



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

FACULTAD DE ARQUITECTURA



Hibridación espacial; la necesidad de apropiación urbana por los habitantes de la ciudad del siglo XXI.

Caso: Calzada Vallejo

Tesis teórica que para obtener el título de Arquitecta presenta
Gutiérrez Corrales Brenda Leticia

Asesores:

Mtra. en Arq. Guillermina Rosas López

Dr. Rafael Monroy Ortiz

Dr. Raúl Salas Espíndola

Ciudad Universitaria, CDMX, febrero 2021



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

FACULTAD DE ARQUITECTURA



Hibridación espacial; la necesidad de apropiación urbana por los habitantes de la ciudad del siglo XXI.

Caso: Calzada Vallejo

Tesis teórica que para obtener el título de Arquitecta presenta
Gutiérrez Corrales Brenda Leticia

Asesores:

Mtra. en Arq. Guillermina Rosas López

Dr. Rafael Monroy Ortiz

Dr. Raúl Salas Espíndola

Ciudad Universitaria, CDMX, febrero 2021

Declaro conocer el Código de Ética de la Universidad Nacional Autónoma de México, plasmado en la Legislación Universitaria. Con base en las definiciones de integridad y honestidad ahí especificadas, aseguro mediante mi firma al calce que el presente trabajo es original y enteramente de mi autoría. Todas las citas, o referencias a, la obra de otros autores aparecen debida y adecuadamente señaladas, así como acreditadas mediante los recursos editoriales convencionales.

A handwritten signature in black ink, written in a cursive style. The name 'Brenda' is written in a large, flowing script, and 'Leticia' is written in a smaller, more compact script below it. The signature is enclosed within a faint, circular outline.

Brenda Leticia Gutiérrez Corrales

Nombre completo y firma

Agradecimientos

A mi madre Leticia, por el apoyo durante estos 25 años; todos mis logros son también tuyos.

Marisol y Ari por su apoyo incondicional, han sido un ejemplo para mi; gracias por todos los consejos y “misiones imposibles” que hicieron por mi a través de estos 5 años.

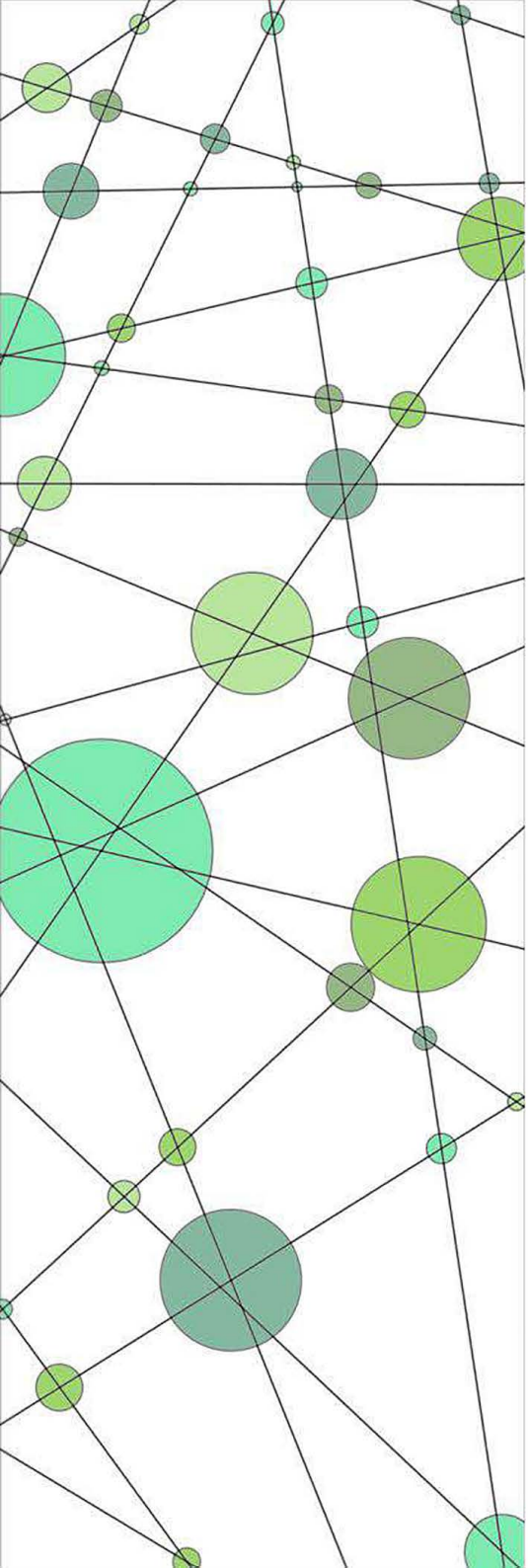
Carlos, por estar ahí en los momentos de desesperación, felicidad y trabajo duro que puse en cada una de las páginas de ésta tesis, y en los últimos semestres. Gracias por las terapias y por el apoyo.

A mis asesores de tesis Ma. en Arq. Guillermina Rosas López, Dr. Rafael Monroy Ortíz, Dr. Raul Salas Espíndola; que estuvieron al pie del cañón en cada revisión y exposición, gracias por guiarme a través de éste tema y por todo el aprendizaje a través de este camino.

Alan, Pamela, Marisol y Mafer; por compartir este largo camino conmigo, por los momentos de aprendizaje juntos y el crecimiento académico que logré en cada etapa con ustedes.

CONTENIDO

Introducción	2
Capítulo 1. La globalización: proceso económico, tecnológico y social del siglo XXI	6
1.1 La economía de la globalización	8
1.2 El concepto de la ciudad global y la globalización del territorio	13
1.3 La sociedad y cultura global	23
1.4 Conclusiones parciales	28
Capítulo 2. La hibridación espacial	29
2.1 El lugar y no lugar	32
2.2 La sociedad en el no lugar	43
2.3 Hibridación espacial	52
2.4 Conclusiones parciales	62
Capítulo 3. Caso Calzada Vallejo	63
3.1 Aproximación. Ubicación, historia, uso de suelo	65
3.2 Identificación. Redes y nodos	73
3.3 Recorridos de observación y lectura urbana	82
3.4 Proyecciones conceptuales. Preconceptos hacia la hibridación	99
3.5 Conclusiones parciales	113
Discusión	114
Bibliografía	117
Índice de imágenes	119



Introducción

En los últimos 20 años la globalización ha tenido una evolución notable debido a la revolución y el avance de las tecnologías, esto ha dado lugar al incremento de espacios que son dirigidos hacia la globalización al cumplir sus intereses económicos. Estos espacios funcionan como núcleos económicos dentro de las ciudades, conectados por medio de redes de transporte hacia distintos puntos de la ciudad. Estas redes funcionan como espacios de la globalización, es decir, como espacios de movilidad y de economía. El transporte público es un ejemplo de espacialidad de la globalización por el movimiento que se desarrolla dentro y fuera, no solo económico sino también de personas.

La globalización afecta a la sociedad puesto que ha provocado que las barreras en las sociedades mundiales sean cada vez más finas, por lo tanto, se ha creado una sociedad mundial que responde a distintos intereses que van desde lo humanístico y cultural hasta lo científico e histórico, es así como la concientización sobre temas de importancia global tales como los derechos humanos, la contaminación etc; han tomado una fuerza y relevancia importante hasta generarse organizaciones mundiales. La evolución de las tecnologías y de la comunicación durante los últimos 20 años ha provocado que el espacio público físico se vea mermado por el espacio virtual (redes sociales), repercutiendo en las prácticas sociales corpóreas y de calidad.

Por otro lado, gracias a la liberación de las barreras sociales del mundo se ha podido generar un mercado más homogeneizado y diversas marcas de ropa, comida, tecnologías, han ampliado

sus horizontes y permitido implantarse en diversos países del mundo, esto con ayuda también del nuevo espacio publicitario que ha otorgado la tecnología como son las redes sociales, la internet e incluso los anuncios publicitarios urbanos que son cada vez más tecnológicos.

La espacialidad en la que se desarrolla esta sociedad global, hace referencia hacia la globalización territorial que menciona Saavy (1990) precisamente sobre esta morfología de las ciudades generadas por "redes y cadenas que proporcionan una lectura mucho más compleja de los fenómenos territoriales".

Para la base del tema se habla de la ciudad global de Saskia Sassen (1995) en términos de cómo funciona la ciudad con una morfología de centralidad y periferias, es decir la conformación de zonas de la ciudad en zonas dirigidas a la economía.

Gracias a la investigación de estos dos conceptos tanto la globalización territorial y la ciudad global es permeable un acercamiento hacia la espacialidad de la globalización y a entenderla de forma concisa.

En el entendido de que existe esta espacialidad, que le llamaremos de la globalización (espacio mediatizado) debido a sus fines y a sus orígenes, debemos comprender que por otra parte tenemos a la sociedad que es quien se desarrolla y desenvuelve en este espacio mediatizado pero que si bien no es la espacialidad absoluta de las ciudades es sin duda la que está proliferando en ellas y que cada vez tiene más peso tanto económico, social y cultural.

La espacialidad de la globalización se caracteriza desde su origen o concepción como un “no lugar” para entender esto debemos comprender en primera instancia que es el lugar puesto que no puede existir la negación de algo que no se ha de determinar desde un inicio.

El lugar tal como lo expresa Michael de Certeau (2007) es un espacio practicado, es decir un espacio el cual está cargado de sentido y significación cultural, que posibilitan el despliegue de prácticas sociales y culturales. Ahora bien, teniendo descrito lo que es un lugar encontramos el término no lugar descrito por Marc Augé (2017) como espacios enfocados hacia la individualidad, lo provisional, al pasaje y a lo efímero; son instalaciones para la circulación acelerada de personas y bienes.

Es por ello que para el desarrollo del tema se toman en consideración términos importantes generados desde la concepción de los espacios, tales como el derecho a la ciudad y la ciudadanía, manejados por autores como Jordi Borja (2003), Manuel Castells (2006), Aldo Rossi (2015), Zaida Muxi (2001), entre otros; para la comprensión e importancia de las relaciones de la sociedad dentro del espacio y del espacio dentro de la sociedad.

En los últimos 20 años la proliferación de no lugares se ha desarrollado en distintas avenidas principales de la ciudad de México, y a su vez este auge ha cambiado las dinámicas de las sociedades que se desenvuelven en ésta. Tomando como referencia los términos de lugar y no lugar se genera el cuestionamiento, ¿realmente existe una polarización entre estos dos términos para caracterizar al espacio global?

¿existe una mezcla o hibridación de lo que implican ambos conceptos (lugar y no lugar)?

No se puede asegurar por un lado que la sociedad se mantiene al margen de la espacialidad de la globalización (economía) sino que, al plantearse estos espacios, la sociedad tiende a no sólo adaptarse a ellos sino también a convertirlos en espacios apropiados.

