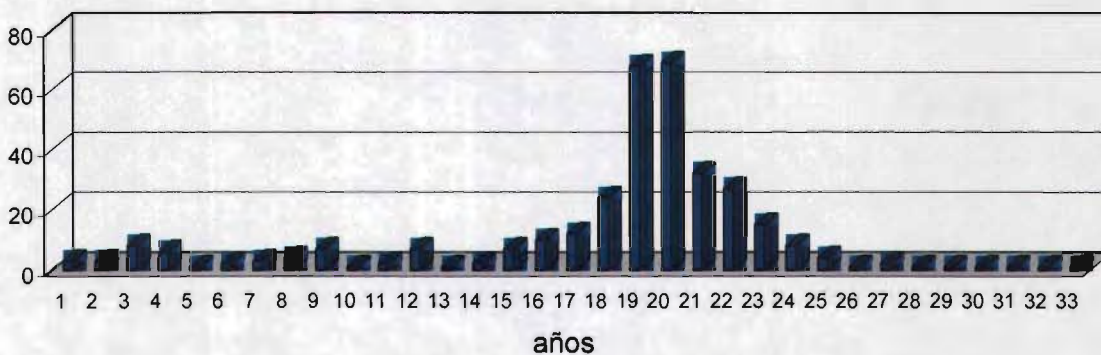


Gráfica 1. Participantes de acuerdo a edad



En la gráfica 1 se distingue la distribución de las edades de los participantes. Del total de la muestra el 50 % declaró tener entre 22 y 23 años y el 70 % del total tiene entre 23 y 25 años, lo que corresponde con la edad promedio esperada para cursar los últimos semestres de la carrera profesional.

Gráfica 2. Tiempo de residencia en la ciudad de los participantes.

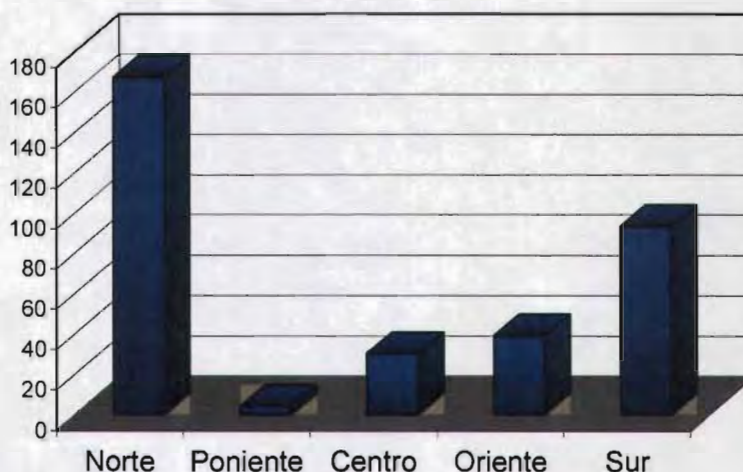


En la gráfica 2 se muestra el tiempo de residencia de los participantes en la ciudad. Se observa que la mayor parte de los participantes han residido en la ciudad casi toda su vida.



El 50% de la muestra se concentra en lo que se refiere a *lugar de residencia* en cinco municipios y delegaciones: Se tiene que Naucalpan (14.5%) y Atizapán (10.9%) son los municipios que agrupan al 25 % de la muestra. En tercer lugar se encuentra Coyoacán con 9.1 % seguido por Iztapalapa con 8% y Tlalpan con 7.4%. Para simplificar el manejo se reagruparon en zonas de residencia, resultando lo siguiente:

Gráfica 3. Zona de residencia de los participantes



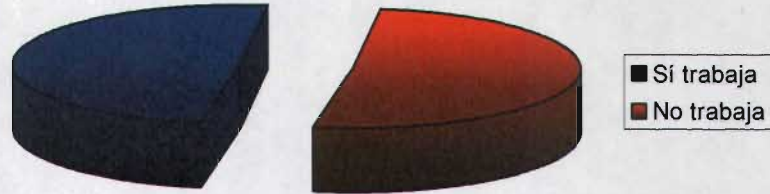
En la gráfica 3 se establece la zona de residencia de los participantes. Dicha información resultó derivada del lugar revelado por los mismos. Se observa que domina como zona geográfica de residencia la parte norte, seguida por el sur; lo que posibilita tener una lectura desde ambos ejes de la totalidad de la ciudad.

Tabla 6. Número de participantes según condición laboral.

	Participantes	Porcentaje
Si trabaja	167	49.3
No trabaja	172	50.7
Total	339	100.0

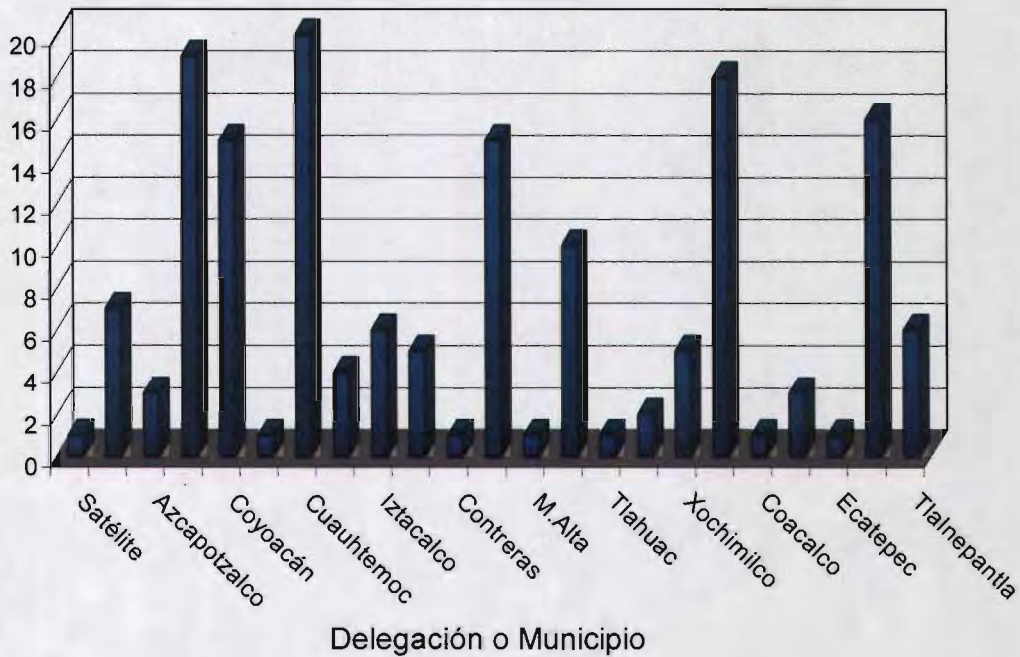


Gráfica 4. Condición laboral de los participantes



En la gráfica 4 se representa la condición de los participantes respecto al trabajo. La población de los participantes se divide entre ambas condiciones laborales con una ligera inclinación hacia quienes no trabajan. Esto admitirá análisis desde ambas perspectivas.

Gráfica 5. Zona de trabajo de los participantes



La gráfica 5 relativa al lugar de trabajo revela la condición de inserción al mercado laboral en donde gran parte de los que reportan trabajar se concentran para ello en la zona central:



Delegaciones Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo (26%). Para simplificar la información se derivó la siguiente tabla:

Tabla 7. Número de participantes de acuerdo a la zona en donde se ubica su trabajo.

	Participantes	Porcentaje
Norte	58	35
Centro	43	26
Poniente	1	1
Oriente	5	3
Sur	58	35
Total	167	100

En la tabla 7 se muestra la distribución por zonas del lugar de trabajo de los participantes. Se tiene que geográficamente están divididos los destinos laborales entre sur y norte, seguidos por la zona centro; destacando el eje oriente-poniente por su casi nula referencia en este reactivo.

Grafica 6. medio de transporte empleado

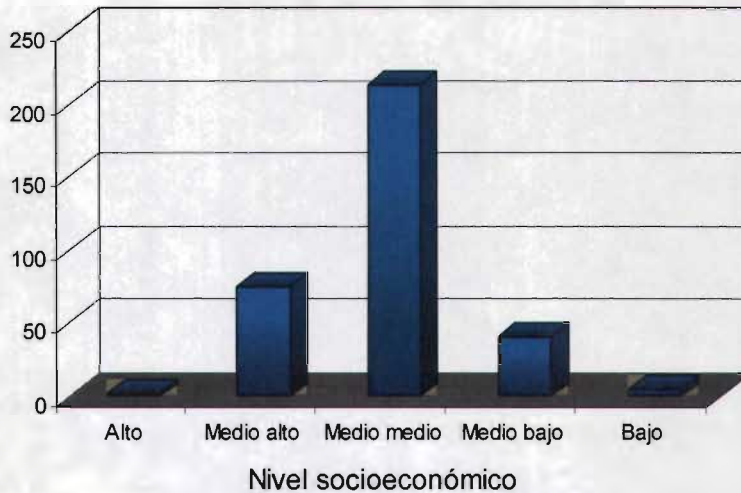


En la gráfica 6 se establece el tipo de medio de transporte empleado con más frecuencia por los participantes, es posible registrar que es el transporte privado el principal medio empleado.



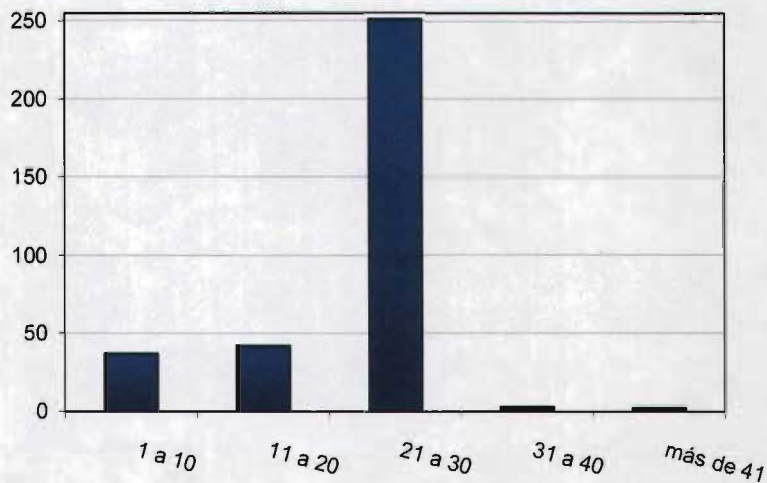
DATOS ADICIONALES

Gráfica 7. Participantes y nivel socioeconómico.



En la gráfica 7 se expone la clasificación de acuerdo al nivel socioeconómico de los participantes y de la información se observa que la mayor parte de los integrantes ubican en la clase media, en sus tres niveles, bajo, medio y alto.

Gráfica 8. Número de participantes por tiempo de residencia en la ciudad de México.



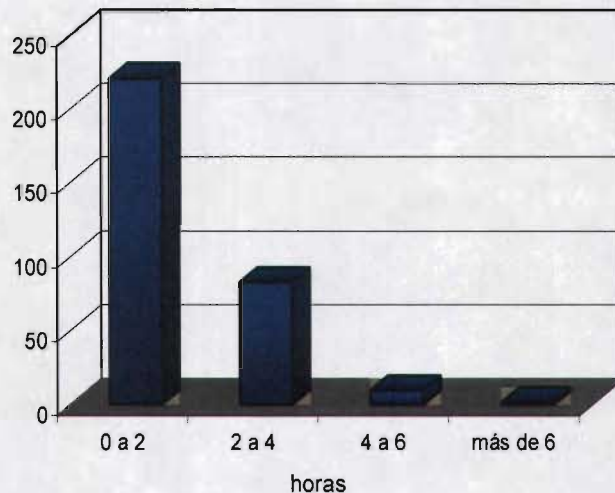
En la gráfica 8 se muestran los años que han permanecido los participantes viviendo en la ciudad. El 74 % de la población tiene entre 21 y 30 años de residir en la Ciudad de México, es decir toda su vida han vivido en la ciudad. A partir de la información se derivó lo siguiente:

Tabla 8. Número de participantes por cambio de residencia.

Cambio de Residencia	Participantes	Porcentaje
Sí	48	14 %
No	291	86 %
Total	339	100 %

La tabla 8 se generó analizando la información dada tanto en el domicilio actual comparado con el domicilio una década antes; Quedando plasmado que la gran mayoría de los participantes han permanecido viviendo en el mismo domicilio por los últimos 10 años, lo que nos confirma que en México los cambios de residencia de vivienda son poco comunes.

Gráfica 9. Participantes y tiempo promedio empleado en desplazamientos.



En la gráfica 9 se muestra el tiempo diario promedio que los participantes dedican a desplazamientos dentro de la ciudad. En general los participantes ocupan en promedio 90 minutos diarios en desplazamientos. Sin restar notabilidad al hecho de que hay quienes invierten más de 6 horas.



Lo anterior nos lleva a reflexionar si puede considerarse tiempo perdido o tiempo ganado dependiendo de la eficiencia urbana, del paisaje. En una ciudad como ésta los tiempos de recorrido se han convertido en un problema grave ya que los movimientos intra-urbanos se complican tanto por los medios de transporte como por las vialidades y los modos de viajar elegidos se debería pensar cómo capitalizar estos fragmentos de día invertidos en desplazamientos, al menos el paisaje debería hacerlo.

LA CIUDAD

Tabla 9. Participantes respecto a la pregunta *cierre los ojos y piense en la Ciudad de México*
¿Qué ve?

	Contaminación	Gente	Tránsito
1ª.Respuesta	25 %	8 %	14%
2ª.Respuesta	22 %	11 %	16 %
3ª.Respuesta	19%	23 %	10 %
Total	66 %	42%	40 %

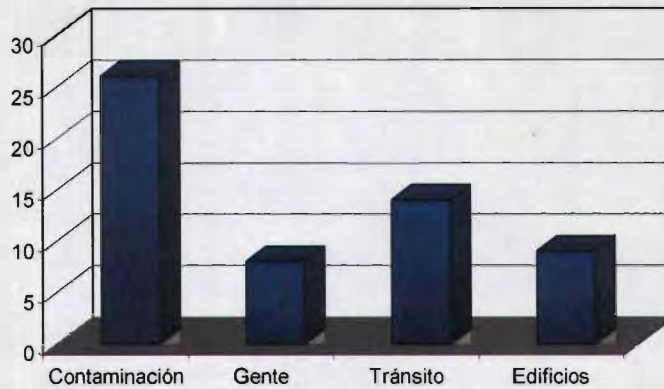
En la tabla 9 se hace visible la primera imagen que viene a la mente de los participantes. Resalta el hecho de que contaminación, gente y el tránsito sean los elementos dominantes en el reactivo. Se divide la expresión entre la ciudad física y la ciudad social.



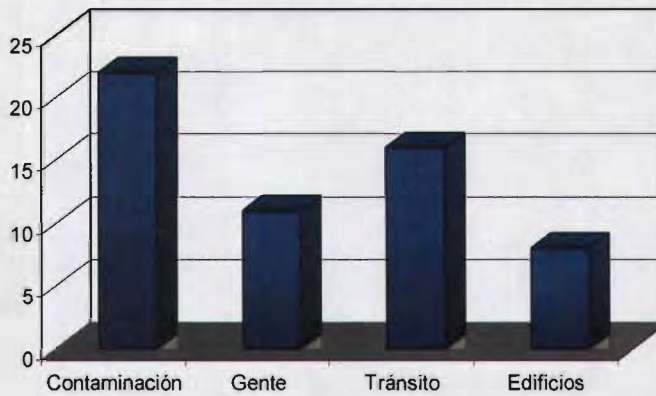
Porcentajes de respuestas a la pregunta *cierre los ojos y piense en la Ciudad de México*

¿Qué ve?

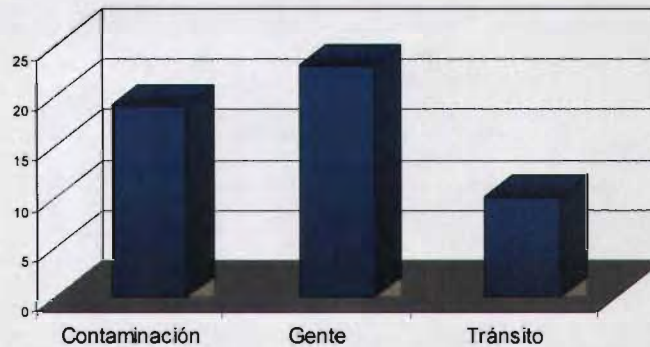
Gráfica 10. Primera Respuesta: porcentajes y elementos mencionados.



Gráfica 11. Segunda Respuesta: porcentajes y elementos mencionados.



Gráfica 12. Tercera Respuesta: porcentajes y elementos mencionados.



Se observa en las gráficas 10,11 y12 que se encontró que en dos de las primeras tres menciones se determinaron *aspectos negativos* del ambiente, mientras que en el segundo lugar se ubica la ciudad social convirtiéndose en los elementos dominantes en la imagen de los jóvenes universitarios en dicho reactivo.

Tabla 10. Descripción breve de la ciudad mediante un sustantivo y dos adjetivos.

Sustantivo	1er. adjetivo	2do. Adjetivo
Ciudad 81%	Grande 28 %	Sobre poblada 22 %

En la tabla 10 se establecen los sustantivos y dos adjetivos que emplearon para describir a la capital. Redunda el sustantivo señalado por los participantes y resalta la mención de dos adjetivos: contaminación y sobrepoblación, en tercer lugar se encontró contaminada (19%) que registran de manera inevitable quienes habitan la ciudad, constituyendo una descripción con tintes negativos.

Tabla 11. Elementos de la ciudad que recordarían si emigraran de la misma.

	Sociales	Centro Histórico	Tránsito
1ª.Respuesta	27 %	17 %	6 %
2ª.Respuesta	15 %	9 %	16 %
3ª.Respuesta	3 %	6 %	4 %
Total	45 %	32%	26 %



En la tabla 11 se registran las opciones mencionadas sobre lo que los participantes recordarían; las respuestas se conformaron agrupando elementos de la misma naturaleza en tres grupos: Elementos sociales (amigos, familia, gente), Centro Histórico (zócalo y Centro histórico) y finalmente tránsito (tránsito, automóviles). Destaca que al formularse la hipotética posibilidad de emigrar se forman una imagen en donde predomina la ciudad social, seguida por la ciudad histórica, dejando en tercer sitio a la ciudad congestionada.

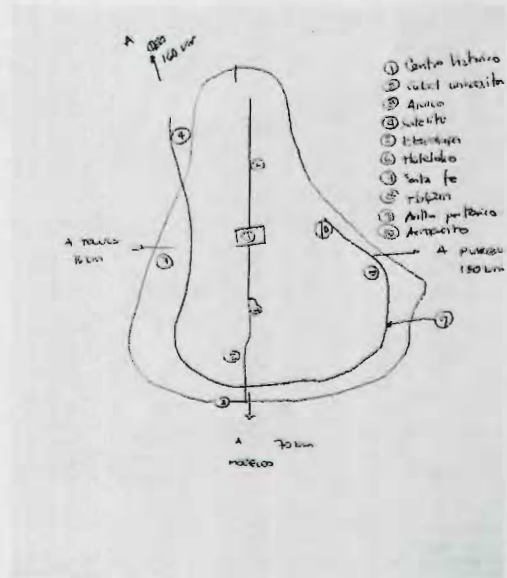
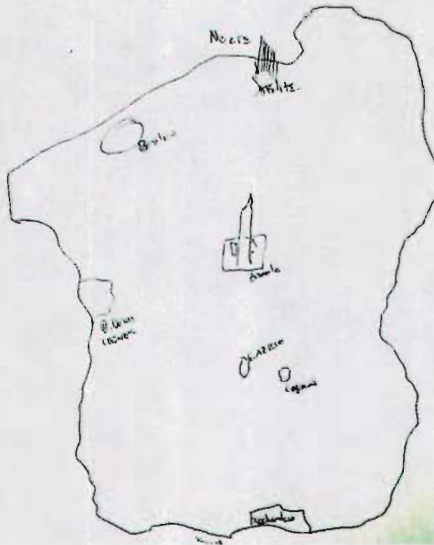
Tabla 12. Elementos o partes de la ciudad que desaparecerían si fuera posible y sus argumentos.