Ahora bien, estos no lugares se están generando en avenidas importantes de la ciudad de México modificando tanto la morfología de estos espacios, así como también las dinámicas sociales, convirtiéndolas en una espacialidad que contiene un gran número de no lugares y que si bien, si contiene esta significación nueva cultural para la sociedad no puede borrarse ni ocultar sus fines económicos que la convierten en una zona de tintes grises y caóticos. Tal es el caso de la Av. Insurgentes o Revolución de la Ciudad de México, que si bien cuentan por un lado una historia y han sido escenario de la cultura; su función en la actualidad es la pasarela de un sinfín de espacios de la globalización. Por otra parte, la calzada Vallejo ha evolucionando en los últimos 20 años con la proliferación de no lugares o espacios de la globalización y está tomando el camino de las avenidas antes mencionadas.

Entonces se generan las preguntas: ¿Qué está sucediendo con la espacialidad de las ciudades globales? ¿Qué sucede con la sociedad al enfrentarse a esta espacialidad que tiene como fines intereses económicos?

Se entiende entonces que la espacialidad de la globalización se caracteriza por ser resultado de un desequilibrio entre un lugar y no lugar, debido a que, si bien son espacios generados a partir de fines económicos, el ser humano tiende a relacionarse de forma innata dentro de ellos con debidas restricciones en pro a lo global y/o económico/comercial; en resumen, la espacialidad de la globalización es el lugar o espacio mediatizado por la economía y otros intereses de la globalización. Convirtiendo el espacio en escenario de distintas dinámicas sociales que por un lado son necesarias y naturales para la sociedad; y que por otro se rigen bajo los estándares de la globalización (consumismo, individualización, modas etc.).

La calzada Vallejo ha evolucionado en los últimos 20 años convirtiéndose en un conjunto de espacios de la globalización, provocando cambios arquitectónicos, urbanos y sociales importantes.

Es por esto que el objetivo general de esta tesis es el caracterizar la espacialidad de la globalización, su apropiación y la hibridación espacial que puede generarse en las ciudades del siglo XXI, para evidenciar que dicha hibridación permite la evolución, cohesión y fortalecimiento de las sociedades dentro de los tejidos urbanos. Y a su vez con objetivos particulares como el estudiar la calzada Vallejo, dicho estudio basado en su evolución arquitectónica, urbana y social bajo las premisas del movimiento de globalización para identificar sus espacios mediatizados o globalizados. Desde el punto de la formación del arquitecto, así como también de su desarrollo en el campo

laboral, realizar una crítica a los espacios subproductos de la globalización, evidenciando la necesidad de espacios significativos para y por la sociedad, destacar a su vez la importancia y desarrollo de la arquitectura con otras ciencias y estudios, enfatizándola como un ente multidisciplinario.

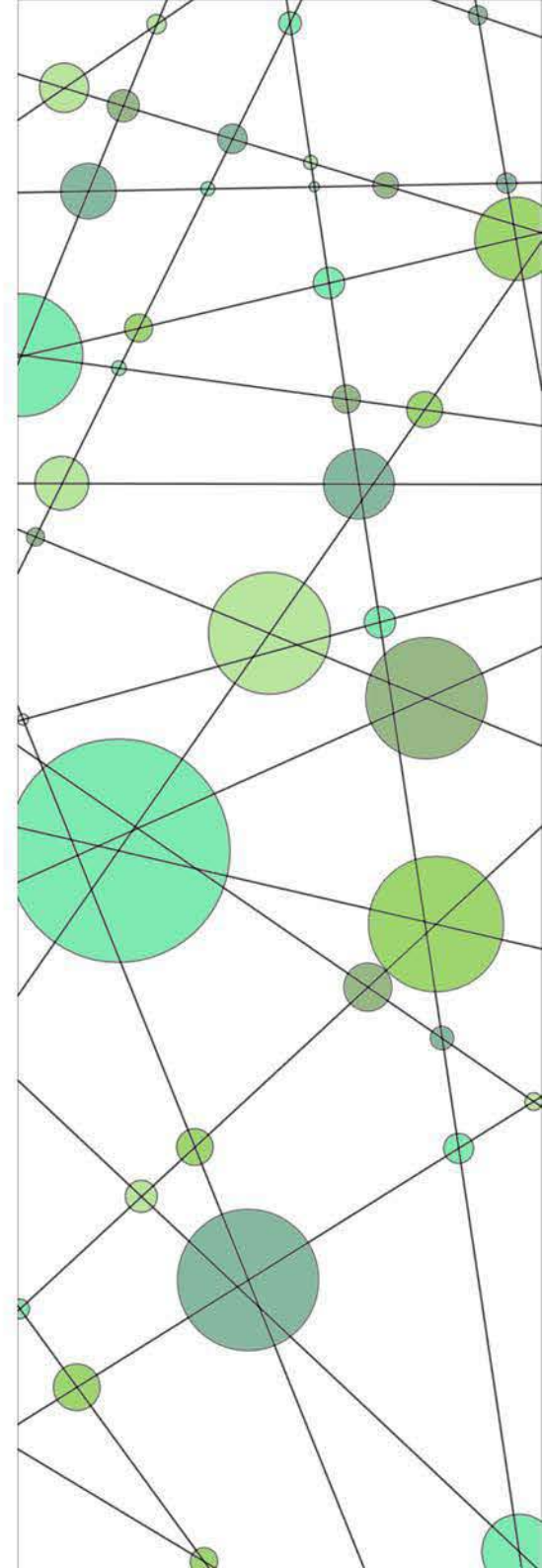
Para la realización de ésta tesis se analizan distintos autores para el entendimiento teórico de los distintos temas tales como la globalización, la globalización de las sociedades, la globalización territorial, la ciudad global, el lugar y no lugar; esto con ayuda del método análisis y síntesis. Por otra parte, para la realización del análisis de la calzada vallejo se hace uso del mapeo que definen las características espaciales y físicas de la calzada vallejo, así como también de las dinámicas sociales que existen a través de imágenes y fotografías que relaten la experiencia de la calzada además se utiliza el método comparativo para el entendimiento de la evolución de la calzada. Y para demostrar la hipótesis se analizan y sintetizan los resultados de estos mapeos. En última instancia se proponen una serie de visualizaciones proyectuales a futuro de la calzada Vallejo hacia un espacio híbrido.

En el Capítulo I. La globalización, proceso económico, tecnológico y social del siglo XXI, se plantea en principio la definición, organización y el desarrollo de la globalización en términos de la economía, la tecnología y la sociedad durante el siglo XXI comprendiendo que todas estas vertientes terminan y determinan la espacialidad de la ciudad por lo cual se abordan los conceptos de ciudad global y globalización del territorio.

Dentro del Capítulo II. La hibridación espacial. Se razona sobre los conceptos lugar y no lugar para entender un poco sobre la significación de la espacialidad global. Como herramienta se aborda el tema de la sociedad en el espacio globalizado para entender cómo se desarrolla la sociedad ante la implantación de los no lugares, sus posiciones ante ello debido a que la sociedad dentro de la globalización está condicionada bajo el consumismo. Y por último se aterriza sobre los apartados anteriores hacia la hibridación de la espacialidad, el cómo a través de conceptos como el derecho a la ciudad y la ciudadanía entre otros, se pueden evaluar los aspectos a considerar para el camino hacia la hibridación espacial.

Para aterrizar las ideas y conceptos anteriores y comprobar nuestra hipótesis y lograr los objetivos entraremos en el capítulo III. Caso Calzada Vallejo. En la cual se realiza el trabajo de campo y el análisis pertinente basado en nuestros dos primeros capítulos para demostrar el cambio y evolución de los últimos 20 años de la calzada y demostrando el impacto que causan los no lugares y la planeación basada en la economía y qué sucede con la sociedad en torno a estos espacios. Se realiza de forma conceptual una serie de visualizaciones proyectuales a futuro que evidencian las posibilidades de lograr una hibridación espacial dentro de la calzada. Para finalizar con una crítica sobre la arquitectura originada por y para la economía; y cómo la sociedad forma parte del proyecto y planeación de la ciudad hasta que estos proyectos ya están finalizados.

Capítulo 1. La globalización, proceso económico, tecnológico y social del siglo XXI



Presentación

En este capítulo, se describe a la globalización tomando en cuenta sus dos principales características más pronunciadas durante las últimas dos décadas del siglo XXI. En primer instancia se presenta el factor económico como fundamento de la globalización, distinguiendo a su vez la importancia de la revolución tecnológica que le ha dado un nuevo alcance a la economía y a las comunicaciones, así como un nuevo “espacio” para la sociedad y la re significación del espacio público o físico. En segunda instancia reconociendo el espacio físico de las ciudades caracterizándolas bajo las premisas de la globalización y como tercer instancia la importancia de la actitud y desenvoltura de la sociedad en esta ciudad global reconociendo a la sociedad a su vez como una sociedad global.

A través de esta significación de la globalización, como un proceso fundamentalmente económico que ha dado resultados cada vez más ilimitados y variados en cuanto a sus escenarios de desarrollo debido a la herramienta tecnológica que ha marcado los últimos 20 años con cambios cada vez más importantes dentro de aspectos científicos, económicos, culturales e históricos.

Las sociedades y las comunidades mundiales han sido impactadas por la economía en todos los tiempos, sin embargo, lo que en las últimas dos décadas ha marcado cambios significativos dentro del comportamiento, las dinámicas sociales, la percepción y el espacio de estas comunidades, ha sido el desarrollo tecnológico y de comunicaciones que ahora va de la mano con la economía.

Es indispensable comenzar por entender estos factores, tanto el económico y el social, bajo sus modificadores (desarrollo tecnológico y de comunicaciones) para comprender la importancia del espacio y como se ha presentado en los últimos 20 años debido a dichos modificadores ya que el espacio es medio importante de la economía e indispensable para las sociedades. Comprender a la sociedad que contiene un rango generacional diverso debido a sus temporalidades y su desarrollo en el espacio de una ciudad global en un mundo globalizado.

La sociedad que se ha desarrollado dentro de los últimos 20 años forma parte de un mundo en constantes cambios y sin duda el espacio en la actualidad ha marcado, con el transcurso del tiempo, distintos modos y formas de vida. Las diversas generaciones que coexisten dentro del mundo se han desarrollado durante tiempos distintos hablando tecnológicamente lo cual marca sus vivencias de formas diversas.

1.1 La economía de la globalización

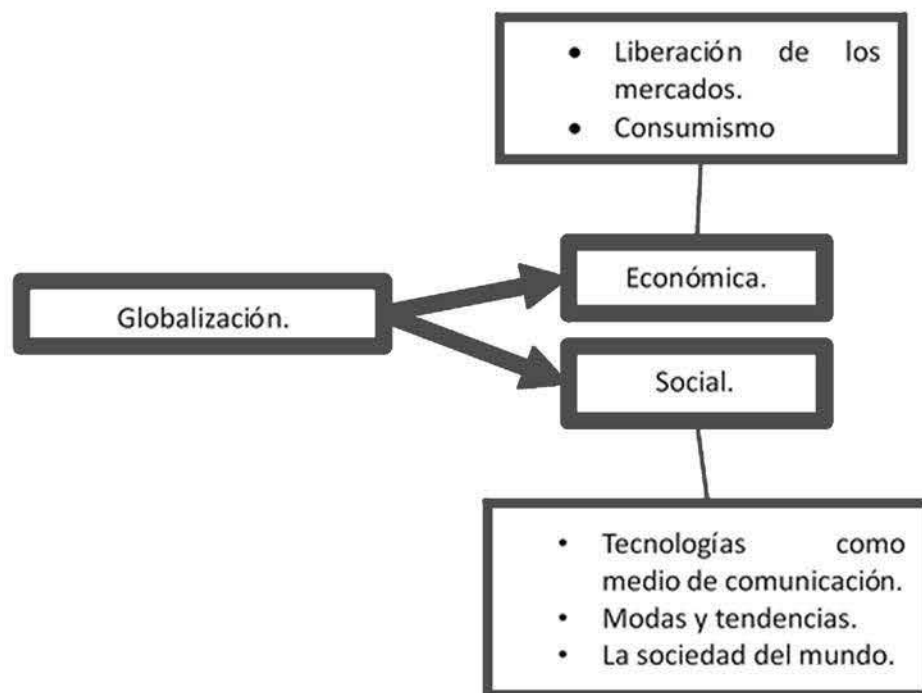


Tabla 1. La globalización.