1°. lugar	2°. lugar	3°. lugar
Tepito 23 %	Ciudad Netzahualcoyotl 15 %	Delegación Iztapalapa 11 %
Delincuencia	Inseguridad	Peligroso y feo

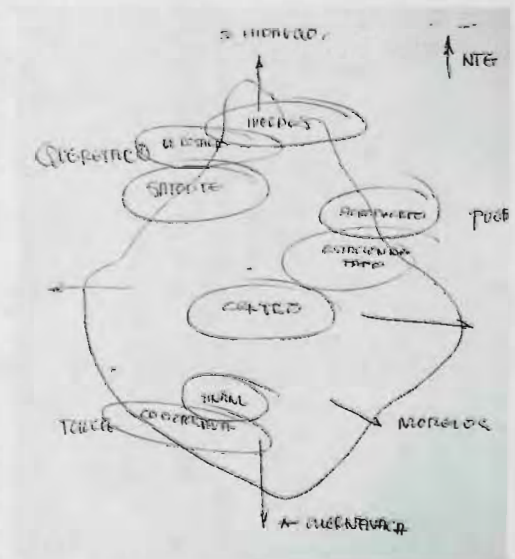
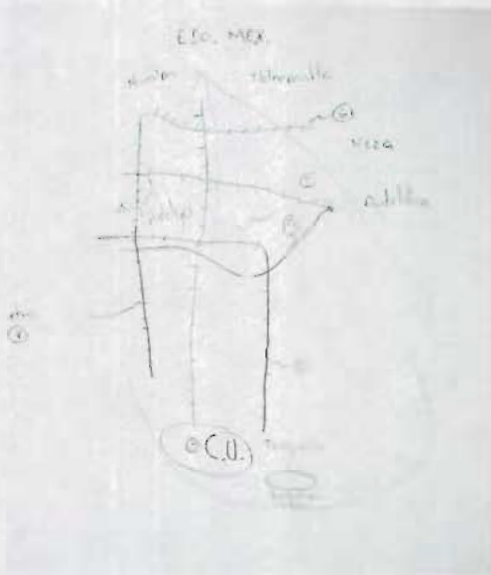
En la tabla 12 se hace referencia a las partes de la ciudad que suprimirían si eso fuera posible. Resulta interesante que los participantes debido a asociaciones, a imaginarios sobre delincuencia (ya que en realidad no tienen relación con dichas zonas) eligieron los lugares que eliminarían. La delincuencia e inseguridad percibidas asociadas a los territorios de la ciudad, es quizá la manifestación más clara del inevitable deseo de erradicar este problema de manera tangible. Podemos afirmar que si bien preocupa la contaminación, resulta en su percepción mucho más apremiante y urgente el fenómeno de la delincuencia y quizá lo más sorprendente es la elección de una parte por razones estéticas, lo que nos da pistas respecto a la necesidad estética en el ambiente requerida por sus usuarios.

Cabe mencionar que 13 % respondió que no eliminaría ninguna parte, por considerar que todas son importantes, pese a que la pregunta se planteó en el sentido de elegir algún fragmento para eliminarlo.





LOS MAPAS: LA CIUDAD



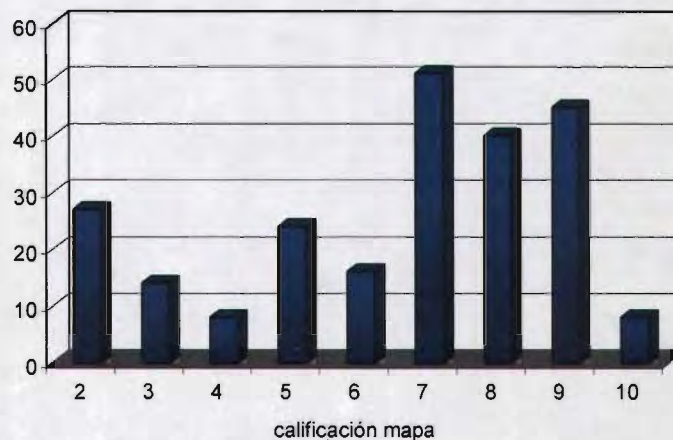
LOS MAPAS: LA CIUDAD

Una vez contemplada la información general sobre los participantes consideremos la información gráfica vertida en el instrumento. Tarea por demás atractiva y difícil, así que reconocida la complejidad en la medición se recurrió a una estrategia de evaluación seleccionando jueces que fueran profesionales del área de diseño valorando que tuvieran experiencia en el manejo de imágenes y que conocieran la ciudad; entonces se escogieron tres jueces (un arquitecto, un diseñador gráfico y un diseñador industrial) a fin de otorgar una calificación de 1 a 10 para cada mapa de la ciudad para con ello obtener una calificación promedio que nos permitiera jerarquizar la totalidad del material en una misma escala.

Se reunieron y ordenaron los mapas acorde a su completad para poder proceder a agruparlos en categorías. Los atributos que se consideraron para la calificación fueron: la representación mediante los elementos mencionados por Lynch, la *completud* en el dibujo, la denominación de componentes y el número de éstos representados, si bien no era la exactitud lo que se consideraba, los mapas *más completos* recibieron calificación de 10, mientras que en el extremo opuesto se ubicaron los más incompletos con la calificación mínima de 1. Es importante mencionar que los jueces evaluaron el material gráfico por separado en sesiones independientes.

Enseguida se fraccionó la muestra atendiendo a los diferentes rubros de interés realizando los análisis estadísticos pertinentes para establecer la existencia de diversidades o coincidencias en la percepción.

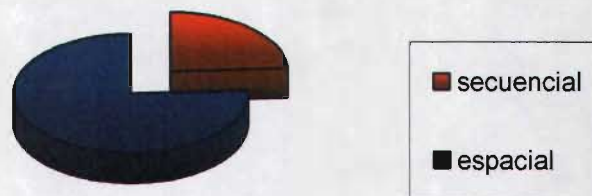
Gráfica 13. Calificación obtenida en el mapa de la ciudad.



En la gráfica 13 se muestra la calificación promedio que obtuvieron los mapas a partir de los jueces. Son contados los sujetos que realizaron un mapa completo, la generalidad de la calificación otorgada hace evidente la complejidad de representar en una hoja el ambiente urbano.

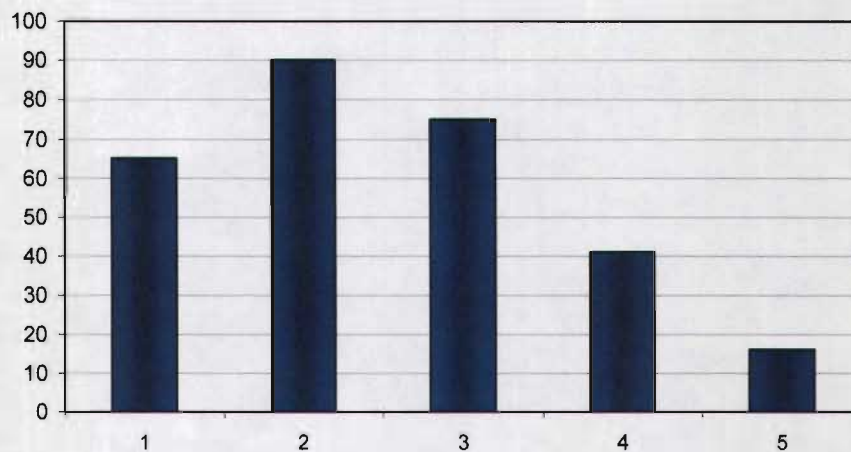
ELEMENTOS REPRESENTADOS EN LOS MAPAS LA CIUDAD

Gráfica 14. Número de participantes y tipo de mapa elaborado.



En la gráfica 14 se expresa la clasificación que se hizo de los mapas según su configuración. Los participantes elaboraron con más frecuencia mapas espaciales; se debe reconocer que la tarea no era fácil y que una forma de enfrentarla era segmentar en el mapa las partes reconocidas por los participantes y con ello completar el mapa.

Gráfica 15. Número de elementos empleados en el mapa



En la gráfica 15 se muestra a cuantos elementos recurrieron los participantes para elaborar el mapa, evidenciando que solo en contadas ocasiones se emplearon los 5 elementos propuestos por Lynch.

Tabla 13. Porcentaje de elementos empleados para realizar mapa de la ciudad.

	Borde	Barrio	Hito	Senda	Nodo
Representado	83 %	69 %	60 %	37 %	24 %

En la tabla 13 se indican los elementos empleados en los mapas de la ciudad. Se encontró que el 83% recurrió a los bordes, el 69% a los barrios, en tercer lugar aparecen los hitos (60%) siguiendo con las sendas (37%) y finalmente los nodos (24 %). Lo que hace referencia al tipo de mapa más representado (espacial) de la gráfica 11.

BARRIOS



De acuerdo a la definición son grandes secciones de la ciudad, a los cuales el sujeto *ingresa* mentalmente y que son reconocidos como si tuvieran un carácter común que los identifica. Están definidos intrínsecamente por los *bordes*, que son los límites entre dos elementos; es por ello que los bordes no aparecen en el análisis pero se infiere que los emplearon para definir los barrios dentro de sus mapas.

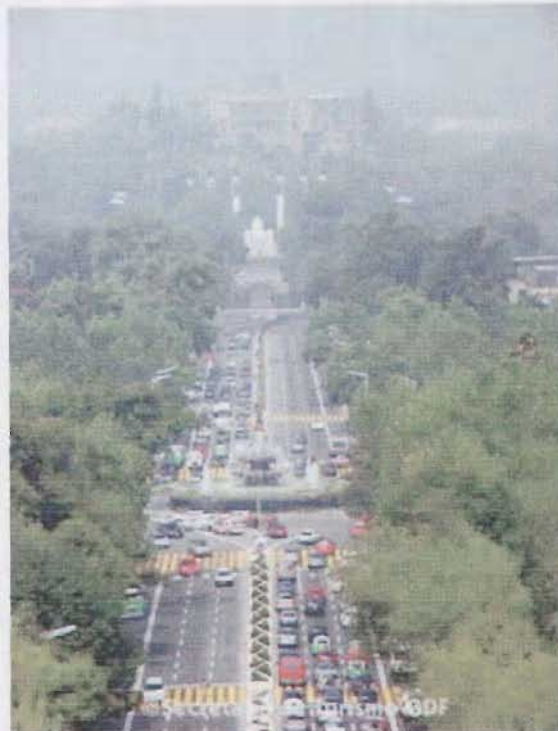


Tabla 14. Barrios representados por los participantes

Barrio	Participantes	Porcentaje
Centro Histórico	141	50
Xochimilco	97	35
Chapultepec	64	23
Coyoacán	39	14
Satélite	31	11



SENDAS/ VIALIDADES



Acorde a la definición de Lynch son líneas de tránsito que comunican partes de la ciudad, son canales de tránsito habitual, ocasional o potencial

Tabla 15. Vialidades representadas por los participantes

Vialidad	Participantes	Porcentaje
Anillo Periférico	63	23
Av. De los Insurgentes	48	17
Paseo de la Reforma	36	15

En la tabla 15 se muestra que casi la cuarta parte de la población representó al Anillo Periférico y no es de extrañar que se representaran en seguida las dos vías más importantes de la ciudad.





HITO- NODO



Se consideraron agrupados, por establecer que ambos elementos definidos por Lynch tienen básicamente la misma función. al ser puntos estratégicos de la ciudad que se vuelven origen o destino en los desplazamientos, ambos generalmente se encuentran en confluencias, cruces o convergencias de sendas.

Tabla 16. Nodos o hitos representados por los participantes.

Hito	Participantes	Porcentaje
Zócalo	64	23
Ciudad Universitaria	53	19
Aeropuerto Internacional	43	15
Estadio Azteca	28	10
Ángel de la Independencia	20	7



En la tabla 16 se muestra que casi la cuarta parte de la población expresó gráficamente a la plaza más importante de la ciudad y del país. Se registra en la tabla que el 19 % de los participantes dibujaron uno de los conjuntos más representativos del México Moderno: Ciudad Universitaria.



USO DE SUELO



Tabla 17. Número de participantes y representación de uso de suelo.

Uso de suelo	Participantes	Porcentaje
Histórico-religioso	116	42
Recreación	100	36
Educación	57	20
Comercio	21	8
Salud	4	2

Es notable en la tabla 17 que casi la mitad de la población representó en el mapa elementos cuyo valor histórico o religioso como partes relevantes de la ciudad, seguido por el sector recreativo diluyéndose los porcentajes hasta llegar prácticamente a la no representación del sector salud.





EL CENTRO HISTORICO

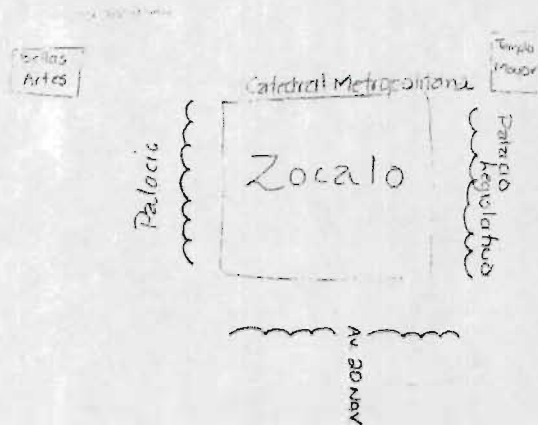


Tabla 18. Número de participantes respecto al tipo de mapa del Centro Histórico dibujado.

Tipo de mapa	Participantes	Porcentaje
Mapa secuencial	37	15
Mapa espacial	211	85
Total	248	100

En la tabla 18 se expresa la clasificación que se hizo de los mapas acorde a su contenido, predominan los mapas espaciales con un 85% mientras que los secuenciales solo constituyen el 15 % de la totalidad de los mismos.

Al cambiar de escala se repite la estructura definida por Lynch, y los elementos adquieren otra lectura, así lo que en la escala ciudad era un hito en esta escala puede aparecer como un barrio; y las vialidades que aparecen en esta escala en la escala urbana eran imperceptibles. Esa es la razón por la que en el segundo mapa los elementos cambiaron de categoría.



BARRIOS



Tabla 19. Barrios representados en el mapa del Centro Histórico

Barrios	Participantes	Porcentaje
Zócalo	208	88%
Alameda	163	68%
Garibaldi y Tepito	87	36%

Se puede ver claramente en la tabla 19 la relevancia que tiene para los participantes el Zócalo como elemento de jerarquía nacional, ya que el 88 % lo insertó en el mapa, indiscutiblemente uno de los elementos con mayor consenso entre la muestra.

En la tabla 46 se muestra que los participantes eligieron en mismo porcentaje (36%) representar a dos elementos característicos de nuestra ciudad: Tepito y Garibaldi. Resulta interesante que es exactamente la misma proporción para dos íconos distintos entre sí del Centro Histórico.



HITO-NODO



Tabla 21. Hitos-Nodos que representaron en el mapa del Centro Histórico por los participantes.

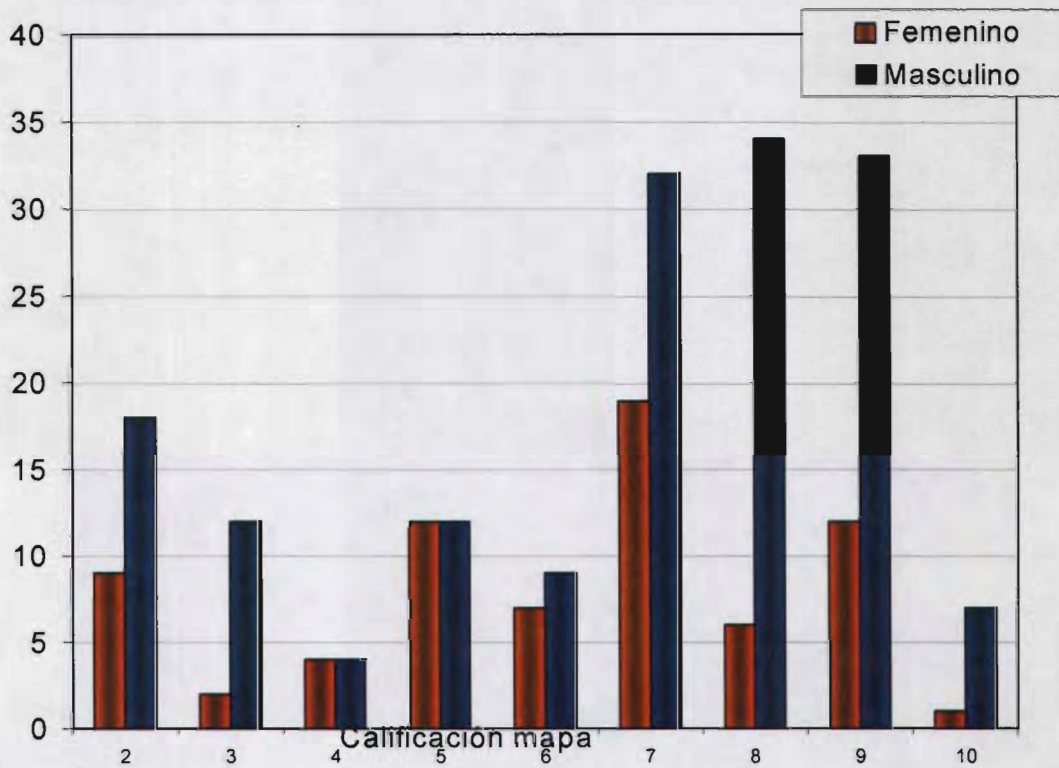
	Participantes	Porcentaje
Catedral Metropolitana	88	38
Palacio Bellas Artes	58	20
Palacio Nacional	40	14

Se muestra en la tabla 21 que el 38 % de la población plasmó en el mapa a uno de los elementos más destacados del Centro Histórico, mientras el Palacio de las Bellas Artes apareció con un 20 % y finalmente Palacio Nacional.



CALIFICACIÓN MAPA-GENERO

Grafica 16. calificación del mapa y participantes por género.

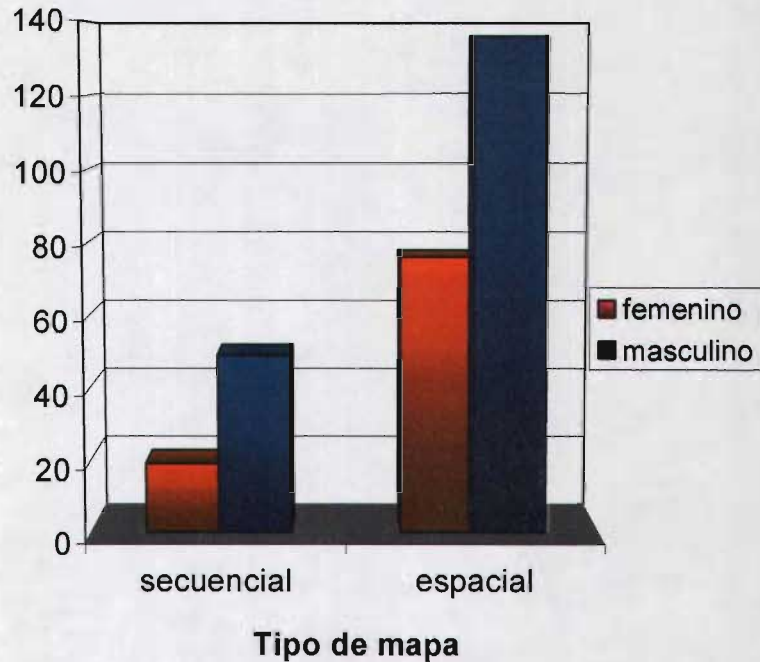


Tal y como se predijo, se encontraron diferencias significativas al considerar el género en la calificación de los mapas $t (1.504)$, $gl (231)$, $p=0.049$, es decir los hombres realizaron mejores mapas y más completos.



TIPO DE MAPA DE LA CIUDAD-GENERO

Gráfica 17. Tipo de mapa de la ciudad y participantes por género.



No se encontraron diferencias significativas al considerar el tipo de mapa realizado y el género de los participantes $t(1.197)$, $gl(278)$, $p=0.232$.

Tabla 22. Tipo de mapa realizado y porcentaje de los participantes por género.