Durante las últimas dos décadas del siglo XXI se ha hecho presente la globalización como factor de desarrollo de las ciudades y sociedades, esto ha provocado diversos efectos; principalmente dentro de la economía y la sociedad. Al hablar de la globalización nos referimos en principio a dos vertientes que van siempre de la mano por un lado la economía y por otro el desarrollo tecnológico presentado en los últimos 20 años (ver Tabla 1). Es importante referirnos a los últimos 20 años de la globalización debido a que el desarrollo tecnológico ha presentado un desarrollo importante dentro del cual se encuentran la evolución de internet y diversas formas de comunicación, y el nuevo campo de acción de la economía a través de compras en línea etc.

Tal como lo plantea Dabat, A. (1994) gracias a la revolución tecnológica se han generado nuevas ramas industriales y mercados abriendo paso a una nueva forma de producción y de comercialización y que a su vez genera un nivel más alto en el consumismo puesto que es más¹ sencillo el movimiento de bienes, y por supuesto la nueva posibilidad de relacionarse socialmente de forma global, no hay barreras para las sociedades del mundo.

¹ Dabat, A. (Coord.). (1994). Las transformaciones de la economía mundial. La nueva revolución tecnológica y sus consecuencias económicas y sociales. Cuernavaca: UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.

En primera instancia es importante entender que el significado de la globalización actual es diferente, ya que la palabra globalización en sí misma es bastante antigua, es por ello que de esta manera el desarrollo de la tecnología es un eslabón importante dentro de la significación actual de la globalización que está enfocada principalmente a la economía.

De manera contundente Bodemer. K (1998) explica que la globalización no se plantea como un fenómeno nuevo, lo que lo hace diferente en esta temporalidad es que esta globalización se caracteriza por lo tecnológico y la economía y esta globalización se materializa dentro de la finanzas, el comercio, la producción, los servicios e información.²

Se han identificado varios factores que han influido en este proceso de la globalización y que se han convertido en sus características más importantes. En primera instancia como la liberación de la política comercial, la desregulación de los mercados de manufacturas y finanzas, la integración de los mercados financieros como resultado de la revolución tecnológica en el área de comunicación e informática, los avances en la infraestructura de transportes y comunicaciones, y finalmente los avances en el proceso de integración y regionalización.

Por otra parte, también existen otros puntos importantes dentro de esta globalización que se dirigen un poco más al ámbito social y cultural, que por supuesto también la impactan de manera económica.

El incremento en la difusión mundial de información por los medios masivos de comunicación, la modernización en las telecomunicaciones, así como el movimiento masivo de personas en calidad de turistas, trabajadores migrantes o refugiados, reconocer estos temas es importante cuando se habla de la globalización, sin embargo, dentro de la temática de la tesis no se ahondará sobre éstos debido al carácter específico del espacio físico de forma general, es decir, se busca el entender de forma general la globalización.

Entendiendo lo ya antes mencionado entonces se puede resumir (ver tabla 2), que la globalización habla de la internacionalización de la economía y que son las empresas, marcas y corporativos internacionales los que tienen el “poder” debido a las influencias que generan dentro de los diversos países y núcleos económicos en los que se desenvuelven. Es por esto que dentro de esta globalización económica los estados fungen un papel un tanto secundario debido a que por intereses económicos no son capaces de regir en su totalidad las políticas necesarias para un desarrollo efectivo y controlado de las inversiones extranjeras.

² Bodemer, K. (1998), La globalización. Un concepto y sus problemas. Nueva Sociedad (Nro. 156), [p. 54-p. 71]

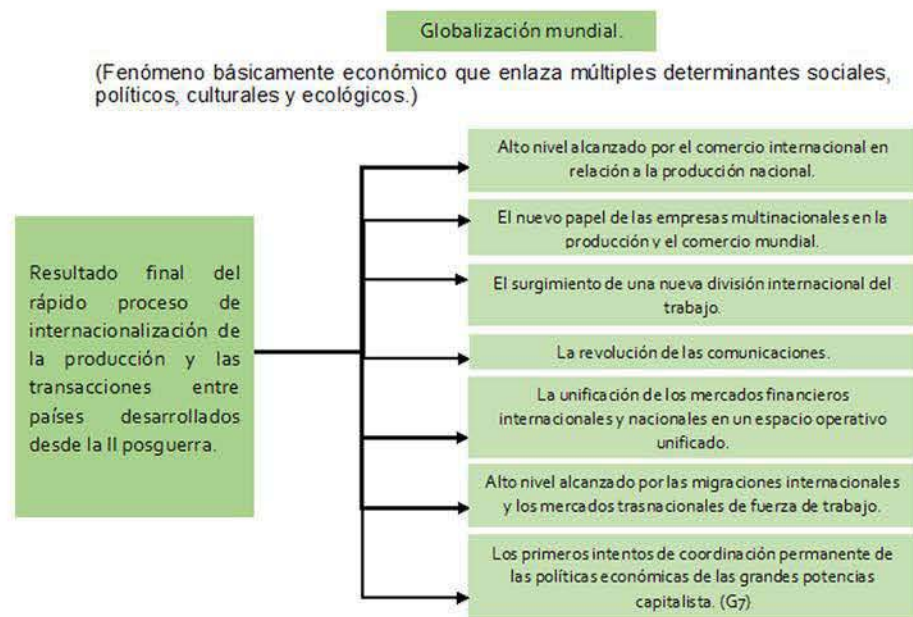


Tabla 2. Diagrama explicativo elaboración propia con información de Dabat, Alejandro y Rivera, Miguel Ángel. (1994). Las transformaciones de la economía mundial. En México y la globalización. México: CRIM-UNAM.³

Lo anteriormente mencionado esta denominado por el neoliberalismo que simplificado es la poca interferencia política dentro de la tomas de decisiones y de políticas, leyes y reformas que interfieren en intereses comerciales nacionales e internacionales. Lo que ha provocado que el estado se convierta en subordinado de una lógica del mercado o comercial⁴ explica Dabat, A. (1994).

A través de esto se sobre entiende que la economía se maneja en gran parte por cuenta propia comprendiendo que existen diversos intereses económicos de por medio y que por consecuencia se genera esta separación evidente entre el poder de los gobiernos y el poder económico ver tabla 2.

Teniendo esto en cuenta se comprende el por qué se ha dado ese cambio y esa evolución un tanto caótica de centros económicos dentro de la ciudad de México. La ciudad de México ha sido en los últimos 20 años un escenario perfecto para las inversiones extranjeras provocando un cambio en la lectura espacial de la ciudad.

Esta lectura espacial descifrada como parte de una subpolitica según Bodemer, K. (1998) puesto que las empresas globales pueden situarse en dónde más les convenga o sea más atractivo visualmente sin acuerdos políticos o discusiones gubernamentales y mucho menos con opinión social o pública. Estas empresas globales tienen más poder que los gobiernos debido a los intereses y al desarrollo económico.⁵

³ Dabat, A. (Coord.). (1994). Las transformaciones de la economía mundial. La nueva revolución tecnológica y sus consecuencias económicas y sociales. Cuernavaca: UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.

⁴ Dabat, A. (Coord.). (1994). Las transformaciones de la economía mundial. La nueva revolución tecnológica y sus consecuencias económicas y sociales. Cuernavaca: UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.

⁵ Bodemer, K. (1998), La globalización. Un concepto y sus problemas. Nueva Sociedad (Nro. 156), [p. 54-p. 71]

México, su acceso a la globalización

A mediados de los años 80 México atravesaba una crisis económica por lo cual el gobierno optó por darle “prioridad a la exportación, a aliviar desajustes, desmontar el nacionalismo revolucionario, atender el servicio de la deuda e implantar el neoliberalismo”.⁶ Sin embargo esta medida solo causó un inquietante déficit en la economía, puesto que nuestro país se dedicaba sólo a la exportación y existía un porcentaje mínimo de importación. Esto conllevó a la unión con Estados Unidos para el pacto de un tratado de libre comercio, el cual había sido propuesto anteriormente por dicho país.

De esta manera es por la cual México pudo acceder a la globalización asociada.⁷ A partir de esto se abre paso en el año de 1990 para la negociación del TLCAN firmado esta vez en conjunto además de Estados Unidos, con Canadá. Desde entonces y hasta el año 2016 se han firmado distintos tratados y pactos de libre comercio con distintos países del mundo.

Provocando entonces que actualmente México sea un país en el cual el porcentaje de importaciones y exportaciones es cada vez más alto, actualmente existe una exportación de \$394 miles de millones y por su parte \$369 miles de millones en importaciones.⁸

Las importaciones en México son importantes en nuestro ámbito debido a que no sólo podemos referirnos a importaciones de tipo material como son los automóviles, objetos, prendas etc. Sino también referirnos a la inversión y a la

llegada de distintas empresas, grupo corporativos, marcas etc. La CDMX se considera un núcleo y centro económico que posee empresas multinacionales, así como también edificios y comercios que son de distintas nacionalidades, esto debido a lo que ya se ha expresado anteriormente sobre la rentabilidad de los espacios más accesibles e importantes de la ciudad.

Causando así un escenario urbano el cual se basa en la economía nacional e internacional. Dicho esto, se reconocen estos edificios y escenarios como los núcleos importantes de la ciudad y que se convierten en hitos, que por ello convierten a la CDMX en una ciudad de la globalización.

En el mapa que muestra la imagen 1, se observan los distintos países con los que México ha hecho tratados de libre comercio o de importaciones y exportaciones. Actualmente cuenta con el enlace de aproximadamente 16 países, lo que le abre las puertas para la inversión de distintas compañías, marcas y corporaciones.