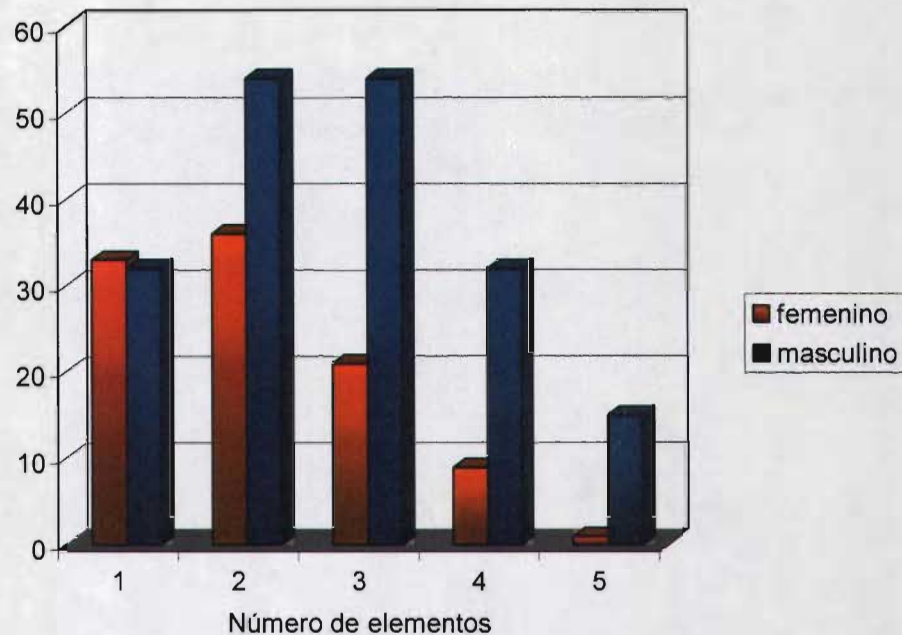
	Femenino	Masculino
Mapa de la ciudad secuencial	20 %	26 %
Mapa de la ciudad espacial	80 %	74 %

Tabla 22. En ella se advierte la tipología en el empleo de mapas acorde al género, el mapa espacial predomina en ambos géneros. Los mapas espaciales son los mapas más empleados por ambos géneros probablemente debido a que sea la manera más comprensible de imaginar y organizar la totalidad de la ciudad.



ELEMENTOS EMPLEADOS-GENERO

Gráfica 18. Elementos empleados en los mapas y participantes por género.



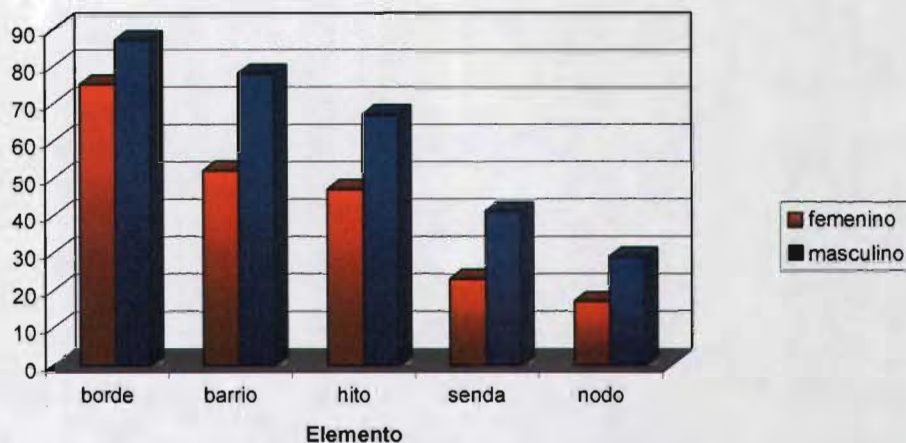
Se encontraron diferencias significativas al considerar el número de elementos empleados para realizar el mapa y el género de los participantes $t(4.64)$, $gl(232)$, $p=0.010$. Lo que se traduce en que los hombres emplearon más elementos para representar a la ciudad generando gráficos más completos.

Tabla 23. Porcentaje de participantes por género y elementos empleados para realizar el mapa.

	Borde	Barrio	Hito	Senda	Nodo
Femenino	75%	52%	47%	23%	17%
Masculino	87%	78%	67%	41.5 %	29%



Gráfica 19. Porcentaje de elementos empleados por género.



En la tabla 23 y en la gráfica 19 se registra el uso diferenciado que hacen los participantes de los elementos para elaborar los mapas. Aparecen en el mismo orden, aunque con porcentajes mayores siempre en el caso de los varones, los elementos utilizados en la elaboración del mapa. Confirmando la elaboración de mapas espaciales, es que se ve el uso predominante de bordes y barrios en ambos géneros; seguido por los articuladores y posteriormente las vías de comunicación entre las partes.

CIERRE LOS OJOS Y PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? Y GENERO

Tabla 24. Porcentaje de participantes por género respecto a la pregunta cierre los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?

	Femenino	Masculino
Contaminación	62 %	63%
Tránsito	36 %	34%
Gente	23 %	36%



En la tabla 24 se representa la respuesta por género en el imaginario colectivo relativo a la ciudad. Se hace patente la coincidencia en las respuestas, sin embargo en la última respuesta hay diferencias acorde al género, manifestándose la ciudad social con más énfasis en los participantes de género masculino haciéndola aparecer en segundo lugar.

No se encontraron diferencias significativas al considerar lo que ven en el imaginario al pensar en la ciudad y el género de los participantes $t(1.141)$, $gl(256)$, $p=0.277$.

DESCRIPCIÓN BREVE DE LA CIUDAD Y GÉNERO

Tabla 25. Porcentaje de participantes por género y descripción breve de la ciudad

	Ciudad	Grande	Sobrepoblada	Contaminada
Femenino	87 %	27%	26%	17 %
Masculino	77 %	28%	14%	18 %

En la tabla 25 se muestra la descripción que hicieron de la ciudad acorde al género. Se aprecia la diferencia que aparece en la descripción en el segundo adjetivo las mujeres refiriéndose más a la sociedad social enfatizando un aspecto negativo en este caso el exceso de población; mientras que los varones mencionaron otro aspecto negativo, que impera en la urbe: la contaminación.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD Y GÉNERO

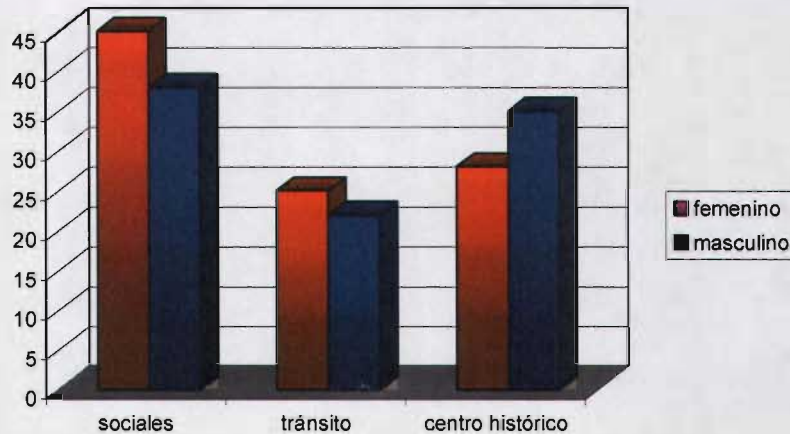
Tabla 26. Porcentaje de participantes por género respecto a los elementos que recordarian en caso de emigrar de la ciudad.

	Sociales	Tránsito	Centro Histórico
Femenino	45 %	25%	28%
Masculino	38%	22%	35 %



En la tabla 26 se manifiesta la respuesta por género relativa a los elementos que recordaría en caso de emigrar y es posible notar las respuestas divergentes en orden, pero no en elementos; en donde las mujeres mencionan en tercer lugar al Centro Histórico, como parte de sus memorias haciendo referencia a la ciudad física. En cambio los varones introducen desde su segunda respuesta a este elemento característico de la ciudad con un porcentaje cercano a su primer respuesta conformada por la ciudad social.

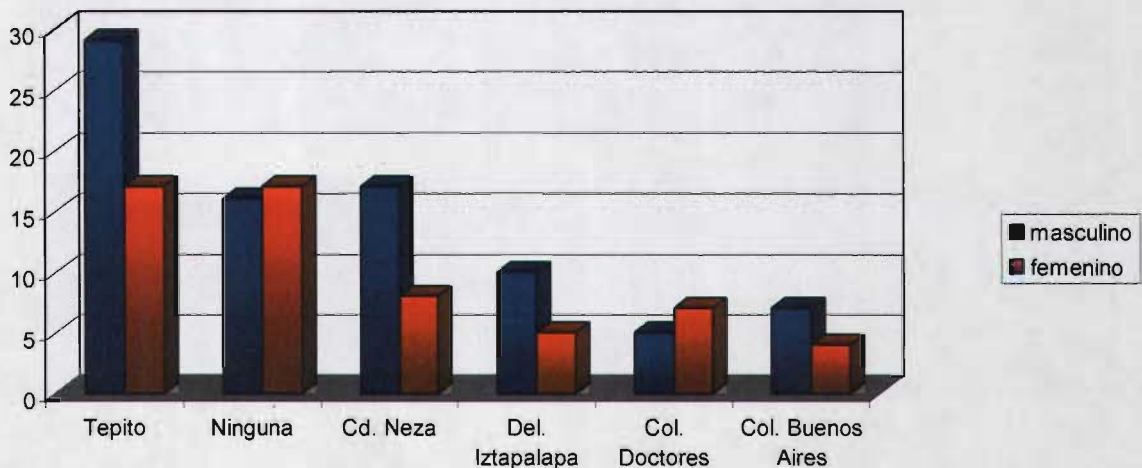
Gráfica 20. Porcentaje de elementos que recordarían según género.



No se encontraron diferencias significativas al considerar lo recordarían de la ciudad y el género de los participantes $t(1.927)$, $gl(213)$, $p=0.055$.

ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN DE LA CIUDAD Y GÉNERO

Gráfica 21. Elementos que desaparecerían de la ciudad y género de los participantes.



En la gráfica 21 se muestran los elementos que desaparecerían de la ciudad por género. Se registra que los hombres dan respuesta más marcada especialmente en el caso de Tepito pero que se manifiesta en todas las respuestas dadas.

No se encontraron diferencias significativas en lo que respecta a elementos que desaparecerían atendiendo al género de los participantes $t(0.900)$, $gl(256)$ $p=0.369$.

Tabla 27. Porcentaje de participantes por género relativo a elementos que desaparecerían de la ciudad si eso fuera posible.

	Tepito	Ninguna	Ciudad Nezahualcoyotl
Femenino	19 %	17 %	10%
Masculino	21%	10 %	14%

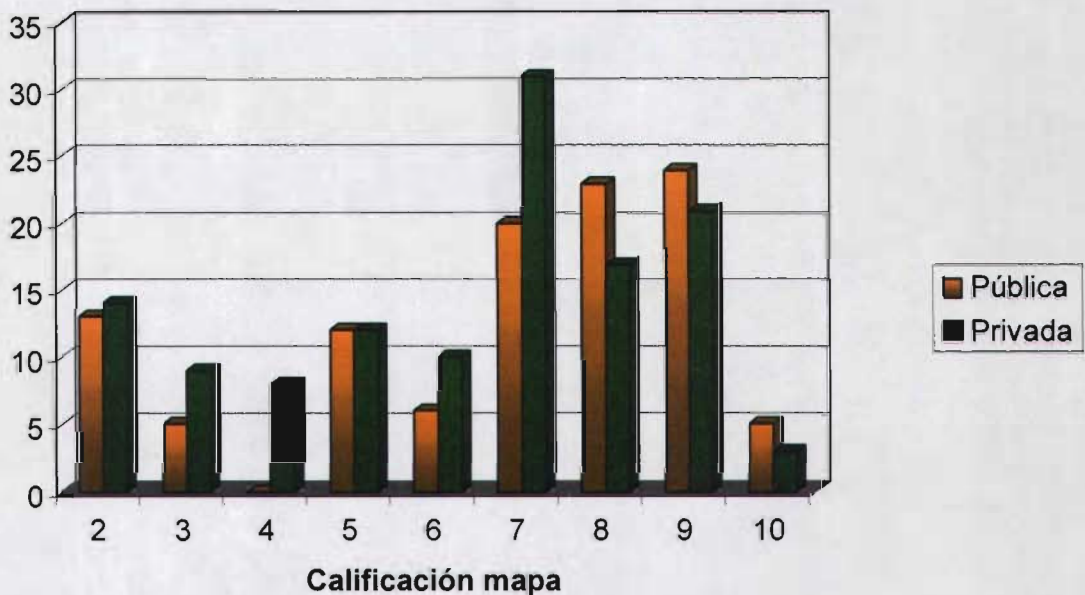
En la tabla 27 se muestra la información relativa a los elementos que desaparecerían si fuera posible; si bien existe coincidencia en la primera respuesta que dan ambos grupos, los porcentajes con que se mencionaron fueron distintos.

Debe destacarse que en ambos casos aparece la opción que implica no eliminar zonas de la ciudad, mientras las mujeres le dan el segundo lugar, para los hombres ocupa el tercer sitio. Fenómeno que se repite de manera inversa en lo que a ciudad Nezahualcoyotl se refiere. Se puede mencionar que los hombres, preocupados por la seguridad incluyen con porcentajes en sus respuestas zonas asociadas con la delincuencia.



CALIFICACIÓN MAPA-MODALIDAD INSTITUCIÓN

Gráfica 22. Calificación del mapa y modalidad de institución.



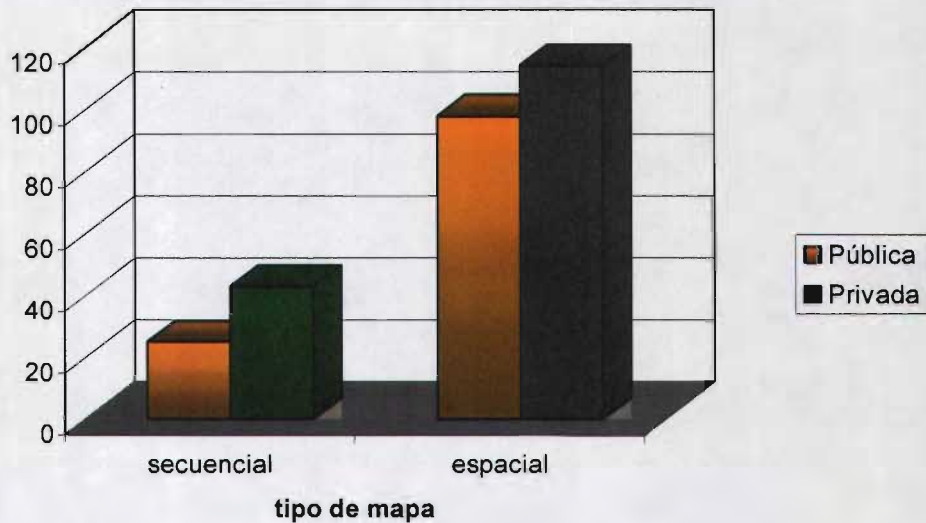
En la gráfica 22 se muestra de acuerdo al tipo de institución la calificación obtenida en los mapas de la ciudad. Destaca el que ningún participante de escuela privada obtuvo calificación de 4, disparándose quienes obtuvieron 7 en esa misma categoría.

No se encontraron diferencias significativas considerando la modalidad de la institución $t (1.607), gl (231), p=0.898$. La modalidad de institución no es factor determinante para la elaboración y por tanto calificación del mapa.



TIPO DE MAPA DE LA CIUDAD-MODALIDAD INSTITUCIÓN

Gráfica 23. Tipo de mapa elaborado y modalidad de institución.



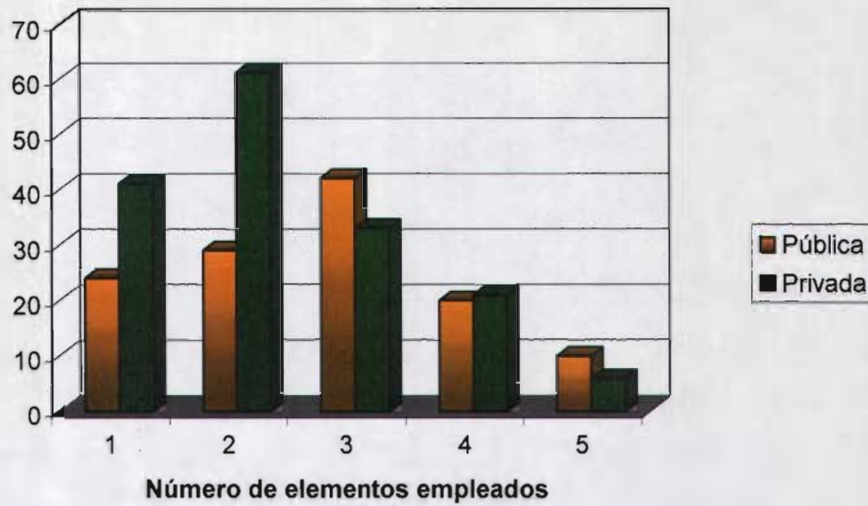
En la gráfica 23 se muestra de acuerdo a la institución, pública o privada, el tipo de mapa elaborado por los participantes. Predominan los mapas espaciales para ambos grupos. Los mapas espaciales representan el modo más útil para dibujar a la ciudad sin importar si se estudia en una institución pública o en una privada.

No se encontraron diferencias significativas en el tipo de mapa realizado por los participantes considerando la modalidad de la institución en la que estudian: $t(1.368)$, $gl(278)$, $p=0.172$.



ELEMENTOS EMPLEADOS EN LOS MAPAS-MODALIDAD INSTITUCIÓN

Gráfica 24. Número de elementos empleados para elaborar los mapas de la ciudad y modalidad de la institución.



En la gráfica 24 se representa la cantidad de elementos empleados por los participantes para representar gráficamente a la ciudad. Resalta el que son limitados los casos que emplearon los cinco tipos de elementos mencionados por Lynch.

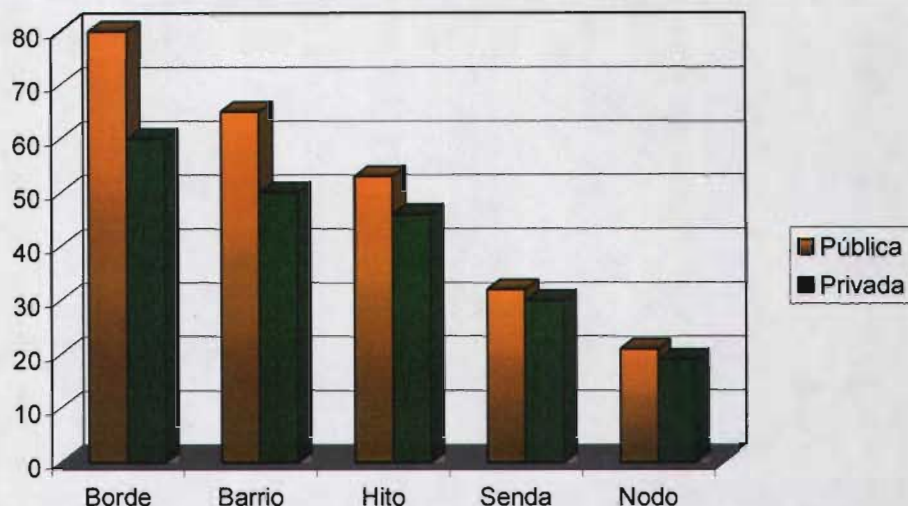
Se encontraron diferencias significativas en los elementos empleados en el dibujo de los mapas considerando la modalidad de la institución de los participantes: $t (2.800)$, $gl (256)$, $p=0.005$. Quienes estudian en instituciones públicas emplearon más elementos en sus mapas.

Tabla 28. Porcentaje de elementos empleados respecto a la modalidad de institución.

	Borde	Barrio	Hito	Senda	Nodo
Pública	80%	65%	53%	32%	21%
Privada	60%	50%	46%	30 %	19%



Gráfica 25. Porcentaje de elementos empleados y modalidad institución.



En la gráfica 25 y en la tabla 28 se muestra la distribución de los elementos empleados por los participantes en la elaboración de los mapas.

CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? -MODALIDAD INSTITUCIÓN

Tabla 29. Porcentaje de participantes y modalidad de la institución ante la pregunta *cierra los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?*

	Pública	Privada
Contaminación	64%	70%
Gente	55%	50%
Tránsito	27%	36%

Tabla 29 en donde se muestra la visión que se tiene del la ciudad según la modalidad de Institución a la que se pertenecen si bien ambos grupos coinciden en las respuestas, los participantes de escuelas privadas lo hacen de manera más marcada al tener porcentajes más altos para cada rubro.