⁶ De la Peña, S. (1994). El TLC: una larga historia. La experiencia mexicana. En Dabat, A. (Coord.). México y la globalización. (p. 133-p. 148) México: CRIM-UNAM

⁷ De la Peña, S. (1994). El TLC: una larga historia. La experiencia mexicana. En Dabat, A. (Coord.). México y la globalización. (p. 133-p. 148) México: CRIM-UNAM

⁸ The Observatory of Economic Complexity. (2016) México. Recuperado de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/mex/>

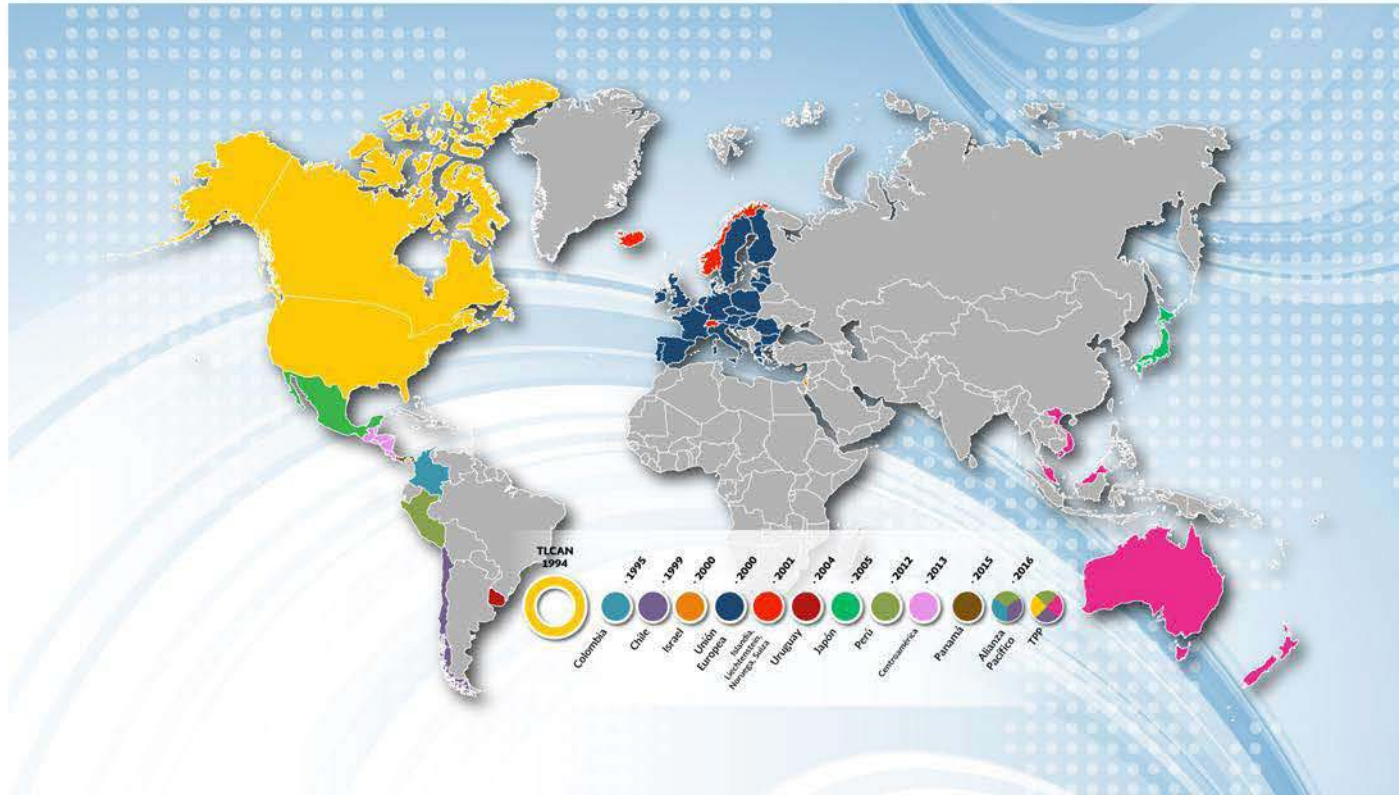


Imagen 1. Tratados y acuerdos México.

Por lo tanto, la globalización no es un fenómeno nuevo, la globalización del siglo XXI se ve marcada principalmente por la tecnología debido a su desarrollo en los últimos 20 años. Por otra parte es importante tener en cuenta la separación de las políticas y la economía lo que provoca la desregularización de mercados. Con estas dos vertientes encontramos las empresas globales que gracias a la tecnología y la poca o nula interferencia del gobierno y las sociedades se ven beneficiadas y se produce con más frecuencia la importación y exportación de productos, bienes y empresas.

1.2 El concepto de la ciudad global y la globalización del territorio

El análisis de la globalización y de sus procesos económicos y sociales ha devenido en la morfología de las ciudades, la ciudad que funciona bajo estos flujos de la globalización y el desarrollo de las tecnologías se denomina como ciudad global. Dentro de estas ciudades se notan claramente los flujos económicos, de personas, de bienes y de una sociedad que está desarrollándose bajo los espacios mediatizados por los cánones de la globalización (fines económicos).

Hablar de la ciudad global es hablar de una mutación que se genera día a día, en la cual el flujo de personas, bienes e información es imparable e inagotable, estos flujos son la energía de esta ciudad global; lo que la mantiene con vida y lo que hace y provee su evolución y desarrollo mutante cada vez más infinito e imparable.

Y es este el denominado orden global el cómo funcionan las ciudades, de una forma compleja, superpuesta y disyuntiva de todos estos flujos tecnológicos, económicos, sociales, de información etc.⁹

La ciudad global de la que Sassen (1997) nos habla se ve reflejada con el simple hecho de observar la vitalidad, el movimiento y desenvolvimiento de la ciudad y de los ciudadanos que interactúan y actúan dentro de ella. La ciudad global es en su totalidad el conjunto de procesos económicos desarrollados en núcleos económicos, corporativos, centros

comerciales implantados a voluntad y por sobre políticas (neoliberalismo); y la interconexión de estos elementos gracias al traslado no solo de bienes sino de personas bajo un sistema de transporte.¹⁰

Como punto importante de la economía dentro de la globalización y de esta morfología de transporte y núcleos económicos se hacen claras dos vertientes, por una parte la neutralización del lugar, es decir que los lugares carecen cada vez más de significación y se convierten en espacios no practicados (no lugares) y por otro lado el nuevo significado de las distancias, es decir, la hipermovilidad y el "fácil" traslado de un lugar a otro por medio del transporte.

"Desde otra perspectiva se reconoce de igual forma la globalización del territorio como esta nueva morfología de la cual habla Savy (1990) que está compuesta por "nuevas estructuras espaciales discontinuas organizadas en "redes" y en "cadenas", dando lugar a una lectura más compleja de los fenómenos territoriales."*¹¹

⁹ Featherstone, M. (1995). Localismo, globalismo e identidad cultural. Recuperado de <http://www.fhuc.unl.edu.ar/sociologia/paginas/biblioteca/archivos/Featherstone.pdf>

¹⁰ Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

¹¹ Savy, M. (1990). «Mutation économique et changement spatial. Vers le territoire des réseaux?». Annales de la Recherche Urbaine, N° 46, pp. 106-112, París.

La ciudad se ha tornado en un espacio carente de lugares para la sociedad, no hay espacio para la mercadería local, sino un espacio para desarrollo de rentas para las elites empresariales y financieras.¹² Y mientras esto sucede las actividades humanas transcurren de forma “normal” respondiendo y correspondiendo a las dinámicas globales actuales. Es decir, existen personas en contra y en pro a la globalización y a los efectos en las ciudades que esto ha provocado, existen beneficiados, perjudicados, influenciados e inconscientes sobre los estragos de la ciudad global.

Si bien el gobierno se proclama como la voz del pueblo y que genera respuestas a las problemáticas de la sociedad ha dejado de lado esto para el desarrollo del país a través de las inversiones extranjeras.¹³

Sin embargo, la ciudad global no solo es el espacio sino los procesos sociales y las dinámicas desarrolladas dentro de ella. Es importante tener en cuenta que la globalización no solo significa el movimiento de la economía sino también el acercamiento de las sociedades debido a la revolución de las tecnologías y los medios de comunicación. La sociedad actual está bajo el uso de estos medios de comunicación y tecnologías que propician el desarrollo de la individualización de las personas por una parte y por otra el nacimiento de comunidades virtuales que están muy alejadas de la realidad.

Nodos

El urbanismo y la morfología de la ciudad cambian en torno a las necesidades de la economía en su mayoría si se realiza una comparación con las necesidades sociales, culturales, históricas etc.; éstas últimas necesarias para las comunidades.

Como se mencionó anteriormente la ciudad responde en su morfología de acuerdo a condicionantes primeramente económicas, lo que se traduce en la generación de nodos dentro de la ciudad, estos nodos están creados o surgen debido a la aglomeración o a el conjunto de diversos núcleos económicos dentro de la ciudad.

Por otra parte, existen las redes que conectan a dichos nodos que son el transporte público y sus vías de comunicación como son calles o avenida, en estas redes se genera el flujo de personas y bienes que a su vez contienen información y así se genera una morfología clara y característica de una mega ciudad y una ciudad global (ver imagen 2).

¹²Smith, Loic., Peck, Neil., & Slater, Jamie. (2015). El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas. España: Traficantes de Sueños.

¹³Smith, Loic., Peck, Neil., & Slater, Jamie. (2015). El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas. España: Traficantes de Sueños.

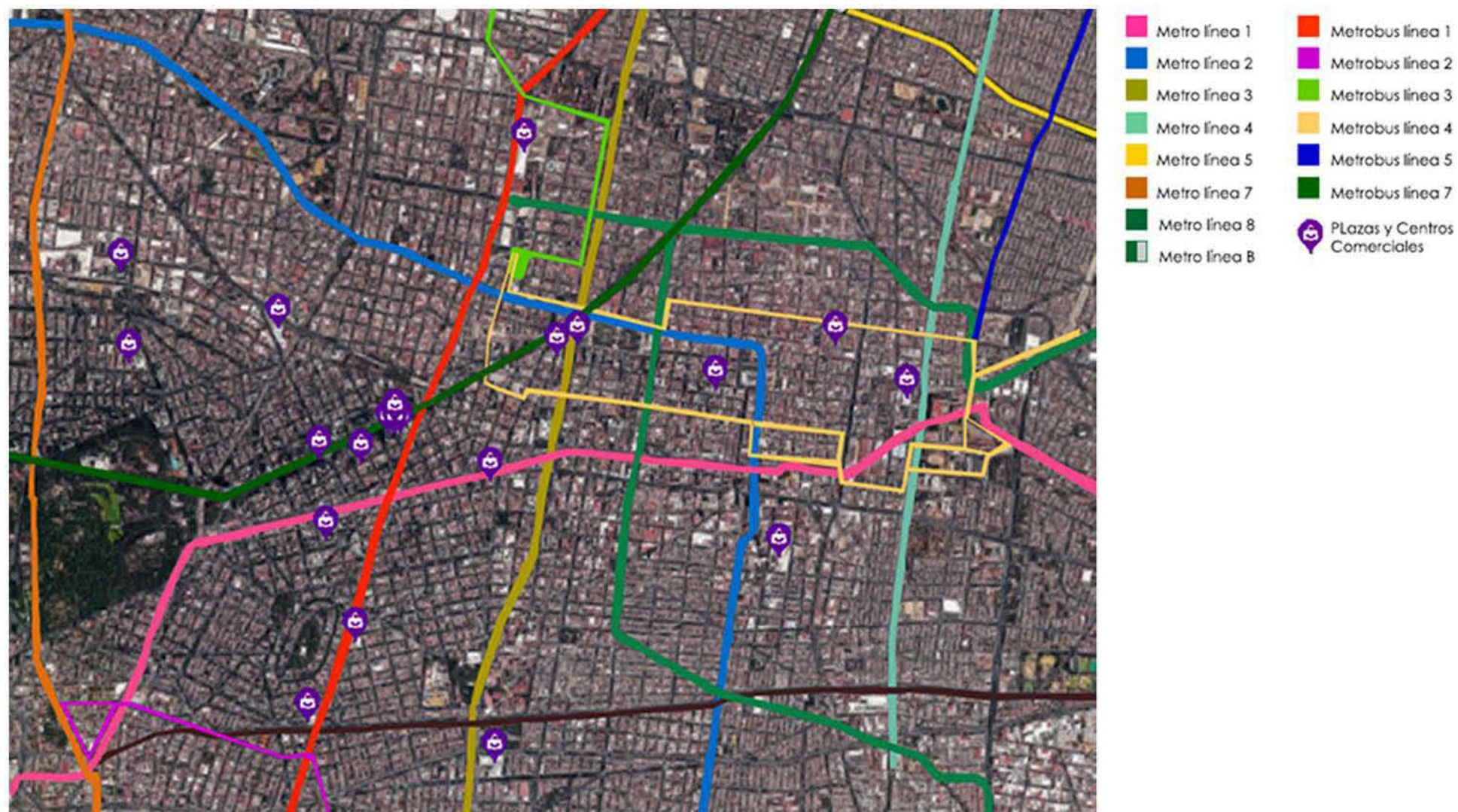


Imagen 2. Transporte público y plazas comerciales cdmx.

Si bien estos nodos de núcleos económicos están claramente conectados los unos con los otros, están desconectados y representan una fragmentación dentro de la sociedad y las comunidades que se desenvuelven en la ciudad.¹⁴

El hecho de que la ciudad se esté convirtiendo y este evolucionando en núcleos económicos es una característica fundamental de la ciudad global. La inversión de centros económicos, empresas entre otras corporativas transnacionales ha provocado que las ciudades se transformen en mutantes con genes económicos que se van transformando y evolucionando causando un desequilibrio cualitativo dentro de la ciudad.

Redes

"...el espacio de los flujos es la organización material de la interacción social simultánea a distancia a través de la comunicación en red, con el apoyo tecnológico de las telecomunicaciones, los sistemas de comunicación interactivos y las tecnologías de transporte rápido."¹⁵

El transporte público dentro de los últimos 20 años ha representado una característica de auge para las comunidades y diversas zonas de las ciudades, representa la idea de estar conectados con la ciudad y de atraer personas, así como de su movilización hacia distintos puntos de la ciudad en los que se generan diversos puestos de trabajo.

La evolución de este transporte en las ciudades ha propiciado si bien una mayor conexión y acceso a la ciudad en general, la atracción y el auge dentro de la economía. No sólo las globales sino también las locales. El desarrollo de diversas líneas de metro, metro bus y otros tipos de transportes locales y estatales ha propiciado el auge de zonas de la ciudad, como las periferias que han provocado un cambio y un desarrollo dentro de sus entornos.

Esto ha dado como resultado la implantación de lugares en pro de la economía, apropiándose de espacios con índole diverso (abandonados, industriales, culturales, históricos etc) generando un impacto en el entorno físico, ambiental, social, cultural e histórico, que en última instancia dichas afectaciones terminan siendo daños colaterales hacia el crecimiento y oportunidades de desarrollo en el mercado de estos lugares en pro de la economía.

"El transporte público... es esta infraestructura la que puede incrementar los beneficios económicos derivados de la telemática. Es un espacio que está físicamente centralizado y atrapado entre los lugares estratégicos concretos y a la vez es transterritorial, puesto que enlaza puntos geográficamente alejados pero intensamente conectados unos con otros."¹⁶

¹⁴ Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

¹⁵ Castells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

¹⁶ Sassen, S. (1995). La ciudad global: una introducción a su historia y concepto. Recuperado de http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/La_ciudad_Global-Saskia-Sassen.pdf

La ciudad global no sólo se comunica por medio de flujos y movimientos físicos, en la ciudad global de la actualidad las comunicaciones, las interacciones, transacciones etc.; no sólo ocurren de manera física sino también por medio de las nuevas tecnologías y dispositivos que han permeado a la sociedad y a las ciudades.

Y a pesar de que la significación de la ciudad global ha tendido a ser la misma debido a sus fines económicos, la evolución de las tecnologías y de las comunicaciones está otorgándole una nueva característica que poco se ha mostrado como una herramienta en pro a la evolución de la ciudad de forma urbana, social, cultural e histórica; sino que se muestra en pro y como herramienta de mediatización económica y de consumo.

Ciudad de México, núcleos y redes

En el sentido de la caracterización de la ciudad global como un escenario donde se encuentran los núcleos económicos representados como nodos y los medios de transporte que se extienden por toda la ciudad para el movimiento de personas a través de diversos puntos de la ciudad representados como las redes se puede caracterizar a la ciudad de México como una ciudad global. Y si bien el representar los centros económicos se presentaría de forma complicada se puede mostrar de forma muy clara las redes de transporte de la ciudad y es importante exponerlas debido a su auge, proliferación y evolución durante los últimos 20 años.

Partiendo de esto se reconoce desde el año 2004 y hasta el año 2018 la creación de distintas líneas que conectan puntos opuestos de la ciudad y que crean esta gran red en conjunto con las líneas de metro, así como de transportes diversos como tren ligero y otros que se desenvuelven dentro de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ver imagen 3 a imagen 10).

Incluyendo también la conexión incluso de estas redes de transporte de pequeña escala junto con el aeropuerto internacional Benito Juárez de la Ciudad de México, que a su vez funge como un nodo de una red de transporte internacional.



Imagen 3. Evolución de transporte público cdmx 2000.



Imagen 4. Evolución de transporte público cdmx 2005.

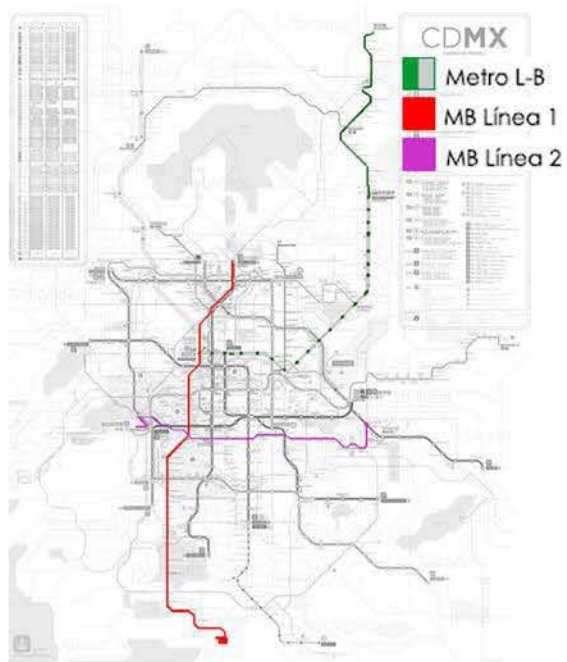


Imagen 5. Evolución de transporte público cdmx 2008.

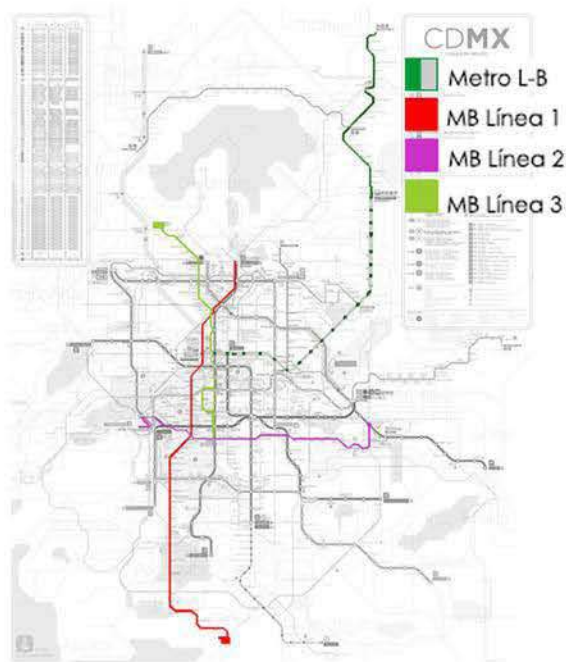


Imagen 6. Evolución de transporte público cdmx 2011.

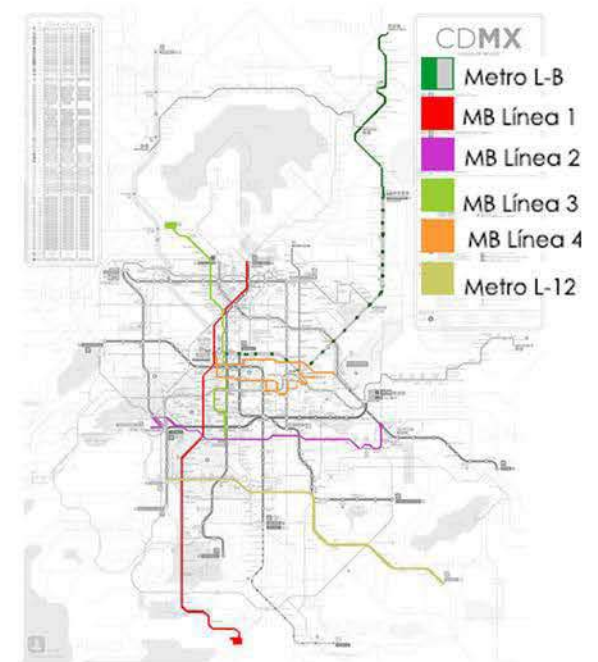


Imagen 7. Evolución de transporte público cdmx 2012.

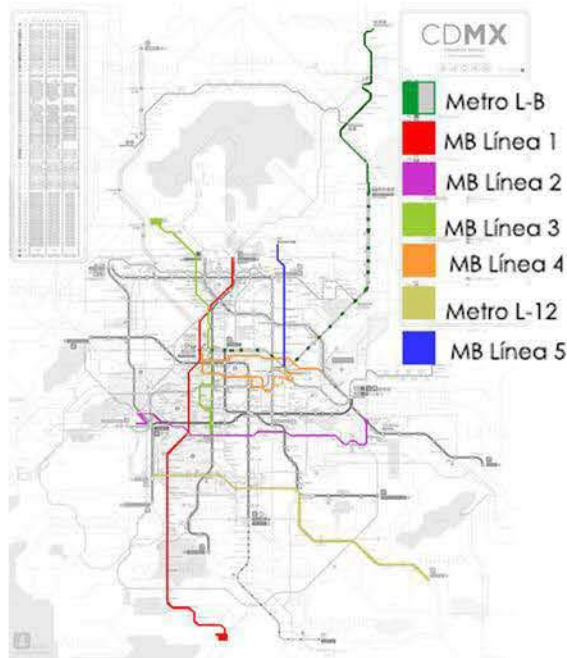


Imagen 8. Evolución de transporte público cdmx 2013.