No se encontraron diferencias significativas en los elementos que conforman el imaginario de la ciudad considerando la modalidad de la institución de los participantes: $t (1.549)$, $gl (256)$, $p=0.117$.

DESCRIPCIÓN BREVE DE LA CIUDAD Y MODALIDAD INSTITUCIÓN

Tabla 30. Porcentaje de participantes por tipo de institución y descripción que hacen de la ciudad.

	Ciudad	Grande	Contaminada
Pública	76 %	33%	16 %
Privada	84 %	25%	21 %

En la tabla 30 se muestra que acorde a la modalidad comparten la visión de la ciudad lo que deriva en su descripción.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD -MODALIDAD INSTITUCIÓN

Tabla 31. Porcentaje de participantes por tipo de institución y elementos que recordarían si se fueran de la ciudad.

	Centro Histórico	Sociales	Tránsito
Pública	47%	34%	17%
Privada	31%	49%	35%

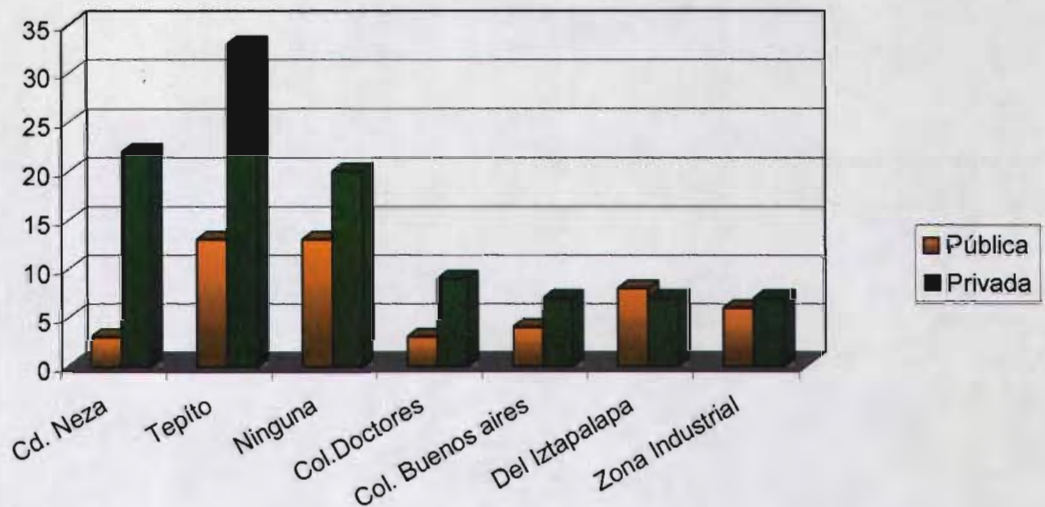


En tabla 31 se hace referencia a los elementos de la ciudad que recordarían los participantes si se fueran mediado por la modalidad de la institución. Los estudiantes de escuelas públicas ubican en primer lugar al Centro Histórico; mientras que el grupo que estudia en escuelas privadas mencionan elementos sociales. Los elementos se repiten en ambos grupos pero quienes estudian en instituciones públicas son más enfáticos en sus opiniones.

No se encontraron diferencias significativas en los elementos que recordarían de la ciudad considerando la modalidad de la institución de los participantes: $t(1.703)$, $gl(213)$, $p=0.090$.

ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN DE LA CIUDAD-MODALIDAD INSTITUCIÓN

Gráfica 25. Elementos que desaparecerían los participantes y modalidad de la institución



En la gráfica 25 se muestran los elementos que desaparecerían los participantes de acuerdo a la modalidad de institución en que realizan sus estudios profesionales. Tepito y Ciudad Nezahualcoyotl ocupan los primeros lugares seguido por la elección de no eliminar ninguna.



Tabla 32. Porcentaje de participantes y elementos de la ciudad que desaparecerían si fuera posible.

	Tepito	Ninguna	Cd. Nezahualcoyotl
Pública	13%	13%	3 %
Privada	21%	13 %	14%

Tabla 32 se muestran las zonas que desaparecerían considerando la modalidad de la institución a la que pertenecen es interesante advertir que hay coincidencia en la primera opción mencionan un barrio; quienes estudian en escuelas públicas le dan el mismo porcentaje a no desaparecer ninguna parte de la ciudad; mientras que los de escuelas privadas lo mencionaron como tercera respuesta incluyendo otro barrio en la repuesta.

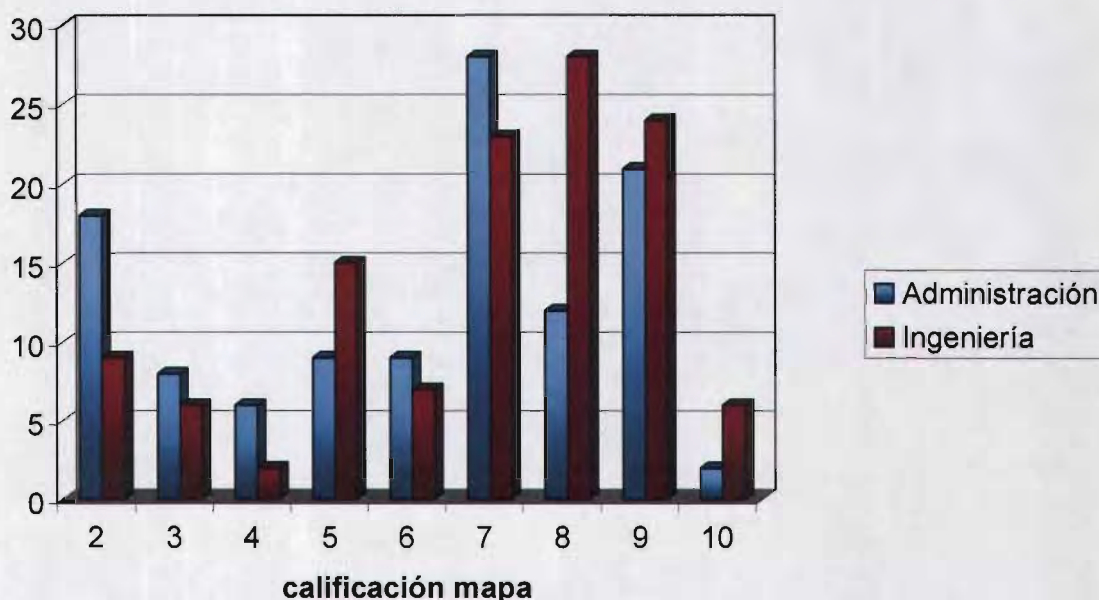
No se encontraron diferencias significativas en los elementos que desaparecerían de la ciudad considerando la modalidad de la institución de los participantes: $t(1.512)$, $gl(251)$, $p=0.132$.



AREA DE ESPECIALIZACIÓN

CALIFICACIÓN MAPA-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Gráfica 26. Calificación de mapa y área de especialización de los participantes



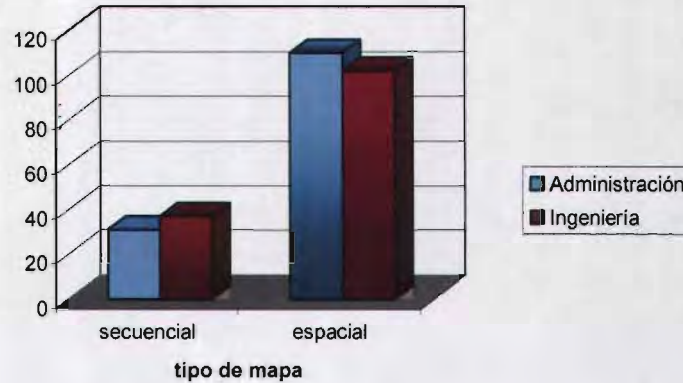
En la gráfica 26 se muestra la calificación que obtuvieron en los mapas los participantes considerando el área de especialización.

Se encontraron diferencias significativas en la calificación de los mapas de la ciudad considerando el área de especialización de los participantes: $t(2.592)$, $gl(231)$, $p=0.010$. Los ingenieros obtuvieron calificaciones más altas, es decir elaboraron mejores mapas.



TIPO DE MAPA-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Grafica 27. Tipo de mapa elaborado y área de especialización.

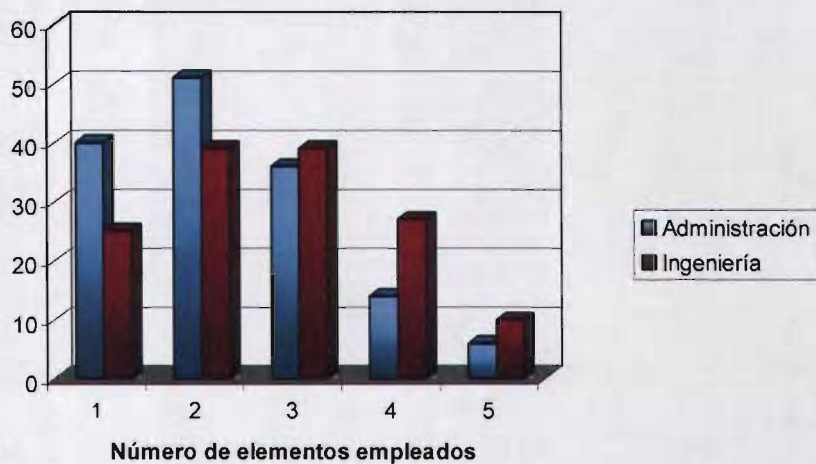


En la gráfica 27 se exhibe atendiendo al área de especialización el tipo de mapa que elaboraron los participantes. Mapa espacial es el mapa dominante en la respuesta, siendo más marcada por parte de los participantes del área de administración.

No se encontraron diferencias significativas en el tipo de mapa elaborado considerando el área de especialización de los participantes: $t (.902)$, $gl (278)$, $p=0.368$.

ELEMENTOS EMPLEADOS-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Grafica 28. Elementos empleados para realizar los mapas y área de especialización.



En la gráfica 28 se observa que los ingenieros emplean más elementos para representar gráficamente la ciudad, mientras los administradores recurren a un menor número de elementos en sus mapas.

Se encontraron diferencias significativas en el número de elementos empleados en el mapa de la ciudad considerando el área de especialización de los participantes: $t(3.090)$, $gl(285)$, $p=0.002$. Es decir los ingenieros emplean más elementos en sus mapas, haciendo así mapas mejores y más completos.

CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE?-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Tabla33. Porcentaje de participantes por área de especialización respecto a la pregunta *cierra los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?*

	Administración	Ingeniería
Contaminación	67%	64%
Gente	36%	51%
Tránsito	40%	37%

En la tabla 33 se muestra considerando el área de especialización, el imaginario de la ciudad. La formación profesional no alteró los elementos que integran la imagen. Aunque si el orden, para los ingenieros ocupa el segundo lugar gente, mientras que para los administradores es el tránsito. No se encontraron diferencias significativas en lo que ven de la ciudad atendiendo al área de especialización: $t(.527)$, $gl(256)$, $p=0.189$.



BREVE DESCRIPCIÓN DE LA CIUDAD Y AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Tabla 34. Porcentaje de participantes por área de especialización y descripción que hacen de la ciudad.

	Ciudad	Grande	Sobrepoblada	Contaminada
Administración	82%	30 %	26%	17%
Ingeniería	80%	28%	18%	16%

En esta tabla 34 se muestra considerando el área de especialización la descripción que hacen de la ciudad y se hace evidente que ambos grupos perciben a la sobrepoblación como una característica dominante de la ciudad.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Tabla 35. Porcentaje de participantes respecto a los elementos que recordarían en caso de emigrar de la ciudad.

	Sociales	Centro Histórico	Tránsito
Administración	43%	26%	22%
Ingeniería	39%	22%	25%

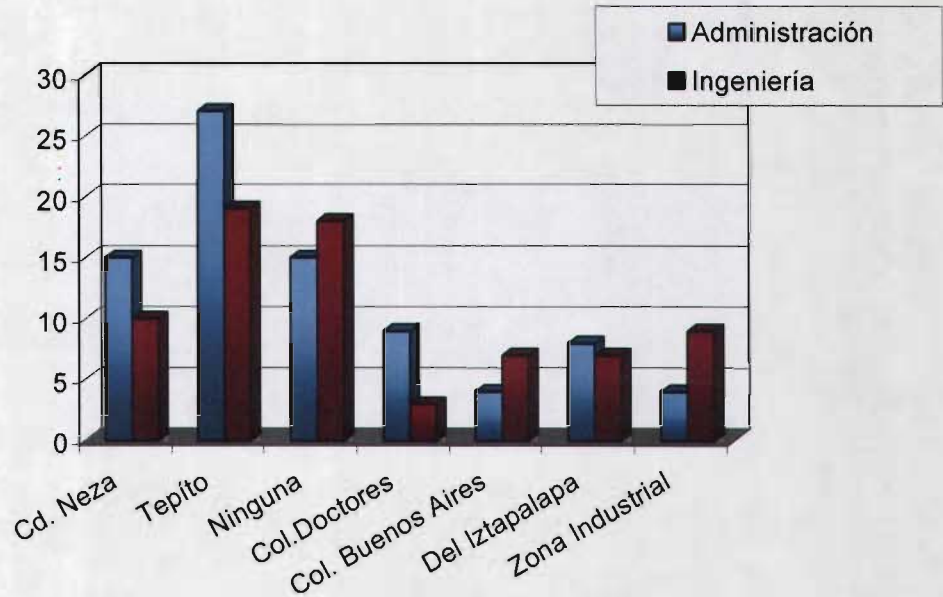
En la tabla 35 se observa que atendiendo al área de especialización se muestran los elementos que recordarían en caso de dejar la ciudad. Nuevamente hay coincidencia en las respuestas. Aunque en el caso de administración ubican al Centro Histórico en segundo lugar y al tránsito en tercer0, mientras que los ingenieros invierten las posiciones.

No se encontraron diferencias significativas en lo que recordarían atendiendo al área de especialización: $t(1.449)$, $gl(213)$, $p=0.149$.



ELEMENTOS QUE DESAPARECERÍAN DE LA CIUDAD-AREA DE ESPECIALIZACIÓN

Grafica 29. Elementos que desaparecerían y área de especialización de los participantes.



En la gráfica 29 se muestra la respuesta por área de especialización que dieron al reactivo relativo a desaparecer elementos de la ciudad. Tepito aparece en primer lugar, con más énfasis por parte de quienes estudian administración.

Tabla 36. Porcentaje de participantes y elementos de la ciudad que desaparecerían de ser posible.

	Tepito	Ninguna	Cd. Nezahualcoyotl
Administración	20 %	11%	11%
Ingeniería	17%	16%	9%

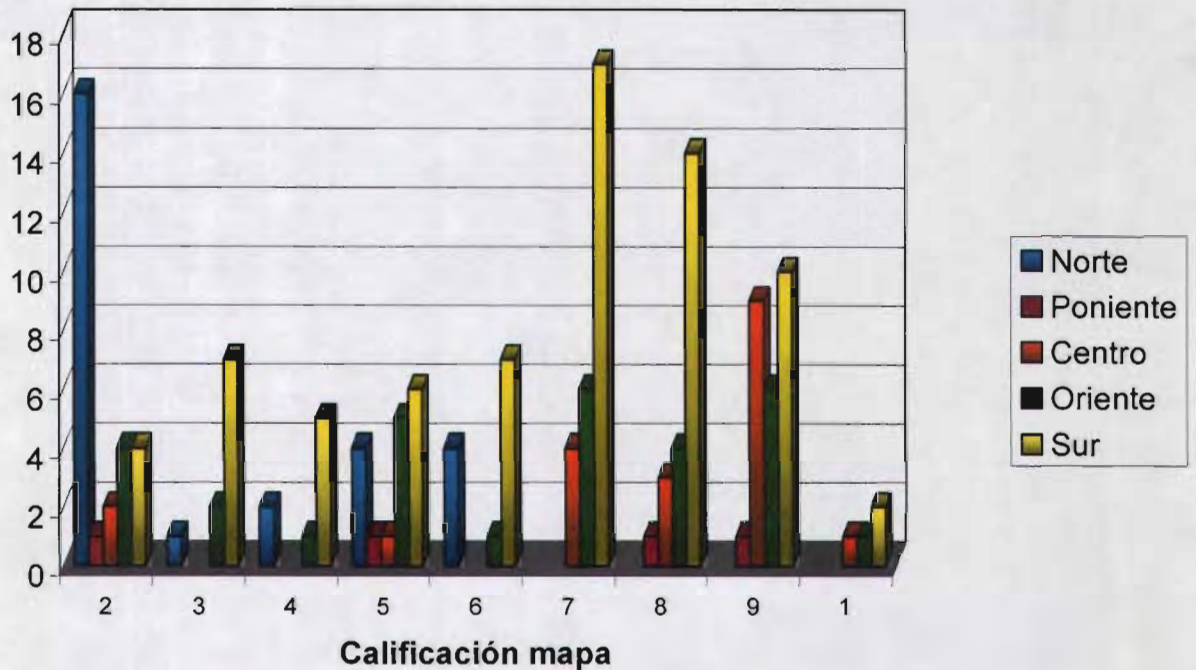
En atención al área de especialización se muestran en la tabla 36 las partes elegidas para desaparecer; las coincidencias son evidentes, los ingenieros y los administradores manifiestan mediante la respuesta su deseo por eliminar barrios asociados a la delincuencia, aunque también se manifiestan por dejar toda la ciudad como está.

No se encontraron diferencias significativas en el reactivo: $t(1.449)$, $gl(213)$, $p=0.149$.



CALIFICACIÓN MAPA-ZONA DE RESIDENCIA

Grafica 30. Calificación mapa y zona de residencia de los participantes



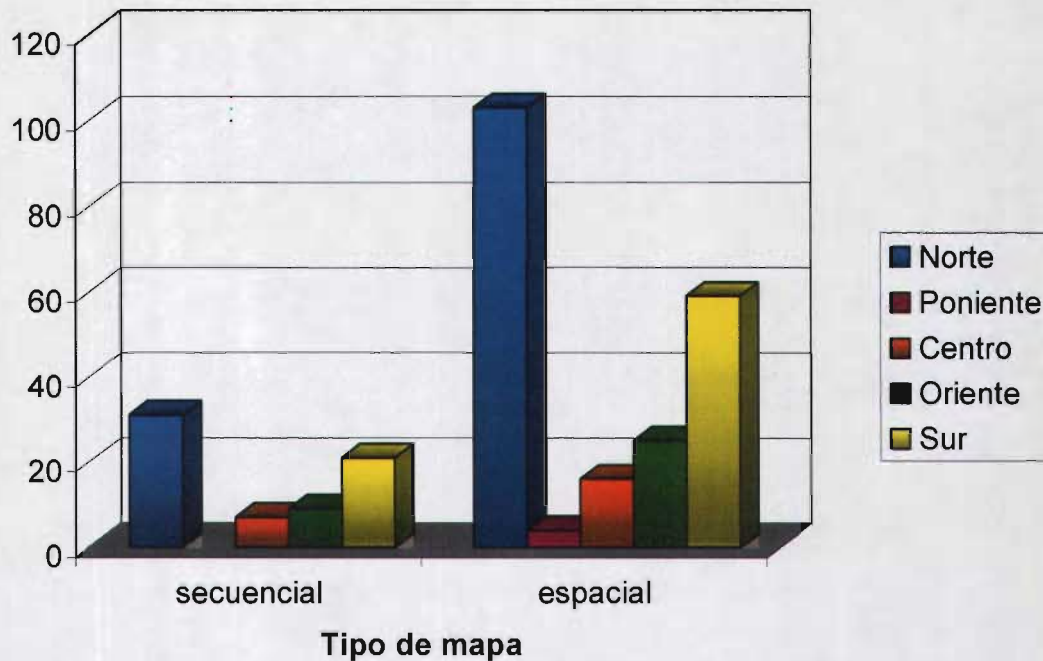
En la gráfica 30 se muestra la calificación que obtuvieron los participantes considerando la zona de la ciudad en que residen. Es notable que solamente casos contados de solo tres zonas (sur, oriente y centro) obtuvieron la más alta calificación.

No se encontraron diferencias significativas en el reactivo ANOVA (1.359), gl (226), p=0.128.



TIPO DE MAPA-ZONA DE RESIDENCIA

Gráfica 31. Tipo de mapa elaborado y zona de residencia de los participantes.