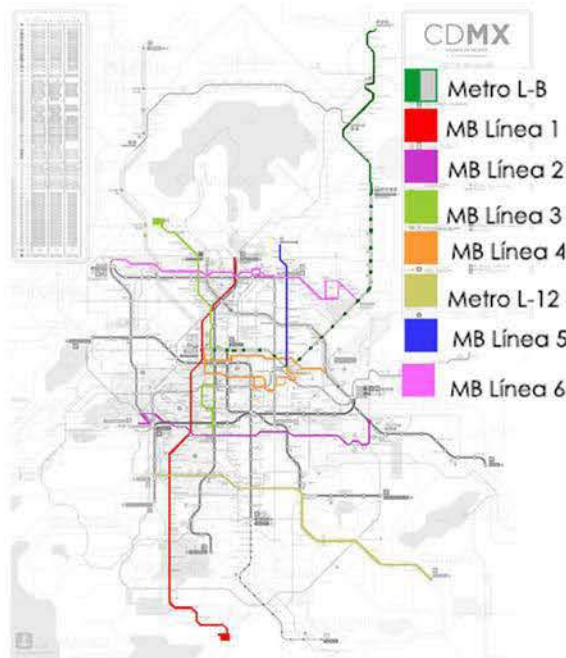


Imagen 9. Evolución de transporte público cdmx 2016.

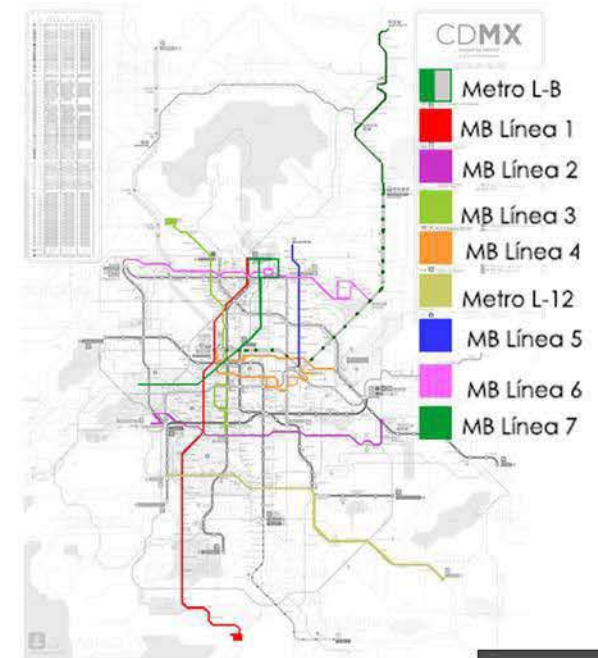


Imagen 10. Evolución de transporte público cdmx 2017.

Ahora bien, ya se habló un poco sobre los núcleos económicos y de las redes que los “conectan”, entonces podemos entender cómo funciona la ciudad dentro de estos dos elementos de la globalización, por un lado, los núcleos y por otro las redes. Es importante desde este momento comprender estos elementos e identificarlos en distintos puntos de la ciudad para comprender cómo es esta morfología de la ciudad en la globalización (núcleos y redes).

En la imagen 11 podemos observar de color azul la avenida Revolución que cuenta con el sistema de transporte público

metrobus línea 7, de morado e encuentra avenida Insurgentes y a su vez la línea 1 de metrobus, y por último podemos observar de color verde la línea del metro 1.

De color sepia podemos ver las zonas que son de alta rentabilidad para inversiones extranjeras debido a la zona, es decir, por las avenidas y sus infraestructuras. Es importante tener esto en cuenta puesto que actualmente dichas avenidas cuentan con centros económicos importantes que forman parte de estos núcleos que antes se mencionaban y que a su vez la red de transporte público funge como las redes de conexión para estos núcleos.

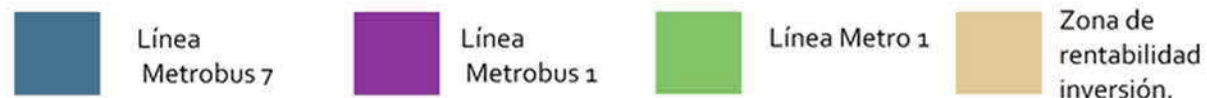
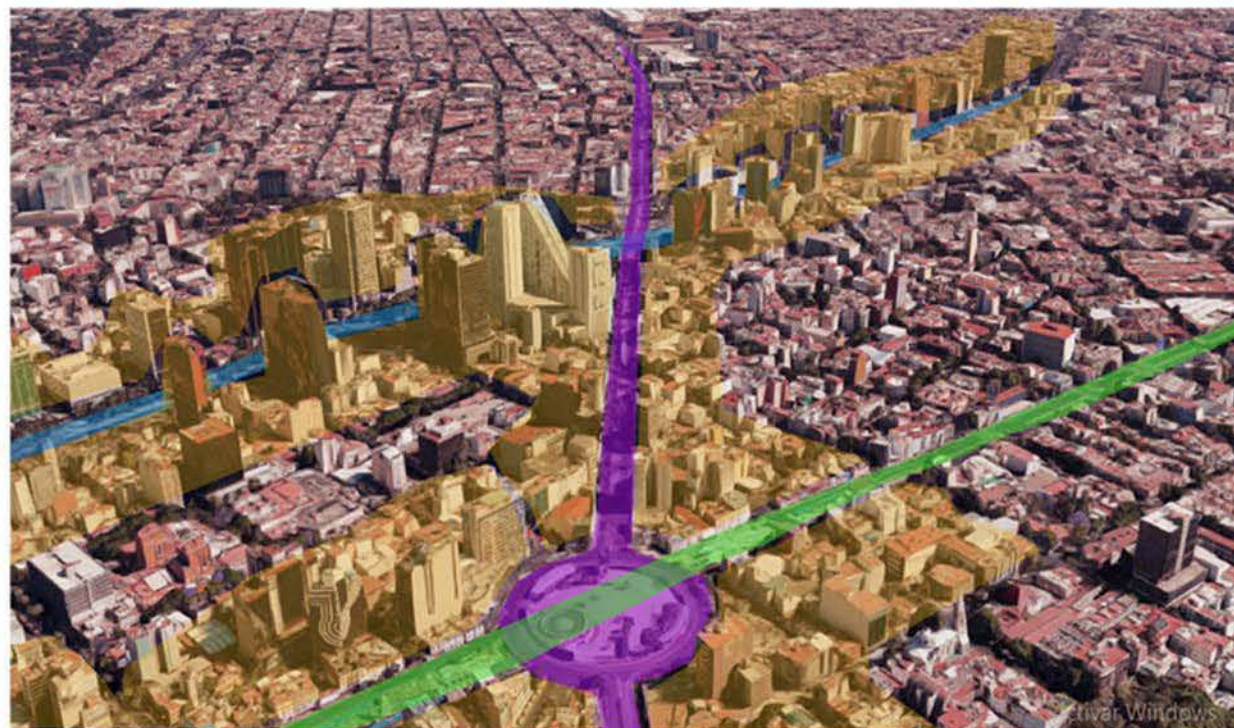


Imagen 11. Zonas de rentabilidad e inversión.

La centralidad

Ahora bien, la hipermovilidad y la pérdida de significación de lugares, así como el medio de transporte no son la única faceta de la economía y de la ciudad global, sino que se comprende como una de sus características importantes; es necesario entender que la economía suele insertarse en lugares o espacios que son significativos para su desarrollo y su evolución, es decir, sus ganancias.

Estos sitios o espacios insertos en las ciudades tienen como tendencia a ser espacios que están en pro de una evolución de la ciudad global, conectados propiciamente con la ciudad y/o en centros que representan auges importantes de ganancias, como en los centros históricos, de gentrificación etc. Tal como se representa dentro de la globalización para que se abastezcan de bienes y mercancías se requieren de sitios estratégicos y puntuales para generar un anclaje.¹⁷

Para hablar de la ciudad global y de sus características actuales, se debe tener en cuenta la morfología actual de ésta. Si bien se ha generado la característica de periferia vs centros de las ciudades en los últimos años, es importante tener bien definido la existencia de esta morfología y el cómo están evolucionando dichas periferias y centros en torno a la economía y a la globalización.

Por una parte, se entiende el crecimiento de centros económicos y la sobrevaloración, y la gentrificación de los

centros históricos para su explotación precisamente económica y global, de modas y consumismos. Por el otro se encuentra la explotación de las periferias y la evolución de estas en centros plenamente económicos que, si bien en su tiempo de "planeación" funcionaron de forma adyacente a la ciudad, ahora se están convirtiendo en espacios para la implantación de las economías mundiales. (ver capítulo 3, caso de la calzada Vallejo).

La ciudad en la que nos desarrollamos actualmente se presenta de una forma contradictoria si bien por una parte es para el automóvil y consumo, y con nulos espacios públicos libres, fragmentada, caótica, privatizada y extensa en las periferias por otro lado sobreviven los centros históricos y culturales que se manifiestan como las nuevas centralidades gracias a la gentrificación y a la revalorización.¹⁸

Es entonces cuando se puede plantear y repensar sobre la centralidad de la ciudad y su economía dentro de esta centralización, puesto que esta se ha dispersado dentro de las ciudades y de sus periferias o zonas metropolitanas. En la actualidad la geografía de la ciudad está cambiando también debido a las economías, como ejemplo, los flujos de personas que recorren día con día de extremo a extremo la ciudad sólo por sus condiciones laborales está infringiendo dentro del territorio y la espacialidad de las ciudades la eliminación de estas líneas fronterizas estatales y provocando un territorio más

¹⁷ Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

¹⁸ Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

homogéneo y tipológico de las economías. Teniendo en cuenta que aún existen las zonas definidas de vivienda dentro de la ciudad que en conjunto con las zonas económicas, sus nodos y redes forman la zonificación de la ciudad de manera claramente visible. Entonces se puede percibir al centro de las ciudades por una parte como centros económicos densos y por otro lado como espacios para la gentrificación, lo cual arroja resultados de ser más bien una extensión periurbana de dispersión geográfica.¹⁹

En el entendido de la ciudad en conjunto con todas las características antes mencionadas se puede definir en resumen como herramienta de las economías mundiales formalmente, y no al revés, como se requiere en la actualidad. Es por ello que las actuales modificaciones dentro de esta ciudad global en ámbitos urbanos, arquitectónicos y sociales se generan en principio por las economías que impactan en el espacio de la ciudad.

A su vez las periferias que antes se han definido como una separación clara de los centros están convirtiéndose en nuevos núcleos económicos y están evolucionando dejando atrás esta marginación en cuanto a los centros de la ciudad (de forma económica) y que a su vez esta implantación de núcleos y sus nodos se realiza de forma perfecta debido a los anteriores usos y funciones de dichas periferias. Provocando así una,

desorganización de espacios de la ciudad generando una fragmentación de ámbitos sociales, culturales e históricos y una cohesión de redes y nodos de la globalización en pro a la economía. Como resultado se reconoce a la ciudad como emplazamiento de las nuevas reivindicaciones comerciales de nivel mundial, es decir, el capital mundial ve a la ciudad como una mercancía organizativa.²⁰

Por último definir la ciudad como lo hace Saskia Sassen (1997) enfocándonos en la economía que desemboca en la morfología de la misma es bastante simple. La ciudad es el escenario de la economía que a su vez se desenvuelve en nodos, conformados por núcleos estratégicos dentro de la ciudad; las redes que son las cuales conectan a estos nodos y por último la sociedad como parte del mercado, los consumidores, los clientes.