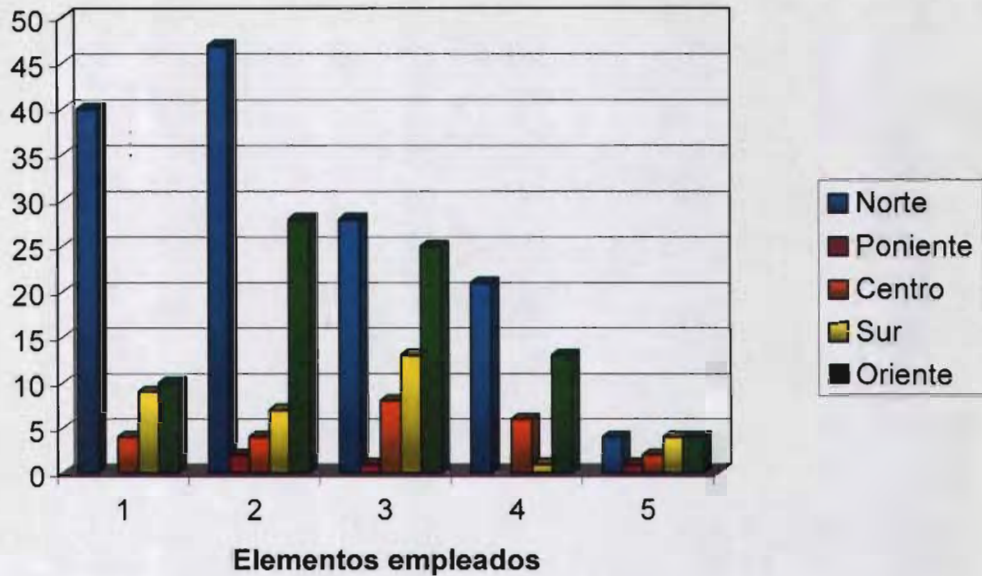
En la gráfica 31 se muestra el tipo de mapa (espacial o secuencial) que elaboraron los estudiantes de acuerdo a la zona de residencia. Los mapas espaciales sobresalen como elemento más expresado, en la gráfica para todos los grupos.

No se encontraron diferencias significativas ANOVA (0.508), gl (270), p=0.730.



ELEMENTOS EMPLEADOS PARA ELABORAR MAPA Y ZONA DE RESIDENCIA

Gráfica 32. Elementos empleados en los mapas y zona de residencia de los participantes.



En la gráfica 32 se muestra gráficamente el número de elementos de acuerdo con Lynch, empleados por los participantes según su zona de residencia. Se observa que participantes de todas las zonas incluyeron la totalidad de los elementos. Destaca el hecho de que los residentes de la zona norte emplearon menos elementos en sus mapas, mientras que los residentes de otras zonas se distribuyen de manera menos contrastante en el gráfico.

Se encontraron diferencias significativas ANOVA (2.511), $gl(277)$, $p=0.042$. Lo que quiere decir que la zona de residencia tiene influencia en el número de elementos empleados.



CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? -ZONA DE RESIDENCIA

Tabla 37. Porcentaje de participantes por zona de residencia a la pregunta cierre los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?

	Norte	Poniente	Centro	Oriente	Sur
Contaminación	70%	--	44%	58%	56%
Gente	44%	--	57%	51%	32%
Tránsito	55%	100%	41%	49%	38%

Tabla 37. De acuerdo a la zona de residencia se muestra la primera imagen que ven de la ciudad Destaca que tránsito es el elemento común a todos los grupos; mientras que contaminación aparece en primer lugar en tres zonas de residencia y para quienes habitan en la zona centro mencionaron en primer lugar gente.

No se encontraron diferencias significativas ANOVA (1.129), gl(251), $p=0.344$.



BREVE DESCRIPCIÓN-ZONA DE RESIDENCIA

Tabla 38. Participantes por zona de residencia y descripción de la ciudad

	Ciudad	Grande	Sobrepoblada
Norte	84%	29%	23 %
Poniente	50%	25%	----
Centro	79%	20%	15%
Oriente	84%	49%	27%
Sur	76%	22%	23%

Considerando la zona de residencia se ve en la tabla 38 la descripción que hacen de la ciudad. Al menos la mitad de los participantes de cada zona de residencia mencionaron el mismo sustantivo. Casi la mitad de los residentes de la zona oriente la describen como grande y sorprende que para quienes residen en la zona poniente solamente emplearon un adjetivo.



RECORDARIA-ZONA DE RESIDENCIA

Tabla 39. Porcentaje de participantes por zona de residencia y elementos de la ciudad que recordaría si emigrara.

	Sociales	Tránsito	Centro Histórico
Norte	53%	32%	34%
Poniente	---	75%	-----
Centro	25%	5%	38%
Oriente	47%	30%	24%
Sur	27%	30%	54%

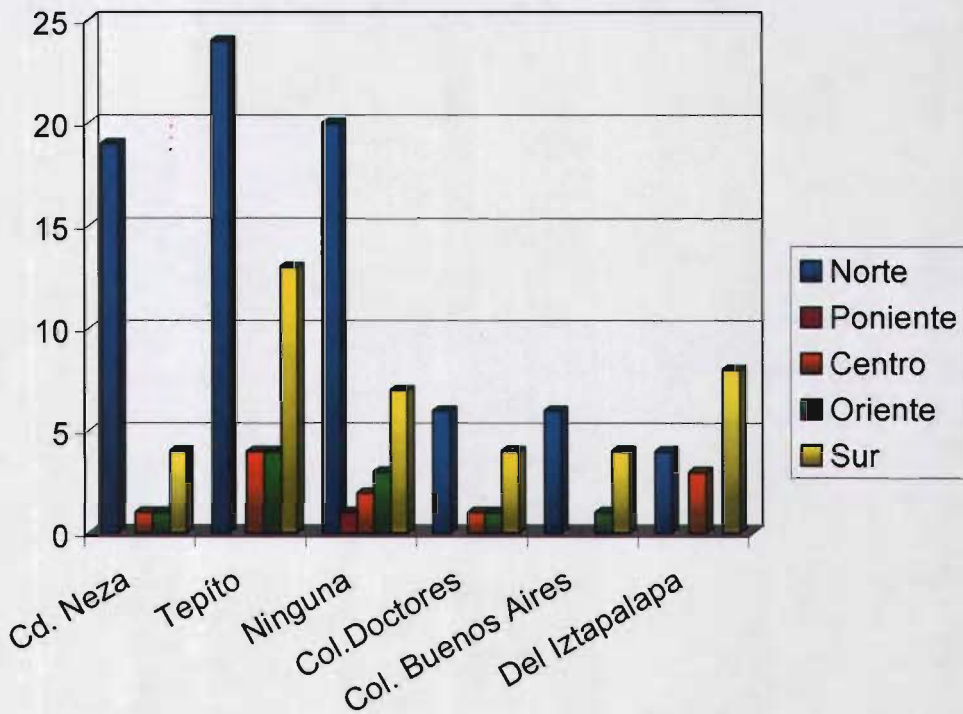
En la tabla 39 se establecen los elementos que recordarían de la ciudad atendiendo a su zona de residencia. Tránsito aparece mencionado por participantes de las 5 zonas de la ciudad, aunque en distinto orden y con distinta intensidad; Elementos sociales aparecen en 4 de las 5 zonas lo mismo que el Centro Histórico aunque en distinto orden. Destaca que el tránsito ocupara el 75% de las menciones de quienes residen en el poniente, haciendo referencia a lo conflictivo que resulta el desplazamiento en la zona.

Se encontraron diferencias significativas ANOVA(2.520), gl (205) $p=0.042$. Lo que implica que la zona de residencia influye en los elementos que recordarían de la ciudad.



ELEMENTOS QUE DESPARECERIAN Y ZONA DE RESIDENCIA

Gráfica33.Elementos que desaparecerían los participantes según su zona de residencia.



En la gráfica 33 se muestran los principales elementos que desaparecerían de la ciudad los participantes por zona de residencia. Tepito aparece como la zona más mencionada por todos los grupos. Mientras que en el segundo lugar se empieza a dispersar la respuesta, apareciendo el Centro Histórico, Ciudad Nezahualcoyotl, La Colonia Doctores e Iztapalapa, entre otros, zonas que en mayor o menor grado están asociadas con la delincuencia.



Tabla 40. Porcentaje de participantes por zona de residencia y elementos que desaparecería de la ciudad si fuera posible.

	Tepito	Ninguna	Cd. Nezahualcoyotl	Centro Histórico
Norte	18%	15%	15%	7%
Poniente	----	30%	----	20%
Centro	21%	11%	5%	(Colonia Doctores 15%)
Oriente	18%	11%	5%	14%
Sur	19%	10%	6%	(Del. Iztapalapa 15%)

En la tabla 40 se alude a los elementos que desaparecerían de la ciudad según la zona de residencia. Tepito se convierte en el común denominador de 4 grupos ocupando el primer lugar para estos. Sorprende que mencionaron *ninguna* los cinco grupos como segunda opción para 4 de ellos y como respuesta dominante de quienes residen en la zona poniente. Destaca que tres de los grupos eliminarían al Centro histórico incluso como segunda opción (poniente y oriente) mientras que para quienes residen en el centro mencionaron a la Colonia Doctores en segundo lugar. Se mencionaron lugares asociados con la delincuencia.

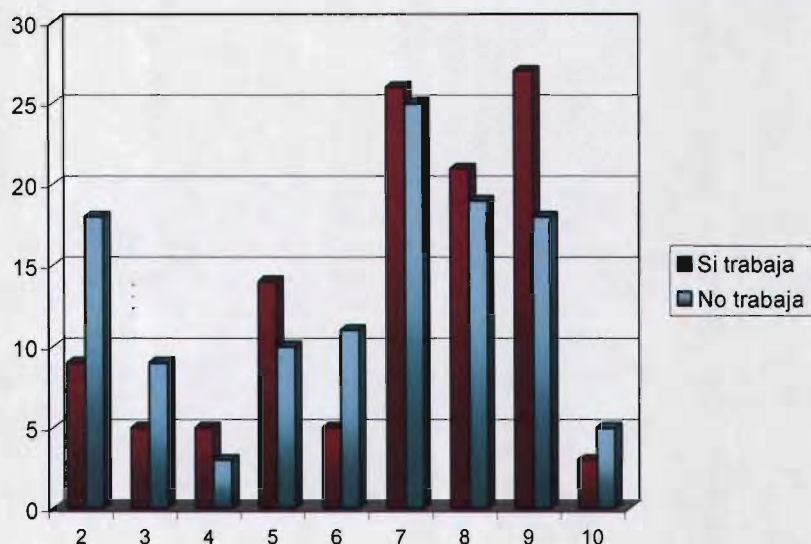
No se encontraron diferencias significativas en el reactivo ANOVA (0.348), gl (244), $p=0.846$.



CONDICION LABORAL

CALIFICACIÓN MAPA-CONDICION LABORAL

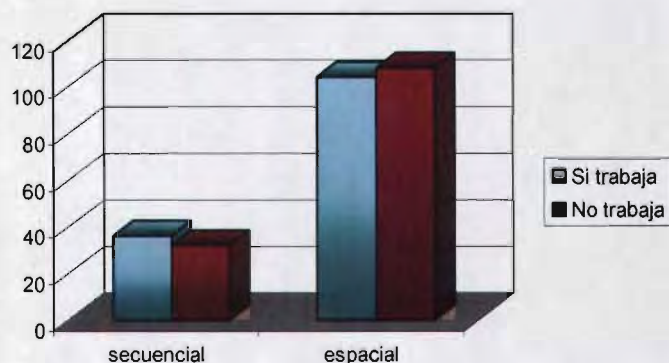
Gráfica 34. Calificación de mapa y condición laboral de los participantes.



En la gráfica 34 se muestra la calificación obtenida en los mapas los participantes de acuerdo a su condición laboral. Resalta que quienes trabajan obtienen calificaciones mayores en los mapas. No se encontraron diferencias significativas en el reactivo $t(1.813)$, $gl(231)$ $p=0.071$. Es decir la condición laboral no influye en la calificación obtenida en los mapas.

TIPO MAPA-CONDICION LABORAL

Gráfica 35. Tipo de mapa elaborado y condición laboral de los participantes.

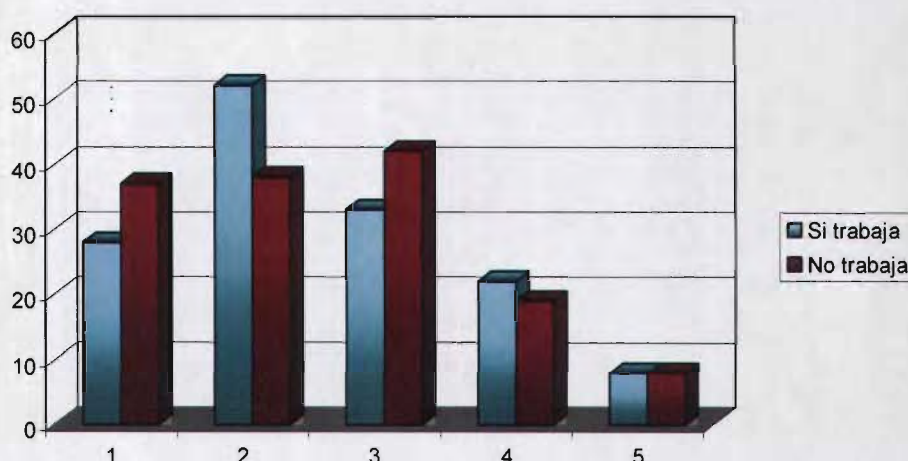


En la gráfica 35 se observa que los mapas espaciales dominaron en la expresión gráfica de la ciudad para ambos grupos.

No se encontraron diferencias significativas $t(0.556)$, $gl(278)$, $p=0.579$. La condición laboral no influye en el tipo de mapa elaborado.

ELEMENTOS EMPLEADOS-CONDICION LABORAL

Gráfica 36. Número de elementos empleados para elaborar el mapa y participantes según condición laboral.



En la gráfica 36 se muestra el número de elementos empleados por los participantes de acuerdo a su condición laboral.

No se encontraron diferencias significativas $t(332)$, $gl (285)$ $p=0.740$. Lo que significa que la condición laboral no influye en el número de elementos empleados para realizar los mapas.



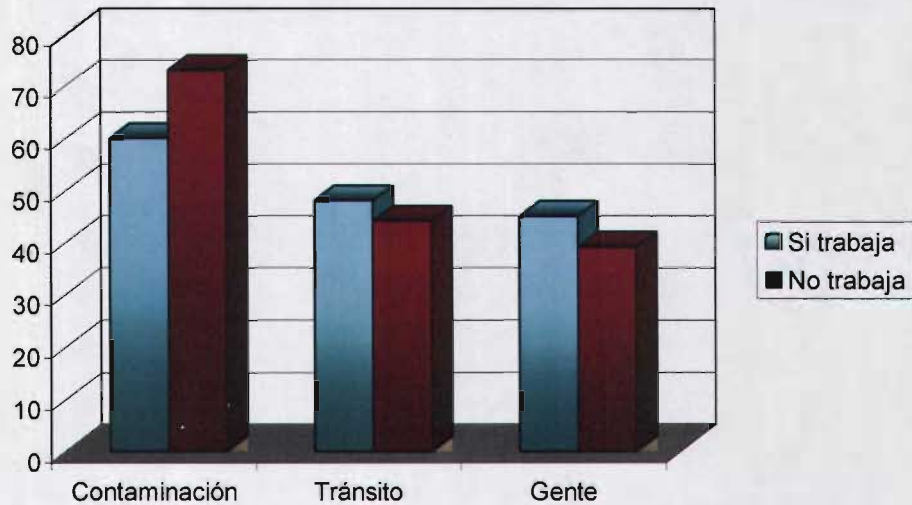
CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? Y CONDICION LABORAL

Tabla 41. Porcentaje de participantes según condición laboral respecto a la pregunta *cierra los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?*

	Trabaja	No trabaja
Contaminación	60%	73%
Tránsito	48%	44%
Gente	45%	39%

La movilidad urbana y los elementos que registran se muestran en la tabla 41 si bien la muestra se compone de estudiantes, lo que implica por si mismo movimientos en la ciudad pero además quienes trabajan realizan más desplazamientos lo que se manifiesta en lecturas del ambiente urbano.

Grafica 37. Elementos que ven los participantes según condición laboral.



En la gráfica 37 se muestra cómo varían los porcentajes aún cuando las respuestas sean las mismas para ambos grupos. Quienes trabajan perciben más contaminación y menos gente respecto al grupo de quienes no trabajan.

No se encontraron diferencias significativas en el reactivo $t(.321)$, $gl(256)$, $p=0.748$.

BREVE DESCRIPCIÓN-CONDICION LABORAL

Tabla 42. Participantes según condición laboral y descripción de la ciudad.

	Ciudad	Grande	Sobrepoblada
Trabaja	48%	28%	14%
No trabaja	52%	26%	15%

En la tabla 42 se describe la ciudad por los participantes divididos ahora por condición laboral. La descripción hace evidente que sin importar si trabajan o no, registran la misma imagen y así la describen.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD Y CONDICION LABORAL

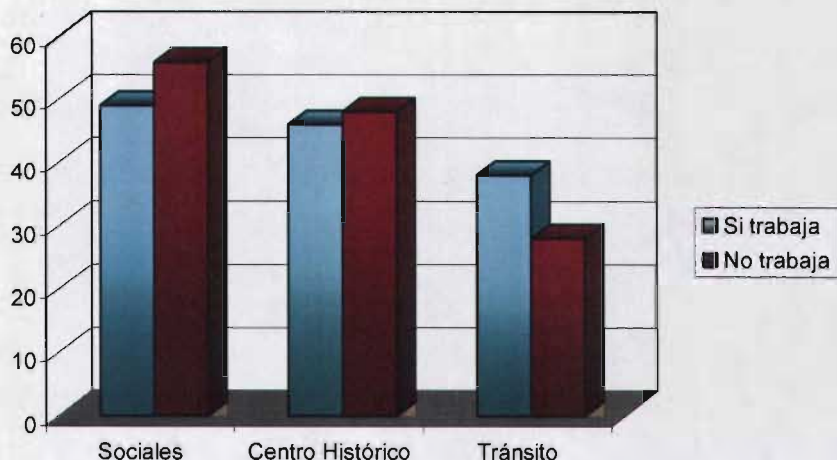
Tabla 43. Participantes por condición laboral y elementos de la ciudad que recordaría si emigrara.

	Sociales	Centro Histórico	Tránsito
Trabaja	49%	46%	38%
No trabaja	56%	48%	28%

Se pueden ver en la tabla 43 coincidencias en el orden de las respuestas. Destaca lo alto de los porcentajes en las primeras dos respuestas. Elementos sociales tales como familia, amigos y gente fueron la respuesta más expresada; seguida muy de cerca, especialmente por quienes no trabajan por el Centro histórico y el tercer sitio lo ocupa una característica de la ciudad en los últimos tiempos.



Gráfica 38. Elementos que recordarían los participantes según condición laboral.



En la gráfica 38 se muestra cómo los porcentajes dados por ambos grupos difieren, pero conservan el mismo orden.

No se encontraron diferencias significativas $t (.137)$, $gl (213)$ $p=.0891$. Lo que significa que la condición laboral no determina lo que los participantes recordarían de la ciudad si se fueran.

ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN DE LA CIUDAD Y CONDICION LABORAL

Tabla 44. Participantes por condición laboral y elementos de la ciudad que desaparecerían de ser posible.

	Tepito	Ninguna	Cd. Nezahualcoyotl
Trabaja	17%	15%	10%
No trabaja	19%	11%	10%

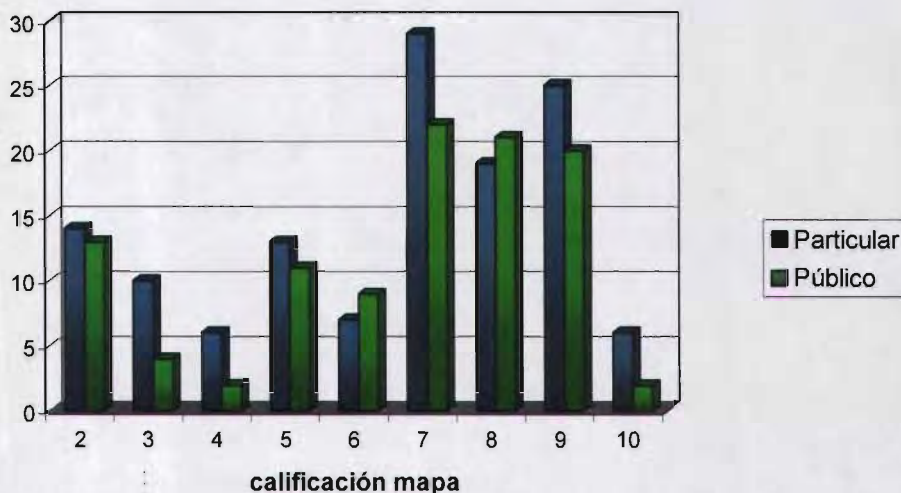
Se muestra en la tabla 44 una total coincidencia en las respuestas, la condición laboral no influye en la respuesta al reactivo. Nuevamente se observa que el segundo lugar lo ocupa el no desaparecer elementos de la ciudad, teniendo en los extremos de la respuesta dos zonas conflictivas.

No se encontraron diferencias significativas $t (0.988)$, $gl (251)$, $p=0.324$.



CALIFICACIÓN MAPA-MEDIO DE TRANSPORTE

Gráfica 39. Calificación obtenida en el mapa por los participantes de acuerdo al medio de transporte empleado.



En la gráfica 39 se muestra que al considerar el medio de transporte empleado por los participantes varía la distribución de las calificaciones obtenidas por ambos grupos. Quienes utilizan transporte particular obtiene mejores calificaciones por parte de los jueces.

TIPO DE MAPA ELABORADO Y MEDIO DE TRANSPORTE

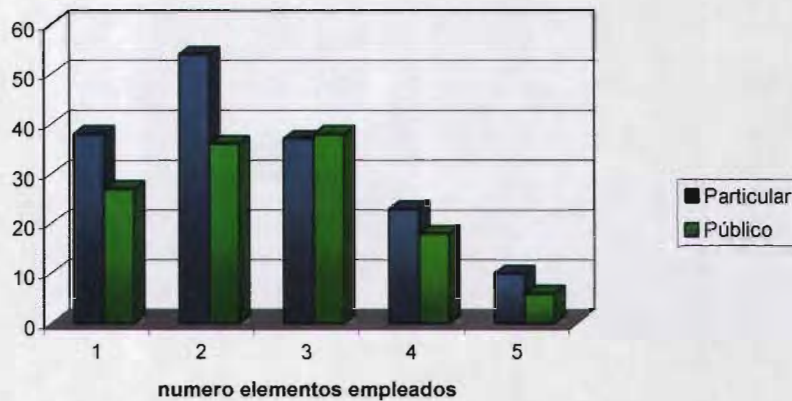
Gráfica 40. Tipo de mapa elaborado por los participantes de acuerdo al tipo de transporte empleado.



En la gráfica 40 se muestra que el mapa espacial es el mapa más elaborado por los participantes, con una respuesta más frecuente por parte de quienes emplean transporte particular.

ELEMENTOS EMPLEADOS Y MEDIO DE TRANSPORTE

Grafica 41. Número de elementos empleados en elaborar un mapa y medio de transporte empleado por los participantes.



En la gráfica 41 se observa cuantos elementos fueron utilizados para elaborar el mapa por los participantes de acuerdo al tipo de transporte empleado.

No se encontraron diferencias significativas $t(0.415)$, $gl(285)$, $p=0.678$. El medio de transporte no influye en el número de elementos empleados.

CIERRE LOS OJOS Y PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? -MEDIO DE TRANSPORTE

Tabla 45. Participantes por medio de transporte empleado respecto a la pregunta cierre los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?

	Particular	Público
Contaminación	63%	72%
Tránsito	43%	36%
Gente	51%	54%



En la tabla 45 se observa que ambos grupos perciben los mismos elementos, contaminación y tránsito agobian a quienes se desplazan en la ciudad pero quienes viajan en transporte público le dan más peso a gente como segunda opción, incluyendo en tercera categoría al tránsito vehicular. Resalta el alto porcentaje con que perciben contaminación quienes viajan en transporte público. No se encontraron diferencias significativas $t(1.315)$, $gl(256)$, $p=0.190$.

BREVE DESCRIPCIÓN-MEDIO DE TRANSPORTE

Tabla 46. Participantes por medio de transporte empleado y la descripción de la urbe.

	Ciudad	Grande	Contaminada
Particular	84%	27%	25%
Público	77%	38%	23%

Se hace evidente en la tabla 46 la total coincidencia en la descripción sin que altere la percepción el medio de transporte utilizado.

RECORDARIA-MEDIO DE TRANSPORTE

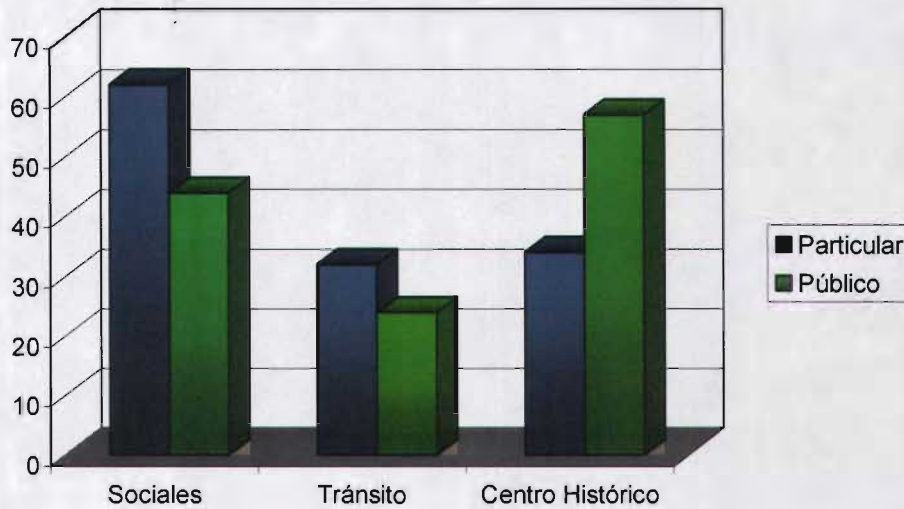
Tabla 47. Participantes por medio de transporte empleado y elementos de la ciudad que recordaría si emigrara.

	Sociales	Tránsito	Centro Histórico
Particular	62%	32%	34%
Público	44%	24%	57%

En la tabla 47 se exponen las respuestas de los participantes respecto a lo que recordarían: elementos sociales ocupan el primer lugar en la respuesta para quienes viajan en transporte particular y Centro Histórico segundo sitio; mientras que para el grupo de usuarios de transporte público es inverso ese orden.



Gráfica 42. Elementos que recordarían los participantes y tipo de transporte empleado.



En la gráfica 42 se muestran los elementos mencionados por los participantes. Nótese el orden inverso en que se mencionaron elementos por ambos grupos para las primeras dos respuestas y la coincidencia en tránsito como tercera.

No se encontraron diferencias significativas $t(.069)$, $gl(213)$, $p=0.286$.

ELEMENTOS QUE DESPARECERIAN DE LA CIUDAD -MEDIO DE TRANSPORTE

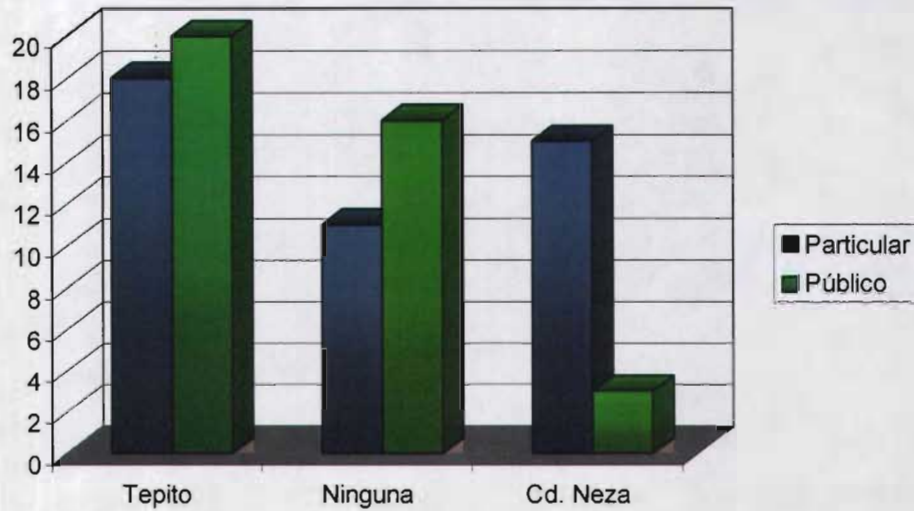
Tabla 48. Participantes por medio de transporte empleado y elementos de la ciudad que desaparecería si fuera posible.

	Tepito	Ninguna	Cd. Nezahualcoyotl
Particular	18 %	11%	15%
Público	20%	16%	3%

En la tabla 48 se observa que el primer lugar es coincidente en ambos grupos aunque con porcentajes distintos; después no hay coincidencias en el orden de los elementos mencionados destacando que Ciudad Nezahualcoyotl aparece como segundo lugar para quienes usan transporte particular y con un porcentaje casi nulo para el otro grupo.



Gráfica 43. Elementos que desaparecerían los participantes según medio de transporte empleado.



En la gráfica 43 se muestran los elementos que desaparecerían los participantes. Tepito ocupa el primer lugar en ambos grupos, pero la mayor divergencia la encontramos con Ciudad Nezahualcoyotl que para un grupo ocupa el segundo lugar y para el otro tiene un porcentaje mínimo.

No se encontraron diferencias significativas $t(0.645)$, $gl(251)$, $p=0.519$.



5

Análisis adicional



CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? E INSTITUCION EDUCATIVA

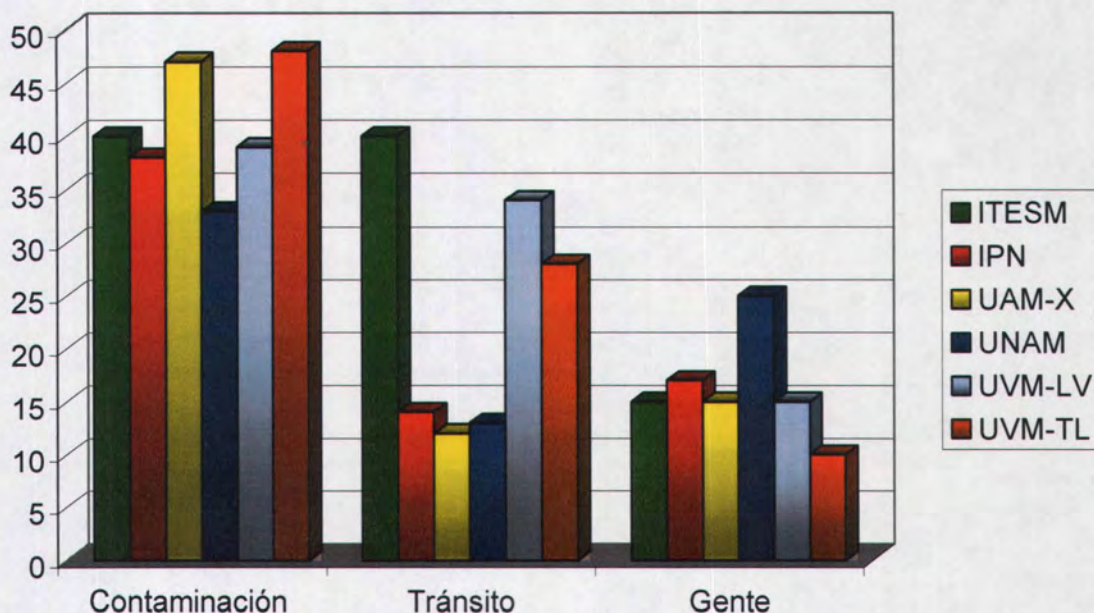
TABLA 49. Participantes por institución educativa y su respuesta a la pregunta cierre los ojos piense en la Ciudad de México ¿Qué ve?

	Contaminación	Tránsito	Gente
ITESM	40%	40%	15%
IPN	38%	14%	17%
UAM-x	47%	12%	15%
UNAM-cu	33%	13%	25%
UVM -lv	39%	34%	15%
UVM-tl	48%	28%	10%

En la tabla 49 se observa que en la primera respuesta existe concordancia en las seis instituciones; en la segunda respuesta mientras IPN, UNAM y UAM establecen elementos sociales, mientras para las demás instituciones lo es tránsito.



Gráfica 44. Cierre los ojos y piense en la ciudad ¿que ve? Respuesta de acuerdo a la institución.



En la gráfica 44 se muestra lo que perciben de la ciudad, Contaminación es el elemento dominante en todos los grupos. Tránsito aparece como segundo lugar, especialmente marcado por las instituciones privadas (ITESM y UVM ambos planteles) pero para la UNAM aparece como segundo lugar elementos sociales antes que tránsito.

No se encontraron diferencias significativas ANOVA (0.961), gl (5), p=0.961.



CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? Y LOCALIZACION DE LA INSTITUCIÓN.

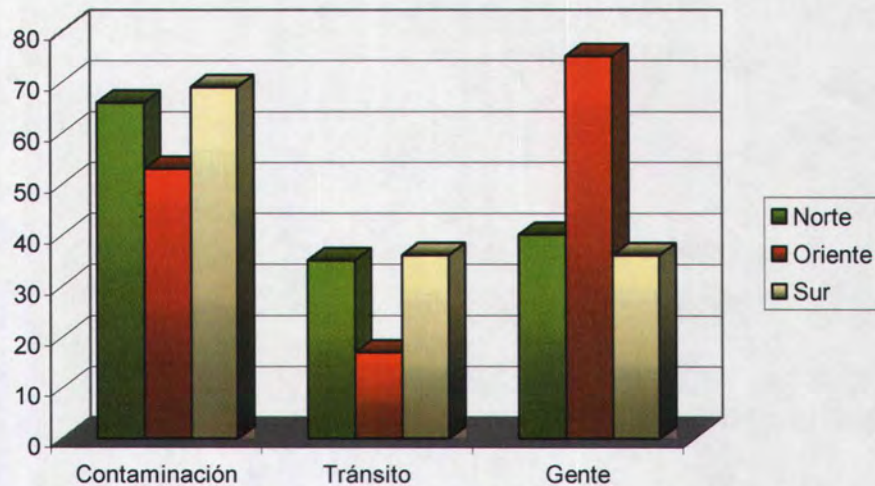
TABLA 50. Participantes según la ubicación de la institución y su respuesta a Cierre los ojos y piense en la ciudad de México ¿qué ve?

Localización	Contaminación	Tránsito	Gente
Norte	66%	35%	40%
Oriente	53%	17%	75%
Sur	69%	36%	36%

Resalta en la tabla 50 el que el orden y los elementos que mencionaron son los mismos para quienes asisten a instituciones ubicadas en los extremos sur y norte de la ciudad. Lo que nos lleva a deducir que son elementos compartidos a escala urbana. La complejidad y el tamaño de la ciudad no nos permiten darnos cuenta de las coincidencias que tenemos aún habitando en sitios extremos de la ciudad.



Gráfica 45. Cierre los ojos y ¿Qué ve? Respuesta respecto a la localización de la institución.



En la gráfica 45 se observa que si bien la percepción es compartida en los elementos, no es así en la relevancia que tiene para cada grupo, sobresale el que la zona oriente menciona gente en primer lugar.

CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? Y NIVEL SOCIOECONOMICO.

TABLA 51. Participantes por nivel socioeconómico y su respuesta a la pregunta Cierre los ojos y piense en la ciudad de México ¿qué ve?

NSE	1ª. Respuesta	2ª. Respuesta	3ª. Respuesta
Alto	Ángel	-----	-----
Medio alto	contaminación	edificios	gente
Medio medio	contaminación	tránsito	gente
Medio bajo	gente	contaminación	-----
Bajo	calles	contaminación	-----



En la tabla 51 se ve que percepciones distintas se expresan en las respuestas formuladas y tienen que ver con la relación nivel socioeconómico-estilo de vida y ésta a su vez con su relación con el uso y conocimiento de la ciudad. Aspectos negativos del ambiente se hacen presentes en la respuesta de cuatro estratos.

CIERRE LOS OJOS, PIENSE EN LA CIUDAD ¿QUE VE? Y CAMBIO DE RESIDENCIA.

TABLA 52. Participantes según cambio de residencia en los últimos 10 años y su respuesta a la pregunta Cierre los ojos y piense en la Ciudad de México ¿qué ve?

Cambio residencia	Contaminación	Tránsito	Edificios	Gente
Sí	29%	10%	13%	13%
No	25%	15%	8%	8 %

No hay diferencia respecto a la percepción atendiendo al cambio de residencia según lo muestra la tabla 52; lo inquietante es que los problemas se distribuyen por toda la ciudad y a eso se debe la respuesta.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD E INSTITUCION

TABLA 53. Participantes por escuela y elementos de la ciudad que recordarían si se fueran

	ITESM	IPN	UAM	UNAM	UVM-LV	UVM-TL
Primer lugar	Gente	Centro Histórico	Centro Histórico	Gente	Gente	Gente
Segundo lugar	Tránsito	Amigos	Inseguridad	Ciudad universitaria	Tránsito	Tránsito
Tercer lugar	Inseguridad	Antros	Gente	Centro Histórico	Inseguridad	Centro Histórico



En la tabla 53 se muestra que dentro de los elementos que recordarían cuatro instituciones (ITESM, UNAM, UVM) mencionaron factores sociales como primer respuesta. Mientras que en la misma respuesta las dos restantes apelan a elementos históricos de la ciudad. Tránsito aparece como segunda respuesta en tres escuelas (ITESM y UVM). Finalmente y aunque no en el mismo orden también se mencionó a la inseguridad por tres instituciones (ITESM, UAM, UVM-IV)

ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD Y LOCALIZACION DE LA INSTITUCION

TABLA 54. Participantes por ubicación de la escuela y elementos de la ciudad que recordarían si se fueran

Ubicación escuela	1ª. Opción	2ª. opción	3ª. opción
Norte	Gente	Tránsito	Antros
Este	Centro Histórico	Gente	Antros
Sur	Centro Histórico	Tránsito	Gente

En la tabla 54 se muestran los elementos que recordarían atendiendo a la ubicación de la escuela. Diversidad en el orden de las respuestas, sin embargo escuelas ubicadas al norte y al sur mencionaron tránsito y gente. Antros es mencionado por las del norte y este. Elementos históricos son mencionados por las escuelas localizadas al este y al sur de la ciudad.



ELEMENTOS QUE RECORDARIA DE LA CIUDAD Y NIVEL SOCIOECONOMICO

TABLA 55. Participantes por nivel socioeconómico y elementos de la ciudad que recordarían.

NSE	1ª. respuesta	2ª. respuesta	3ª. respuesta
Alto	Antros	-----	-----
Medio alto	Gente	Tránsito	Centro Histórico
Medio medio	Gente	Tránsito	Antros
Medio bajo	Gente	Inseguridad	Gente
Bajo	Centro Histórico	Inseguridad	Gente

Se observa en la tabla 55 que elementos sociales aparecen en cuatro de los cinco estratos, en tres de ellos en primer lugar. Llama la atención que la segunda respuesta está polarizada entre tránsito (medio alto y medio) e inseguridad (medio bajo y bajo). Antros recibió dos menciones (Alto y medio medio) aunque para los primeros fue la única respuesta emitida.

ELEMENTOS QUE RECORDARIA Y CAMBIO DE RESIDENCIA

TABLA 56. Participantes por cambio de residencia y elementos de la ciudad que recordarían.

	Si	No
Primer lugar	Tránsito	Gente
Segundo lugar	Centro Histórico	Tránsito
Tercer lugar	Museos	Centro Histórico



Para ambos grupos aparece como elemento a recordar el tránsito y el Centro Histórico de la ciudad. lo que nos revela la importancia que puede tener para los jóvenes el corazón de la ciudad pero después del tránsito.

ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN E INSTITUCION

TABLA 57. Participantes por escuela y elementos de la ciudad que desaparecerían si fuera posible.