Dentro de esta ciudad global se fomentan el uso de las nuevas tecnologías que en principio y fundamento se generaron para el uso de compañías y corporativos (economía), y que en la actualidad si bien está a la orden del día en cuanto al desarrollo de las sociedades y lo individuos, tiene un alto impacto en el consumismo y la economía convirtiéndose en mediatizador de la ciudad-economía y la sociedad-cultura. Como conclusión el concepto de ciudad global es simplemente el escenario de finanzas, servicios especializados, nuevos sectores multimedia y las nuevas telecomunicaciones.²¹

¹⁹Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

²⁰Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

²¹Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

En conclusión la ciudad global es el conjunto de procesos económico implantados en núcleos económicos que a su vez están interconectados por el traslado de bienes y personas.

Se denominan nodos a los lugares o centros económicos dentro de la ciudad y redes a los elementos que interconectan a estos nodos dentro de la ciudad.

En el mismo ámbito la globalización del territorio se refiere a la hipermovilidad, pérdida de significación de lugares y por supuesto la eliminación de fronteras dentro de la ciudad y las urbes que la rodean, esto lo ha provocado la economía global.

1.3 La sociedad y cultura global

La sociedad en el mundo globalizado juega un papel sumamente importante puesto que, si bien ya se reconoce un poco del escenario de la globalización y es comprensible una parte del funcionamiento de la ciudad y de sus redes y núcleos, es la sociedad de dichas ciudades, países y del mundo quien se desenvuelve en estos escenarios caóticos y cada vez más cambiantes.

En los últimos años la revolución tecnológica ha permitido la eliminación de barreras culturales en muchas partes del mundo, en la actualidad podemos comunicarnos con personas del otro lado del mundo con tan solo un "click" o en la actualidad con un "touch". Esto ha traído consigo efectos por un lado positivos y por otros negativos, dentro de este tema son importantes de mencionar la concientización de tópicos importantes a nivel mundial (libre expresión, temas ecológicos, políticos, derechos humanos etc.) gracias a esta eliminación de barreras en las comunicaciones.

Y si bien se reconoce a la globalización por la unificación de los mercados la otra vertiente como denomina Cruz Soto, L.A (1999) es el activismo en movimientos sociales a nivel mundial y que se encuentran al margen de políticas, economías o fronteras.²² Lo cual también ha impactado formas de vida así como espacios a nivel mundial.

Y por otro lado cabe remarcar el uso de estas comunicaciones

para la difusión de la economía tales como el consumismo disfrazado de tendencias y modas y sobre todo de la publicidad de la satisfacción de deseos que nos proveen de una falsa calidad de vida. Comprendemos esto como una manipulación de la sociedad para el consumismo y el capitalismo en sí mismo. Como lo plantea Heredia, B. (1998) existe una creciente homogeneización en cuanto al consumismo respecto a sus patrones, se extiende en el mundo una pantalla sobre las vidas perfectas, el materialismo y así se implantan gracias a la mercadotecnia pensamientos que homogenizan los deseos de las sociedades.²³

Entonces tenemos dos enfoques de esta revolución en las comunicaciones gracias a las tecnologías, por un lado, el de la solidaridad y la concientización; y por otro el del consumismo, las modas, tendencias e individualismo, un lado un tanto superficial. Esto a su vez se vierte en el mundo físico y dentro de estas ciudades que se mueven por la globalización: las nuevas tecnologías y los mercados económicos internacionales y liberados.

Y entonces podemos entender desde el punto de vista de Laidi, Z. (1995) que la relación entre tiempo y espacio cambian notablemente gracias a la globalización; la geografía se ve alterada borrando los límites y las fronteras, un nuevo simbolismo sobre la forma en que se habita el espacio

²²Cruz Soto, L. A., (1999) Hacia un concepto de la globalización. Revista Contaduría y Administración. (Nº195)

²³Heredia, B. (1998) La explotación global. Cuadernos de la globalidad. (Nº 2)

entendiendo que existe y somos parte de la sociedad del mundo y que el tiempo es relativo debido a que la simultaneidad está en nuestras manos gracias a los avances tecnológicos.²⁴

La comunicación del siglo XXI signo de deterioro de la cohesión en las comunidades

Debido a la aparición de la world wide web el acceso y desplazamiento de la información se caracteriza por ser instantánea en todo el mundo lo expresa Bauman, Z. (2017).²⁵ El movimiento como principal indicio de la globalización impacta a las comunidades, sociedades y al individuo como última instancia. El uso de las tecnologías no solo abre las posibilidades para las comunicaciones; existe también el movimiento de la información y el conocimiento, así pues, se está en constante movimiento. El uso de la información personal por medio de las nuevas tecnologías como el internet y sus herramientas permite a los individuos el relacionarse con otras personas y conocer diversas partes del mundo en un instante. Y es por ello que mientras una persona está sentada o en reposo, su información, la comunicación con ella está en movimiento dentro de esta red de internet; así como la bolsa de valores está en movimiento constante mientras un actuario se encuentra enfrente de un computador trabajando.

El desarrollo en el cual se encuentra el mundo actualmente se

caracteriza por el movimiento, en el presente sin este el desarrollo no podría generarse.²⁶ Por otra parte el desarrollo de las comunicaciones por medio de los celulares ha tenido un auge y evolución durante los últimos 20 años y por supuesto ha sido más accesible como instrumento para distintas generaciones y edades convirtiendo a los servicios de comunicación móviles cada vez más presentes en la cotidianidad de la sociedad.

Hoy en día gracias al incremento del uso de teléfonos móviles, las diversas compañías proveen un servicio cada vez más asequible, lo cual lo hace cada vez más rentable.²⁷ Teniendo en cuenta el desarrollo de las tecnologías como forma de comunicación ha fomentado el contacto intrafamiliar y de las comunidades por medio de ellas provocando un refuerzo dentro de los núcleo familiares principalmente debido a esta facilidad para mantenerse en contacto los unos con los otro y poder incluso “reunirse” de forma virtual.

“...como las nuevas tecnologías ofrecen nuevas posibilidades de coordinación y de apoyo social, son adecuadas por su capacidad de reforzar las relaciones familiares existentes sin necesidad de recurrir a transformaciones revolucionarias.”²⁸

²⁴ Laïdi, Z. (1995). Un mundo sin sentido. México: Fondo de Cultura Económica.

²⁵ Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

²⁶ Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

²⁷ Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

²⁸ Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

Sin embargo, así como ha propiciado el acercamiento familiar, así como también su comunicación y diálogo también han devenido problemas dentro de esta estructura tal como conflictos sociales, emocionales y de comunicaciones propicias y genuinas dentro del núcleo familiar.

Hablando sobre las relaciones sociales que han devenido gracias a las tecnologías, estas se han desarrollado mediante la dominación de la tecnología y por supuesto ha generado conflictos que han afectado directamente a las sociedades y a sus formas de relacionarse, como ejemplo podríamos expresar la decadencia de privacidad dentro de las relaciones sociales, formas, estilos de vida etc. El consumo y uso de las tecnologías nos arroja un nuevo espacio para el desarrollo social, sin embargo, este puede transformarse como ocurre en el espacio físico en conflictivo y a su vez de apropiación para diversos fines.²⁹

Con tan solo la observación de las dinámicas sociales y las actividades cotidianas aleatorias es notorio el porcentaje elevado de las personas que utilizan las tecnologías para las interacciones sociales en cualquier lugar, sin importar el horario ni las actividades que se realicen en el entorno. Las relaciones sociales se están llevando a cabo no solo de forma física sino de forma virtual. La existencia de redes sociales ha propiciado un círculo en el cual las personas se interesan y pueden incluso saber más detalles de la vida de sus "amigos" con tan solo un click.

²⁹Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

³⁰Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

Estos datos se traducen en una simple frase, si no tienes una red social no es fácil integrarte en la sociedad actual. En las ciudades actuales existe la situación en la cual es difícil para diversos núcleos sociales el acceso al espacio público físico por lo cual se recurre al espacio físico virtual, de manera que si existe un déficit en espacios públicos las comunicaciones intercomunitarias e intracomunitarias se ven afectadas.³⁰

Las comunidades tienden a generar un lazo y a crear un proceso de memoria que aporta al colectivo cultural de dicha, por medio de las comunicaciones corporales.

Estas comunicaciones corporales se reproducen a través de los procesos de comunicación tan simples como la charla en un parque, el conocer a diversos miembros de la comunidad y desarrollar actividades casuales, conllevando a un proceso de memorización de la colectividad, que a su vez asegura la cohesión de las comunidades.

Gracias a los medios de comunicación que actualmente están en uso y desarrollo, se ha perdido en gran parte la cohesión de las comunidades debido a este decremento en la interacción local, provocando así el aislamiento de cada miembro de la comunidad y de la sociedad convirtiéndolo entonces en un miembro de una "comunidad" virtual y a su vez global.

Entonces podemos referirnos a dos cuestiones diferentes por una parte la cohesión social que integra el consenso, los

conocimientos comunes y que para que esta siga desarrollándose debe existir la actualización de estos conocimientos y depende de la memoria colectiva y cultural, mientras que, por lo contrario las sociedades y comunidades actuales están desarrollándose en una flexibilidad social que depende del olvido y de las comunicaciones baratas.³¹

El gobierno ha tenido un gran impacto para otorgar las herramientas para las comunicaciones dentro de las sociedades por medio de las nuevas tecnologías, y con ello también ha compartido con las comunidades y la ciudadanía sobre los procesos, información y movimientos de las gubernaturas locales y nacional. Y aunque no se puede acceder a la información sobre temas un poco más finitos o específicos sobre algunos datos administrativos, se ha podido generar un avance en cuanto al acceso de algunos datos que permiten la investigación, así como el trabajo de análisis de dichos datos para fines científicos o formativos.

Otro punto importante dentro del desarrollo de tecnologías para las sociedades es notoria la integración de núcleos de la sociedad que antes no eran reconocidos como parte de o integrarlos.³²

La evolución de este desarrollo tecnológico de las comunicaciones está teniendo un desarrollo hacia personas discapacitadas probando así llegar a generar impacto dentro de otros círculos de las sociedades y que a su vez está provocando una mayor aceptación e incluso proponiendo ser una

una herramienta para la interacción social de este círculo de la sociedad más amplio y cohesivo.

Se han generado diversos proyectos que incluyen estas tecnologías para la adaptación de este grupo de las sociedades que habían sido marginadas en otros tiempos.³³

En otro ámbito el desarrollo tecnológico en un principio se vio premeditado para la evolución financiera y empresarial, la creación y el fomento de estas tecnologías tales como el internet el wifi entre otros dispositivos para un mejor desenvolvimiento dentro del mundo empresarial y económico de las corporaciones, y bien en la actualidad no existe una barrera entre los usos de estos dispositivos, es decir, la diferencia entre usar internet en los espacios laborales y el uso de este en el hogar y otros espacios adquiere una homogeneidad.