	ITESM	IPN	UAM	UNAM	UVM-LV	UVM-TL
Desaparecer	Tepito	ninguna	ninguna	Tepito	Tepito	Tepito

En la tabla se hace notar que para las escuelas ubicadas al norte y para 2 de las 3 que se encuentran al sur *Tepito* representa la zona a desaparecer, mientras que para la escuela ubicada al oriente no consideró parte alguna para eliminar en este hipotético ejercicio. Las razones dadas fueron por inseguridad el ITESM y la UNAM-CU; mientras que para UVM-LV y UVM-TL fue por delincuencia; ambos podrían estar contenidos en inseguridad social.

ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN Y NIVEL SOCIOECONOMICO

TABLA 58. Participantes por nivel socioeconómico y elementos de la ciudad que desaparecerían.

	Alto	Medio alto	Medio	Medio bajo
Desaparecer	Tepito	Ninguna	Tepito	Tepito

Tabla 58. La vulnerabilidad social y la posibilidad de protección que se asocia a las condiciones económicas parece interferir en la imagen que se tiene de un mismo lugar. Sin embargo para los estratos alto, medio-medio y medio bajo aparece *Tepito* como elemento propuesto para desaparecer y para los otro dos grupos *ninguna* es la respuesta mencionada.



ELEMENTOS QUE DESAPARECERIAN Y CAMBIO DE RESIDENCIA

TABLA 59. Participantes según cambio de residencia y elementos de la ciudad que desaparecerían.

	Cambio residencia	No cambio de residencia
Desaparecer	Ninguna	Tepito

En la tabla se muestra como quienes si han cambiado de lugar de residencia optan por dejar a la ciudad como está, mientras quienes no han cambiado sugieren Tepito.



6

Discusión. Conclusiones



¿Cómo se percibe la estructura urbana de la Ciudad de México? Fue la pregunta de inicio y para darle solución se articularon otras preguntas, es tiempo entonces de dar respuesta una vez que se ha concluido con los resultados.

La mayor parte de los participantes ha vivido en la ciudad toda su vida y el 90 % ha permanecido en el mismo domicilio en los últimos 10 años, lo que hace notorio que los cambios de residencia no son comunes entre alumnos universitarios. Gibson (1979) en la teoría ecológica de la percepción ambiental afirma que ésta es producto directo de la estimulación que llega al individuo por parte del ambiente si bien el tiempo de residencia se podría suponer mejor conocimiento de la ciudad pero la información obtenida advierte que no es así; manifestando la relevancia del cambio de residencia que siempre obliga a nuevos desplazamientos y estímulos urbanos.

Coinciden los resultados con Gibson cuando afirma que gracias a la experiencia ambiental se aprende a discriminar variables y con ello lograr una imagen cada vez más precisa del ambiente a lo que Bailly (1978) añade que la lectura de los diferentes espacios dependerá de las actividades y experiencias de cada uno de sus habitantes. La exploración activa del ambiente es una función determinante que permite al individuo discriminar y establecer relaciones entre distintas partes de la ciudad. Efectivamente los jóvenes registraron en la percepción aquello a lo que están expuestos en su vida cotidiana.

La percepción es simbólica asegura Bailly y las imágenes expresan aspectos subjetivos y afectivos de la ciudad de aquí que si bien los elementos de la estructura que identifican los participantes en la ciudad tienen matices particulares: *contaminación, gente y tránsito* son los jóvenes quienes dividen su respuesta entre ciudad física y ciudad social desde su primer imagen.

Las imágenes según Boulding (1961) se componen tanto de valores como de hechos; siendo los valores los que expresan nuestra evaluación del mundo e influyen en lo que vemos y en lo que hacemos. Sorprende que si emigraran los participantes mencionaron que recordarían a la ciudad social seguida por la ciudad arquitectónica, la ciudad histórica pero en tercer sitio mencionaron un elemento crítico y característico de la ciudad: el tránsito vehicular.



Aunque las imágenes son subjetivas influyen como si fuera algo compartido por muchos y en este reactivo se da muestra de ello, evidenciando que existen imágenes públicas o imágenes compartidas, imágenes de pequeños grupos e imágenes privadas.

Si bien el desigual acceso a los espacios corresponde a los distintos modos de imaginar y valorar la vida urbana también se explica en parte por el desigual equipamiento en la ciudad y por la diversidad en los recursos. El joven no debe abandonar su capacidad de explorar, de disfrutar el entorno, o quizá debería decir que la ciudad es la que no debe perder la oportunidad de seducir a su habitante, de contarle historias y relatos, de comunicarse con quienes en el futuro tomen las decisiones que involucren al entorno urbano.

Ante el ejercicio hipotético de desaparecer alguna parte de la ciudad persistieron en la respuesta: *Tepito y Ciudad Netzahualcoyotl* zona controvertidas en la opinión, espacios de gran arraigo y cultura pero asociadas con uno de los males mayores de la sociedad: la delincuencia; no obstante otros participantes manifestaron que no desaparecerían ninguna parte por considerar que es el todo el que conforma la ciudad.

Notable es el contraste que generó este reactivo porque habla en primer lugar de una preocupación latente y permanente respecto a la seguridad pero por otro lado hace mención a la valoración que el joven le da a cada parte de la ciudad considerándola una totalidad.

Aparecieron así mismo otras partes: Las Colonias Doctores y Buenos Aires con el argumento inseguridad; la Delegación Iztapalapa haciendo referencia a lo deslucido de la zona, lo que nos indica la demanda estética del ambiente que reclaman los jóvenes universitarios. Finalmente la preocupación por la contaminación manifiesta en reactivos anteriores aparece aquí al sugerir que desapareciera la zona industrial.

La inseguridad es la preocupación más apremiante de los participantes por lo que la insertan en las respuestas dadas a los reactivos sobre la ciudad; si bien lo primero que mencionaron en la descripción fue contaminación; posiblemente admiten que el costo (o riesgo) de la inseguridad es mucho mayor que el de la contaminación en el entorno.



Así entonces se puede afirmar que la ciudad a grandes rasgos se percibe de la misma manera, sin grandes diferencias aún cuando la muestra se desagregara en distintos grupos, por género, por área de especialización, por escuela, por zona de residencia, condición laboral o medio de transporte.

En la percepción por *género* no se encontraron diferencias significativas por lo que básicamente se centran en el énfasis con que mencionaron elementos; los hombres registran con más intensidad factores sociales en su percepción ubicándolos en segundo sitio. Recurren a la ciudad social, seguida por la ciudad histórica y finalmente la ciudad congestionada si tuvieran que recordarla sin encontrarse diferencias significativas.

Si tuvieran que desaparecer alguna parte mencionaron: Tepito, Ninguna, Ciudad Netzahualcoyotl en los tres primeros sitios. Ambos géneros eligieron dos zonas de la ciudad asociadas con delincuencia o inseguridad lo que subraya la coincidencia para ambos grupos en la percepción de la ciudad en este sentido.

Considerando la *modalidad de la institución* donde los participantes realizan sus estudios profesionales se puede afirmar que si bien ambos grupos tienen lecturas similares en lo general, quienes asisten a escuelas privadas reconocen de manera más marcada sus respuestas. De igual forma mientras que los de escuelas privadas recordarían en primer lugar aspectos sociales de la ciudad, los de escuelas públicas recurren a la ciudad histórica. Tepito y Ciudad Netzahualcoyotl fueron los mencionados en primer lugar por quienes estudian en instituciones públicas con énfasis mayor lo que nos habla de sensibilidades distintas respecto a estas zonas. No se encontraron diferencias significativas para estos reactivos señalando que la variable modalidad de la institución no influye en la imagen y percepción.

Respecto al *área de especialización* si bien ambos grupos registran en primer sitio a la ciudad contaminada, los administradores ubican en segundo sitio a la ciudad congestionada mientras que los Ingenieros se refieren a la ciudad social. Recordarían elementos en distinto orden, en primer lugar la ciudad social, y en segundo para los administradores la ciudad social y para los ingenieros la ciudad congestionada; sin embargo desaparecerían los mismos elementos de la ciudad, y por las mismas razones, en el caso de que esto fuera posible aunque los administradores dividieron su



opinión entre desaparecer elementos o dejarlos. La modalidad de la institución no es determinante en los reactivos.

Por *zona de residencia* se puede decir que norte, poniente, centro y sur en general comparten su primera imagen de la ciudad pero que la zona oriente registra con más agudeza aspectos de tránsito. En la descripción destaca que los residentes de la zona poniente no mencionaron la sobrepoblación como característica de la ciudad mientras que los otros grupos si la incluyeron.

Este mismo grupo (residentes zona poniente) recordaría solo a la ciudad congestionada mientras que los otros grupos dividieron su respuesta ubicando en primer lugar a la ciudad social y dividiendo a la ciudad histórica o a la ciudad congestionada para segundas opciones. Se encontraron diferencias significativas lo que permite afirmar que la zona de residencia interviene en lo que recordaría los universitarios si se fueran de la ciudad.

En lo que se refiere a lo que desaparecerían solamente Tepito hizo que convergieran cuatro de los grupos, ya que la respuesta se dispersó a partir del segundo lugar considerando desde no desaparecer partes hasta desaparecer al Centro Histórico, Ciudad Netzahualcoyotl y las Colonias Doctores y Buenos Aires.

La *condición laboral* implica movilidad interurbana, lo que se hace manifiesto en las percepciones que se tienen de la ciudad. Quienes no trabajan reconocen con más intensidad la ciudad contaminada pero con menos la congestionada y la social. Al estar menos obligados a hacer viajes laborales interurbanos perciben con menor intensidad el tránsito y la gente.

Sin importar la condición laboral describen a la ciudad en términos de tamaño y población, mostrando la total coincidencia en la imagen.

Recordarían ambos grupos a la ciudad social en primer sitio, a la ciudad histórica en segundo y a la ciudad congestionada en tercero. Probablemente por el ciclo de vida en que se encuentran las relaciones sociales son muy importantes superando condiciones laborales distintas.



Desaparecerían los mismos elementos, en el mismo orden y por las mismas razones. No se encontraron diferencias significativas en estos reactivos.

Si tomamos en cuenta el *medio de transporte* empleado por los participantes en general la visión de la ciudad es compartida respecto a la primera imagen perciben contaminación, seguido por gente y finalmente tránsito; lo que no resulta sorprendente porque el transporte de la ciudad no se distingue por su eficiencia (ni en contaminantes, ni en cupo) lo que es registrado por ambos grupos.

En la descripción usaron los mismos adjetivos aludiendo a su tamaño y condición contaminada. Los elementos que recordarían si se fueran de la ciudad resulta interesante que quienes usan transporte público recordarían el Centro Histórico en primer lugar en contraste con quienes usan transporte particular recordarían a la ciudad social. En los elementos que desaparecerían sobresale que si bien coinciden en elementos, quienes viajan en transporte público manifiestan en las respuestas inquietud por eliminar elementos inseguros y no estéticos del entorno, mientras que quienes viajan en transporte privado apelan a desaparecer elementos asociados a la delincuencia e inseguridad. No se encontraron diferencias significativas en estos reactivos.

La complejidad y el tamaño de la ciudad nos impiden darnos cuenta de las coincidencias que tenemos aún habitando en sitios extremos de la ciudad, la ciudad se comparte como totalidad ya sea para vivirla o para padecerla.

Del análisis adicional deriva decir que respecto a la Institución educativa si bien no se encontraron diferencias significativas, en la primera imagen de la ciudad los alumnos de ITESM dan igual peso a contaminación y tránsito que contrasta con la imagen de los alumnos del UAM-X que ubican a estos mismos dos elementos en los extremos de su respuesta. Y solo los alumnos de la UNAM ubican elementos sociales antes que tránsito.

En cuanto a ubicación de la institución resalta que las que se localizan al oriente registran en su primera imagen gente con el mayor porcentaje de menciones de todos los grupos mientras que las ubicadas al norte y al sur registran contaminación elemento compartido a escala urbana por quienes habitan la ciudad aún en los extremos.



Finalmente considerando el nivel socioeconómico en la primera imagen, los extremos en la escala resultan relevantes: los de nivel alto la integran solamente con el Ángel de la Independencia y los del nivel bajo calles y contaminación. Los primeros hacen referencia a un elemento estético (hito) de la urbe, mientras los últimos refieren elementos indefinidos (calles) y negativos (contaminación). Niveles medio alto y medio medio mencionaron contaminación, mientras que nivel medio bajo mencionó gente. Cada nivel manifestó en su respuesta aspectos de orden distinto, lo que lleva a pensar en que unos padecen la ciudad y otros la disfrutan.

A pesar de las diferencias entre instituciones, sus ubicaciones, niveles socioeconómicos de los participantes se comparte la imagen de la ciudad como totalidad, con indiscutible conciencia por parte de los jóvenes universitarios de los problemas ambientales (contaminación y tránsito) y de seguridad que se sobreponen a la ciudad física, a nuestra ciudad.

Factores nocivos se roban parte de la imagen de la ciudad: plazas, calles y parques considerados en otros tiempos espacios de encuentro, de convivencia hoy están siendo condenados a la extinción. La ciudad, sus paisajes, sus significados, su biografía debe rescatarse para que enlace a sus habitantes, para que los conduzca en la hazaña diaria en que se convierte permanecer en la segunda ciudad más grande del mundo.

Ciertamente los ambientes urbanos son demasiado grandes para ser percibidos de una sola vez; por lo que la memoria y la inferencia se hacen indispensables para su comprensión y como los individuos cuentan con un potencial para enriquecer su experiencia del entorno comprenderlo claramente ayuda a hacer de la percepción un proceso activo y creativo. El espacio es tanto un producto de la estructura del entorno como resultado de la actividad y de la experiencia del hombre (Bailly, 1978).

Si bien uno de los descubrimientos más notables de la psicología ambiental es el hallazgo de que cada individuo tiene un mapa mental personal y único del ambiente (Holahan, 1996). Proponer que la percepción de la ciudad y el mapa cognoscitivo son herramientas complementarias para entender el ambiente urbano resulta atinado en este momento.



En un mapa mental, así como algunas partes de la ciudad se ven más claramente que otras algunas zonas de la ciudad están asociadas con diferentes significados según las actividades específicas de las personas. Considero que lo mismo sucede con las percepciones de la ciudad y mientras los mapas recurren a lo gráfico para conocer la ciudad, las percepciones requieren de la semántica, de las palabras para expresarse y ambas herramientas se integran para definir lo que el individuo registra de su entorno.

Las distorsiones en la percepción y en los mapas cognoscitivos entonces no son producto de errores aleatorios, sino que tienen una relación con la forma de utilizar el ambiente.

Como se mencionó en el marco teórico Downs y Stea (1973) identificaron tres tipos de variaciones en los mapas cognoscitivos, y respecto al presente trabajo se encontró:

1. Fragmentación

Se relaciona con la calificación obtenida en el mapa, dado que mapas más completos obtuvieron mejores calificaciones por parte de los jueces, implícitamente se considero la omisión de características o áreas en el mapa.

2. Distorsión

La primera distorsión evidentemente es la generada por el intento de representar la totalidad de la ciudad en la hoja en blanco. Se registraron variaciones en la dirección de los mapas, confirmando que la geometría subjetiva difiere de la imagen euclidiana del mundo real.

3. Aumento

No se incluyeron en los mapas atributos que no existen en el ambiente objetivo correspondiente, probablemente esta variación tiene relación con le ciclo de vida y como se verá los universitarios están construyendo el mapa de la ciudad.

La imagen subjetiva del mapa cognoscitivo contiene elementos de significado personal, a diferencia de las imágenes del ambiente captadas en una fotografía o representadas en un mapa cartográfico.



En primer lugar destaca respecto a los usos de suelo de la estructura urbana que aparecen en los mapas nos revela la importancia de lo histórico-religioso para los participantes, incluso antes de lo recreativo, que podría suponerse más familiar para los jóvenes universitarios. En tercer lugar apareció educación seguido de comercio y finalmente salud lo que concierne a su ciclo y estilo de vida confirmando que mediante los mapas cognoscitivos se puede conocer la manera en que los individuos entienden y usan el ambiente, tanto a nivel personal y colectivo.

Relativo a los elementos de la estructura urbana que los jóvenes universitarios identifican y cómo los organizan se puede mencionar de manera general que menos de la tercera parte de los participantes obtuvieron calificaciones altas en los mapas elaborados. Se debe reconocer que la complejidad del ambiente urbano de la ciudad, la habilidad o capacidad de abstraer el entorno para plasmarlo de manera gráfica fueron variables que probablemente intervinieron en el resultado.

En cuanto a las dos corrientes respecto al papel de los componentes del mapa mental, en donde la primera que defiende que las sendas y barrios son las fuentes fundamentales para aprender el nuevo ambiente y posteriormente toman importancia los hitos (Appleyard, 1970, Lynch, 1960; Magaña, 1978) y la otra que es la de dar importancia a los hitos y posteriormente destacar sendas como elementos de unión entre éstos (Hart y Moore, 1973; Siegel y White, 1975 y Golledge y Spector, 1978; citados por Aragonés, 1986) se complementa con Appleyard (1970) quien a partir del análisis de contenido de dibujos sobre la ciudad, definió dos estilos fundamentales: *secuenciales* y *espaciales*, se encontró que los participantes perciben a la ciudad como una totalidad que se fracciona por segmentos diferenciados estableciendo en primer lugar límites entre las partes y denominándolos por nombre, y posteriormente para facilitar la ubicación y reconocimiento de los fragmentos se recurre al uso de hitos y nodos.

Los jóvenes universitarios representan principalmente en mapas espaciales a la ciudad. Considerando los elementos, de acuerdo con Lynch, que dan estructura a los mapas, se desprende que para los participantes lo relevante fue primero la identificación de lugares y el establecimiento de límites, seguido por elementos distintivos del paisaje y finalmente la conexión entre ellos. Los mapas obligaban a elegir solo entre elementos físicos, generando una respuesta complementaria a los reactivos sobre percepción.



Resalta que en los elementos representados como barrios en la ciudad fueron espacios urbanos de gran carácter lo que los hace reconocibles y que han sido considerados Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: en primer lugar el Centro Histórico, máximo exponente urbano de nuestro pasado; seguido por un barrio saturado de tradiciones y leyendas, Xochimilco; para enseguida representar uno de los principales y más bellos elementos verdes con que cuenta la ciudad y que alberga espacios históricos (Castillo de Chapultepec), lúdico- recreativos (Casa del Lago, el bosque con sus distintas secciones y la Feria) y culturales (desde el Museo de Antropología, el Rufino Tamayo, el de Arte Moderno y el Papalote).

Los jóvenes universitarios discriminan y jerarquizan partes valiosas y significativas de su entorno más allá de su propia visión, reconocen en el mapa el valor intrínseco de la ciudad y sus componentes coincidiendo con lo expresado en el reactivo referente a lo que recordarían si emigraran de la ciudad y cuando manifiestan que no eliminarían ninguna parte de la misma si esto fuera posible.

No sorprende que se representaran las tres vías más importantes de la ciudad en lo relativo a sendas, es decir Anillo periférico, Avenida de los Insurgentes y El Paseo de la Reforma, lo que revela una lectura y comprensión de la totalidad de la ciudad y por tanto de las arterias que permiten navegar en ella. Debe mencionarse asimismo que son ejes de concentración de infraestructura comercial y de servicios, elementos de interés para los participantes.

Los hitos y nodos se agruparon, aunque Lynch los separa para definirlos, por considerar que ambos comparten funciones para los habitantes de la ciudad, es decir operan como puntos estratégicos que ubican al usuario en el entorno y constituyen puntos de referencia hacia y desde donde el habitante se orienta.

La legibilidad, entendida como el grado de diferenciación que posibilita al individuo a categorizar el ambiente (Kaplan, 1982) y en mi opinión característica irrenunciable del ambiente, se hace evidente en el individuo cuando la percepción de la estructura espacial es relativamente fácil tal como lo afirman Canter y Tagg (1975), Zannaras (1976) y Evans, Marrero y Buttler (1981) quienes añaden



que la complejidad de la estructura urbana, el nivel de diferenciación de los elementos urbanos y su aspecto visual son las principales variables que influyen en la legibilidad

Dado que la representación cognoscitiva del ambiente no es una imagen analógica al estar constituida por códigos y símbolos, social y culturalmente producidos y compartidos, de acuerdo con Ramadier y Moser (1998), la imagen manifestada por los participantes revela que la ciudad es legible al ser reconocible debido a las características de algunas partes y componentes que concuerdan con lo antes mencionado.

Así, dibujaron en primer lugar a la plaza más importante de la ciudad y del país: el Zócalo capitalino, centro de poder político, religioso y económico desde la Conquista hasta hoy en día. En segundo lugar aparece Ciudad Universitaria, icono urbano que representa la inserción de México a la Modernidad.

Después aparecen otros elementos: El aeropuerto internacional "Benito Juárez", conector de nuestro país con otras latitudes y geografías; finalmente dibujaron al Estadio Azteca, al Ángel de la Independencia y a la Basílica de Guadalupe en correspondencia como pueblo futbolero, festivo y católico que nos caracteriza desde siempre.

Considero que los elementos definidos por Lynch cambian de denominación cuando se cambia de escala y que pueden contenerse unos a otros, dependiendo del análisis que se establezca. Por ello al examinar los mapas del Centro Histórico, que comparten el patrón al ser representado predominantemente en mapas espaciales en donde ahora aparecen como barrios elementos como: el Zócalo, la Alameda, Garibaldi y Tepito.

Podemos observar que al igual que en el caso de la totalidad de la ciudad se repite el patrón al esbozar en primer lugar al elemento histórico más importante de la ciudad, espacio que ha enfrentado todas las etapas de la ciudad; seguido por un espacio verde con componentes históricos, lúdico-recreativos y culturales. Lugares con peculiaridades especiales que se distinguen en el mapa del centro son Garibaldi, capital del espectáculo, del mariachi y de la gastronomía muy nuestra; así también aparece Tepito, barrio ancestral y tradicional que divide juicios y opiniones, y que en la percepción aparece como totalmente negativo al dominar la idea de ser desaparecido de la ciudad.



Las sendas representadas fueron: En primer sitio la arteria que conecta a la ciudad cruzando el centro permitiendo acceder a sus zonas y edificios destacados, el Eje Central. Enseguida dibujaron la vía que conduce al centro del poder, la Avenida 20 de Noviembre y finalmente el Eje 1 Norte, límite que separa al Centro Histórico de Tepito y Tlatelolco.

Canter y Tagg (1975) afirman que la exactitud es relativa a la legibilidad de la ciudad. Downs y Stea concluyen que la exactitud esta relacionada con la atractividad del lugar, la legibilidad del ambiente, las fuentes de información, la familiaridad y la frecuencia de viajes; los participantes ubican correctamente al Centro Histórico lo que manifiesta un cierto grado de exactitud de acuerdo con los autores.

Hitos y nodos nuevamente se agruparon generando el siguiente esquema: La Catedral Metropolitana, espacio místico que congregó a fieles católicos por siglos; El Palacio de Bellas Artes, centro máximo de expresión y exhibición de las artes; y finalmente el Palacio Nacional, sede oficial del Poder Ejecutivo de la Nación.

Notable resulta como afirma Vergara (1998) que la contaminación y la saturación poblacional sean las experiencias vitales más constitutivas del imaginario del espacio urbano de la ciudad de México, lo que coincide con los resultados dado que solo después de la ciudad contaminada, sobrepoblada y congestionada se hizo referencia a la ciudad arquitectónica.

El desarrollo ha transformado en pocos años el espacio y la vida urbana disuadiendo la interacción entre sus partes logrando poco a poco desvanecer la imagen urbana de conjunto. La imagen privada de la ciudad no debe perderse debido a que es la parte que tiene relación con nuestra biografía; sin embargo la imagen pública de la ciudad debe existir sobrepuesta a la anterior en donde encontremos elementos (barrios, hitos, sendas, nodos y bordes) identificados y compartidos por los urbanitas, para que la distancia geográfica no se traduzca en distancia social o viceversa; para que no perdamos la capacidad de explorar la ciudad y dejarnos seducir por sus rincones, sus restaurantes, sus callejones; dejarnos sorprender por sus magníficas plazas y edificios, por sus colores e historias que aún esperan ser contadas.



Promover la apropiación colectiva de la ciudad y motivar su uso cotidiano, su redescubrimiento especialmente en las nuevas generaciones se convierte en una tarea inaplazable.

Sorprende de acuerdo con García (1998), que una quinta parte de los habitantes del país parecemos habernos reunido en la capital para no usar la ciudad. Estudios sobre consumo indican que solo 6 % de la población en días hábiles y 30 % los fines de semana, se dedican a actividades que suponen usar la ciudad.

La ciudad y su uso está relacionado con su representación y ésta a su vez con el conocimiento que de ella se tiene, incentivar ambas prácticas está en nuestras manos; hagamos de la ciudad un motivo de orgullo. La crisis urbana, de acuerdo con Conde (1985), solo podrá revertirse mediante la apropiación de la ciudad.

Se hace necesario invertir más tiempo y esfuerzos numerosos desde diversas especialidades en la realización de investigación en campos que ofrezcan distintas perspectivas a un mismo tema, tal como lo puede ser la ciudad. Esa fue la aspiración de esta tesis.

Área novedosa en donde poco a poco se suman especialistas de distintas áreas, tema que desde los años 60s se tiene como referencia obligada en urbanismo, pero que en nuestro país se encuentra limitada obra teórica consolidada en materia de imagen urbana. De ninguna manera se espera dar por concluido el tópico; sin embargo es justo resaltar que ha sido una aproximación a un campo aún por explorar y explotar en México.

Dar inicio a proyectos que conciban a los jóvenes como protagonistas de la vida urbana, jóvenes en posibilidad de disfrutar y hacer suya la ciudad. Estimular la vida pública, apostar a la memoria urbana para transformar la experiencia de los ciudadanos comprometidos con la que fuera en algún tiempo "La ciudad de los Palacios".

Enriquecer la experiencia de vida de futuras generaciones a través de la experiencia urbana reconociendo la condición indisoluble histórica y biográfica de la estructura de los lugares.



Pese a su papel protagónico en la estructura del paisaje urbano, frecuentemente la arquitectura se encuentra desprotegida frente a las exigencias del crecimiento urbano. Mediante los imaginarios urbanos el reconocimiento colectivo de sus atributos como patrimonio cultural -que es esencialmente obra colectiva- debería además considerar la desigual relación con el espacio

público de los diversos grupos sociales e incentivar su uso para orientar a la recuperación y fortalecimiento del sentido de lo público, de lo nuestro.

El Centro Histórico, como patrimonio monumental, parece ser el elemento que nos representa y agrupa; se nos revela como espacio público amplificado ante la ausencia de espacios simbólicos compartidos.

Desdoblar identidades urbanas y diversidades sociales, misión inaplazable de la arquitectura y del urbanismo modernos apuntalados por programas que promuevan la importancia y conservación del patrimonio de la ciudad (¿o de la ciudad como patrimonio?) confrontando la visión museística y contemplativa para que su uso enriquezca la imagen colectiva, compartida -la imagen pública- de la ciudad.

Desde el inicio quedó establecida la relevancia que tienen estudios de esta naturaleza por sus implicaciones en materia de evaluación, planeación y diseño de ambientes arquitectónicos, paisajísticos o urbanos. He aquí un campo, todavía prometedor, en el que la psicología ambiental y el diseño tienen mucho que aportar en beneficio de la sociedad y de su futuro.

Por mi formación profesional el tema no pude evitar tener un sesgo urbano-arquitectónico en la visión del problema, de los resultados y ahora de las conclusiones. Haber elegido esta maestría ha sido un gran desafío pero también una oportunidad en donde he encontrado respuestas, pero sobretodo nuevas y numerosas inquietudes; este documento es testimonio de ello.

La Psicología Ambiental ha cambiado la dirección de mi ejercicio profesional, ha cambiado mi forma de ver al individuo, al tiempo y al espacio. He aquí mi aportación a ésta.



B Bibliografía



- Acuña, M. (2002) *Evaluación de las actitudes y la percepción ambientales y el locus de control en adolescentes urbanos*. Tesis de Maestría. Facultad de Psicología. U.N.A.M. México.
- Aguilar, M. A. (1999) *La velocidad como identidad urbana*. Casa del Tiempo Vol. 1 época III, número 10. Mexico.
- Altman, I. y Chemers, M. (1980) *Culture and cognition*. Brook Cole Publishing Company. Monterey, California. USA.
- Altman, I. y Rogoff, B. (1987) *World views in psychology*. En D. Stokols, y Altman, I. (Eds.) *Handbook of environmental psychology*. Wiley. New York. USA
- Appleyard, D. (1970) *Styles and methods of structuring a city*. Environment and Behavior No. 2.
- Aragonés, J. I. y Amérigo, M. (1998) *Psicología ambiental. Aspectos conceptuales y metodológicos*. En J. I. Aragonés y M. Amérigo. *Psicología ambiental*. Pirámide. España.
- Bailly, A. (1978) *La percepción del espacio urbano*. Colección nuevo urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. España.
- Benítez, R. y Morelos, J. (1988) *Grandes problemas de la ciudad de México*. Colección Desarrollo Urbano. Plaza y Valdés. México.
- Bertrand, M. (1979) *La ciudad cotidiana*. Colección Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. España.
- Bialostosky, H. (2000) *Población joven*. En Romero, F. *Zona metropolitana del valle de México*. Laboratorio de la ciudad de México. CONACULTA-GDF. México.
- Bonillas, I. (2000) *Contaminación*. En Romero, F. *Zona metropolitana del valle de México*. Laboratorio de la Ciudad de México. CONACULTA-GDF. México.
- Bruggenmann, S. (2000) *Educación*. En Romero, F. *Zona metropolitana del valle de México*. Laboratorio de la Ciudad de México. CONACULTA-GDF. México
- Bulgheroni, R. (1985) *Ciudadanía*. Diana. México.
- Canter, D. (1979) *Interacción ambiental*. Colección Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid. España.
- Canter, D. y Craik, K. (1982), *Environmental Psychology*. Journal of Environmental Psychology No. 1.
- Canter, D. y Tagg, S.K. (1975) *Distance estimation in cities*. Environment and Behavior Vol. No 7 No.1.



- Carr, S. (1971) *La Ciudad como abstracción*, en W. R. Ewald (Ed.) *El medio ambiente y el hombre. Perspectivas para los próximos cuarenta años*. Limusa. México.
- Cervantes, H. (2000) *Infraestructura*. En Romero, F. *Zona metropolitana de valle de México*. Laboratorio de la Ciudad de México. CONACULTA-GDF. México.
- Corraliza (1992), J. A. (1992) *Acción, representación y emoción en el medio construido*. En M. Américo; J. I. Aragonés; J. A. Corraliza; *El comportamiento en el medio natural Y construido*. Seminario sobre la investigación de la psicología ambiental en España. Agencia del Medio Ambiente. España.
- Covarrubias, F. (1989) *El delito de la contaminación visual*. UAM Atzacapotzalco. México.
- Covarrubias, F. (1997) *Ciudad de México. Desarrollo Urbano. Visión 2020*. DDF-Noriega. México.
- Del Moral, E. (1983) *El hombre y la arquitectura*. Ensayos y testimonios. UNAM. México.
- Downs, R. Y Stea, D. (1973) *Cognitive maps and spatial behavior: Process and products*. En R. Downs y D. Stea (Eds.), *Image and environment: Cognitive mapping and spatial behavior*. Chicago: Aldine. USA.
- Downs, R y Stea, D. (1977) *Maps In Minds: Reflections on cognitive mapping*. New York: Harper and Row Publishers. USA.
- Evans, G. W. (1980) *Environmental cognition*. Psychological Bulletin. USA.
- Evans, G.W. Marrero, D.G. y Buttler, P.A. (1981) *Environmental learning and cognitive mapping*. *Environmental and Behavior*, 13.
- Flores, L. (1988) *Representación social de la ciudad en los niños*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Psicología. U.N.A.M. México.
- García, R. (1997) *Evaluación ambiental y psicología*. Papeles del psicólogo. Revista del Colegio Oficial de Psicólogos. Época III, No. 67.
- García, N. (1998) *Cultura y comunicación en la ciudad de México*. UAM-Grijalvo. México.
- Gibson, J. J. (1966) *The senses considered as perceptual systems*. Boston: Houghton-Migglin. USA.
- González, G. (1990) *El Distrito Federal, algunos problemas y su planeación*. Instituto de Investigaciones Económicas. U.N.A.M. México.
- Holahan, Ch. J. (1996) *Psicología ambiental*. Un enfoque general. Limusa. México.
- Ittelson, W. (1973) *Environment and cognition*. New York: City university of New York. USA.



- Iracheta, A. (1988) *Los problemas del suelo y la política urbana en la zona metropolitana en la ciudad de México* en Benitez, R. y Morelos, J. *Grandes problemas de la ciudad de México*. Colección Desarrollo Urbano. Plaza y Valdés. México.
- Jiménez, E. (2002) *Sintaxis espacial: La relación entre la configuración espacial y la orientación*. Tesis de Licenciatura. Facultad de Psicología. U.N.A.M. México.
- Jiménez, F. y Aragonés, J. I. (1986) *Introducción a la psicología ambiental*. Madrid: Alianza Editorial. España.
- Juárez, M. (1998) *Crecimiento y reestructuración urbana en Tlalpan, D.F.1970-1997*. Tesis de Grado. Facultad de Arquitectura. U.N.A.M.
- Kaplan, R. Y Kaplan, S. (1982) *Cognition and the environment*. Functioning in an uncertain world. Praeger. New York. USA.
- Kunz, I. (1984) *Estructura urbana en México, el caso de Aguascalientes*. Tesis de Licenciatura. Colegio de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. U.N.A.M.
- Kunz, I. (1995) *Economía urbana y mercados inmobiliarios*. Diplomado en Servicios Inmobiliarios. Instituto Tecnológico de Monterrey. México.
- Krupart, E. (1985) *People in Cities*. Environment and Behavior Series. Cambridge University Press. USA.
- López, I. (1997) *Medio ambiente y salud. Impacto del ruido*. Papeles del Psicólogo. Revista del Colegio Oficial de Psicólogos Época III, No.67.
- Lynch, K. (1960) *The image of the city*. Cambridge, Massachusetts. MIT Press. (Versión en español 1984) *La imagen de la ciudad*. Ediciones Infinito, Argentina.
- Mandoki, K. (1998) *Desarraigo y quiebre de escala en la ciudad de México, Un análisis semiótico estético*. En Anuario de Espacios Urbanos 1998. UAM Azcapotzalco. México.
- Martínez, F. (2001) *Notas para el estudio del paisaje urbano. Una aproximación a la geografía Imaginaria*. En Anuario de Espacios Urbanos. Historia Cultura Diseño 2001. UAM Azcapotzalco. México.
- Mehrabian, A., y Russell, J. A. (1974) *An approach to environmental psychology*. Cambridge, Mass: M.I.T. Press. USA.
- Michelson, W. (1976) *Man and urban environment: A sociological approach*. Massachusetts: Addison-Wesley. USA.
- Milanesio, N. (2001) *La Ciudad como representación. Imaginario urbano y recreación simbólica de la ciudad*. En Leidenberg, G. (editor) Anuario de Espacios Urbanos. Historia Cultura Diseño 2001. UAM Azcapotzalco. México.



- Milgram, S. (1970) *The experience of living in cities*. A psychological analysis. En F.F. Kortew et al. (Eds.). Psychology and the problems of society. APA. USA.
- Milgram, S. (1977) *The Individual in a social world*. Essays and experiments. New York: Addison-Wesley. USA.
- Monnet, J. (1995) *Usos e Imágenes del Centro Histórico de la ciudad de México*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos. México: Departamento del Distrito Federal. México.
- Moore, G. T. (1979) *Knowing about environmental knowing*. The current state of theory and research on environmental cognition. Environmental Behavior, 11, pp. 33-70.
- Morales, J. (1998) *Elementos para el análisis del impacto de la arquitectura en el medio urbano. Una propuesta a partir de mapas cognitivos y análisis de significados*. Tesis de Maestría. Facultad de Arquitectura. U.N.A.M.
- Neisser, U. (1981) *Procesos cognitivos y realidad: Principios e implicaciones de la psicología cognitiva*. Madrid: Marova. México.
- Naredo, J.M. (2000) *Sobre la insostenibilidad de las actuales conurbaciones y el modo de paliarla*. Gaceta Ecológica. INE-SEMARNAP. No. 55.
- Nivón, E. (2000) "Conexiones urbanas: Cultura, metrópolis, globalización". Revista Sociológica. No. 37. México.
- Paquot, T. (1990). *Homo Urbanus*. Editions du Felin. Paris, France.
- Pol, E.; Valera, S.; Vidal, T. (1999) *Psicología ambiental y procesos psicosociales*. En J. Morales, M. Moya, J.A. Pérez, I. Fernández, J.M. Fernández, C. Huici, D. Páez, J. Márquez (coord.) Psicología Social. Mc Graw Hill. Madrid. España.
- Porteus, D. (1977) *Environment and behavior*. Planning and everyday urban life. Addison Wesley Publishing Company. Massachusetts. USA.
- Quaroni, L. (1972) *La Torre de Babel*. Colección Ciencia Urbanística. Gustavo Gili. España.
- Ramadier, T. y Moser, G. (1998) *Social legibility, the cognitive map and urban behavior*. Journal of environmental Psychology No 18.
- Randle, P. (1972) *Evolución urbanística*. Serie ciencias del entorno. Eudeba. Argentina
- Rapoport, A. (1978) *Aspectos humanos de la forma urbana*. Colección Arquitectura/ Perspectivas. Barcelona: Gustavo Gili. España.
- Romero, F. (2000) *Zona metropolitana del valle de México*. Laboratorio de la ciudad de México. CONACULTA-GDF. México.
- Saegert, S., y Winkel, G. (1990). *Environmental Psychology*. Annual Review of Psychology No. 41.



Tamayo, S. (2001) Archipiélagos de la modernidad urbana. Arquitecturas de la globalización en la ciudad de México. En Anuario de espacios urbanos. Historia, Cultura, Diseño 2001. UAM Azcapotzalco. México.

Tolman, E. C. (1948) *Cognitive maps en rats and men*. Psychological Review No. 55. USA

Tuan Yi Fu (1974) *Topophilia*. University of Minnesota. Prentice-Hall Inc. New Jersey. USA.

Urbina, J. (1981) *Investigación experimental de algunos factores ambientales de los centros de desarrollo infantil y su influencia en las interacciones sociales y el involucramiento en actividades académicas*. Tesis de Maestría, Facultad de Psicología, U.N.A.M.

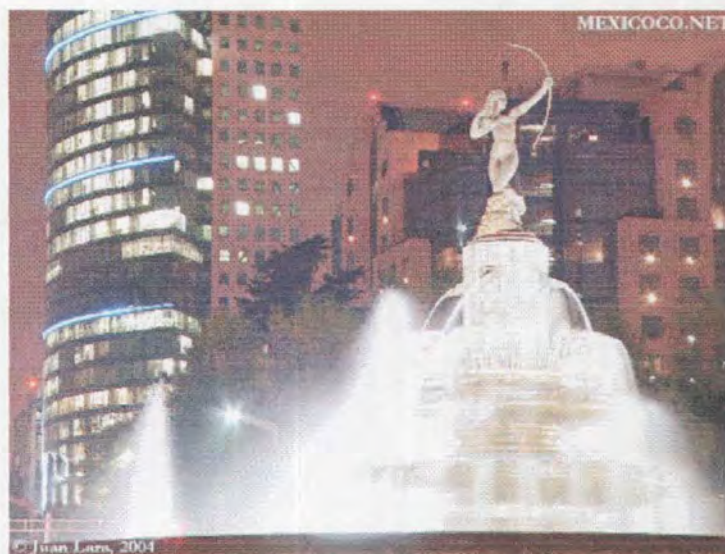
Urbina, J. (2002) *Transdisciplina en psicología ambiental: Lo deseable y lo posible*. Ponencia presentada en el 2do. Encuentro latinoamericano de psicología ambiental FES Iztacala, México.

Valadez, A. (2002) *Comparación de la importancia de estresores ambientales y estresores sociales En dos diferentes muestras*. Tesis de doctorado. Universidad Iberoamericana. México.

Vergara, A., (2001) *El lugar antropológico*. En Vergara, A., Sevilla, A., Aguilar, M. *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*. CONACULTA- UAM Iztapalapa. México.

William, E. (1971) *El medio ambiente y hombre*. Limusa. México.

Zannaras, G. (1976) *The relation between cognitive structure and urban form*. In Moore, G. T. & Golledge, R. G. (Eds) *Environmental Knowing*. Stroudsburg, P. A. Downen, Hutchinson & Ross. USA.



A | **Apéndice**