En la actualidad el desarrollo tecnológico está en pro de la sociedad, es decir, que si bien se pensó el uso de esta herramienta de modo formal, en la actualidad es la sociedad quien rige sobre las tecnologías y las nuevas formas de comunicación.

Por lo que el uso del internet y computadoras se gestó bajo estándares y como herramienta de la economía, hoy en día el principal usuario son las personas comunes y con fines de entretenimiento y comunicación. Hoy en día existen diversas

³¹Benedikt, M. (1994). Cyberspace and Virtual Reality. Trabajo presentado en Comité sobre el Hombre, la Tecnología y la Sociedad de Real Academia sueca de Ciencias de la Ingeniería, Estocolmo.

³²Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

³³Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

compañías que ofrecen el servicio de internet en conjunto con otros servicios de comunicación y entretenimiento por lo cual se concluye que el uso de este es una fusión de ambos.³⁴

Si bien la sociedad y las comunidades se han apropiado de esta nueva tecnología y de sus herramientas de comunicación, es verdad que sigue existiendo el predominio de la economía dentro de estas herramientas, el hecho de que el uso de las redes sociales y el internet por las sociedades sea el régimen actual de las comunidades, ha provocado una ampliación del mercado y el marketing de las empresas y corporaciones que han provocado un mejor y más amplio mercado, así como clientela. Se ofrecen el uso de los servicios de comunicaciones y entretenimiento a través de redes interpersonales, se difunden estos productos y de la información de los servicios se generan incentivos para formar reputación a diversas empresas.³⁵

La fusión de varias culturas a nivel nacional y mundial ha sido posible en la actualidad debido a este desarrollo de las tecnologías y que bien ha conformado una sociedad global que se mantiene en sentido virtual conectada a través de la espacialidad y el tiempo y que ha propiciado el compartir estilos de vida, consumo, modas, tendencias, así como la unión de diversas comunidades para el apoyo de ideales y derechos.

Todo esto ha propiciado una homogeneidad social que deja al margen a los estados y naciones quedando así en un ámbito un tanto autónomo.³⁶

Por otra parte, no se puede declarar de una forma total la autonomía por sobre el estado-nación debido a los fines y fundamentos de la revolución tecnológica y de comunicaciones que han tenido sus bases en el consumismo, y los intereses económicos de diversas empresas, corporativos y marcas. Previendo esta situación el estado fomenta por diversos medios el consumismo, el apoyo a estas instancias económicas y que en algunas ocasiones emplean medios coercitivos para la atracción del mercado implantado en las diversas comunidades.

Es por ello que se refrenda el papel del estado por debajo de la economía y que funciona como herramienta para diversas empresas para intervenir en diversas naciones y es por ello que con el mismo fin se fomenta esta única identidad global.³⁷

En conclusión la cultura global se ha desarrollado gracias a la evolución de la tecnología, del internet y dispositivos móviles. Esto ha conllevado a crearse un nuevo espacio tanto para las sociedades como para la economía, el espacio virtual. Esto ha devenido en el desarrollo de una sociedad "mundial" y en la preferencia del espacio virtual al espacio físico como medio de cohesión social y cultural. Es por ello que es importante para las ciudades éste espacio virtual que está cambiando la apropiación y el uso de la ciudad por los individuos.

³⁴ Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

³⁵ Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

³⁶ Featherstone, M. (1995). Localismo, globalismo e identidad cultural. Recuperado de <http://www.fhuc.unl.edu.ar/sociologia/paginas/biblioteca/archivos/Featherstone.pdf>

³⁷ Featherstone, M. (1995). Localismo, globalismo e identidad cultural. Recuperado de <http://www.fhuc.unl.edu.ar/sociologia/paginas/biblioteca/archivos/Featherstone.pdf>

1.4 Conclusiones Parciales

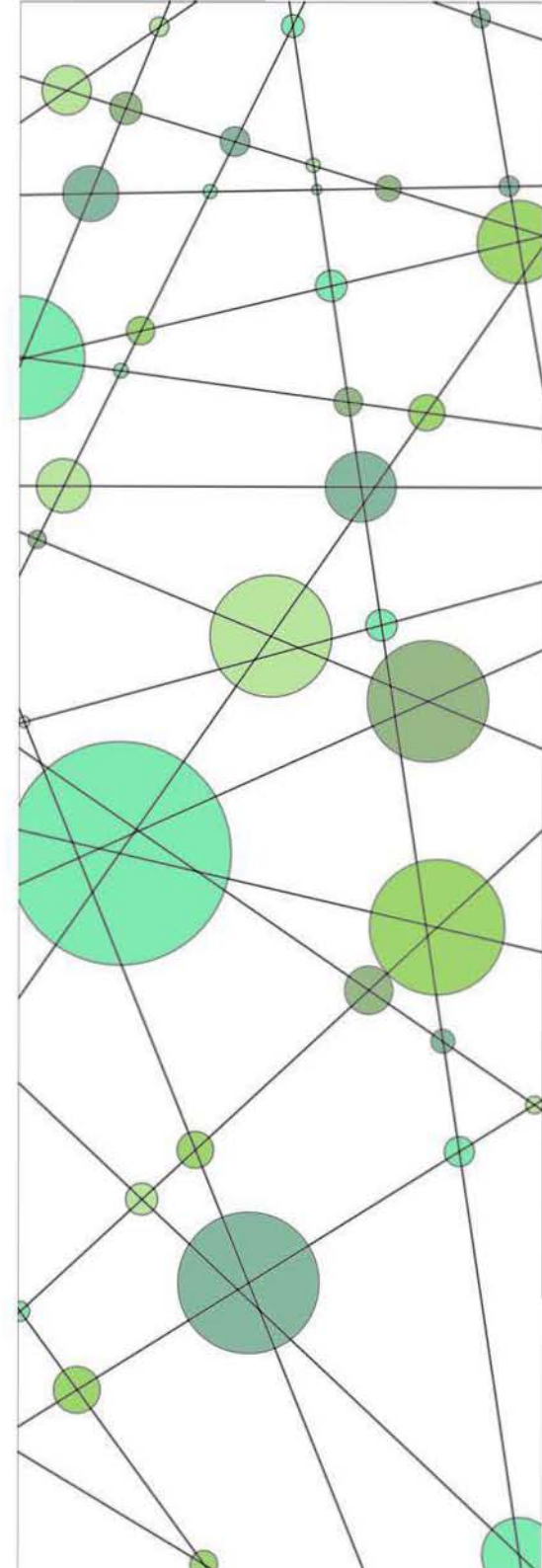
La globalización se ha generado con base a temas económicos, sin embargo, ha tenido también otras vertientes dentro del espacio físico de las ciudades. Comprendemos de momento dos principales vertientes en esta globalización en el espacio físico y en las ciudades, por un lado, el comportamiento de los elementos de la globalización tales como los nodos que son los centros, núcleos económicos importantes y por otro lado las redes que funcionan como conectores dentro de la ciudad de estos núcleos y que se ve representado principalmente como las redes de transporte público. Ya se entiende un poco sobre el escenario, el espacio de esta globalización; ahora bien, tenemos a la sociedad como los actores y el sujeto que se desenvuelven dentro de este escenario ya planteado. Y a su vez este sujeto se divide un poco en dos posiciones debido a la revolución de las comunicaciones que lo incitan por un lado al consumismo, las modas y tendencias y por otro a la concientización, la solidaridad y la participación dentro de temáticas importantes para el mundo.

No podemos definir a la sociedad dentro de una u otra posición ya que como somos individuos que razonan y que a su vez tienen deseos diversos. La cultura y el entorno en el que se desarrolla son factores importantes que permiten la modificación de sus elecciones y pensamientos.

En el siguiente capítulo podemos adentrarnos más sobre estos núcleos y redes y cómo funcionan dentro de la ciudad y de que sucede cuando la sociedad se desenvuelve dentro de estos y por supuesto de la postura de nosotros los arquitectos ante esta

situación que cada vez es más frecuente y por supuesto más característica de las ciudades en desarrollo. La calzada Vallejo es en medida un escenario en cambio constante que se está caracterizando por estos núcleos y redes y que es importante tener un análisis pertinente debido a que se está convirtiendo en un eje económico y globalizado importante. ¿Qué es lo que sucede con la sociedad dentro de esta espacialidad?

Capítulo 2. La hibridación espacial



Presentación

A través de este capítulo se hace énfasis en el espacio a partir de las premisas del capítulo uno. Comenzando el análisis pertinente de la ciudad global y de la globalización del territorio que de manera introductoria pretende caracterizar la espacialidad de las ciudades como resultado de la globalización y del cambio morfológico que ha sufrido el territorio de las ciudades y del mundo en pro a esta globalización; continuando con el concepto de no lugar que le da significación a la nueva espacialidad marcada por el movimiento de la globalización, no sin antes comprender el lugar que también es reconocido como el espacio practicado, así como su importancia dentro de la comunidad reafirmando los cambios que ha provocado la globalización dentro de las últimas dos décadas. Enfatizando la necesidad innata de los espacios practicados dentro de la comunidad para su desarrollo y su evolución cultural y social, permitiendo una apropiación del espacio.

El papel que juega la sociedad dentro del espacio es fundamental, ya que el espacio depende de las actividades que se desarrollan dentro de éste, sin embargo, los cambios sociales y culturales que ha marcado el desarrollo tecnológico y de comunicaciones ha degradado las interacciones sociales básicas para el desarrollo en comunidad y de la comunidad. Lo cual ha definido significativamente el sentido del espacio y provocando que el no lugar sea impuesto y aceptado por la sociedad debido al cambio en el modo de su desarrollo permeado por el avance tecnológico y la nueva forma de comunicación y organización social.

La necesidad de espacios practicados y del desarrollo de las comunidades (cultura, historia e identidad) es primordial, debido a que la globalización espacial está marcando una hegemonía mundial perjudicial debido a las necesidades diversas dentro de distintos núcleos sociales. Con el desarrollo tecnológico se ha suscitado una nueva forma de percibir al mundo, gracias a estos avances hoy en día casi nada permanece lejos de la mirada pública por lo cual también hace factible el razonamiento ecológico, social y cultural lo que ha provocado la conciencia en temas de importancia mundial.

Dentro del término de la globalización existen posturas diversas ante estos cambios dentro de la sociedad. Aquellos que se oponen a los cambios morfológicos, sociales y culturales en pro de la globalización; los individuos que aceptan a la globalización y rigen sus formas de vida de acuerdo a esta y por último los que se adaptan a esta situación, sin embargo, son conscientes de los aspectos perjudiciales que dejan como resultado la globalización. Esto por mencionar tres tipos de posturas claras, sin embargo, es imposible definir a las tres como únicas posturas ya que los individuos y las dinámicas sociales son tan diversas como los razonamientos sobre los pros y contras de este tema.

En estos momentos la espacialidad marcada por la globalización está tomando mayor partido dentro de las comunidades y ciudades por otro lado como ya se sabe el individuo es el actor y modificador principal del espacio.

Es por ello que el objetivo último de esta tesis es identificar la implantación de espacios de la globalización (no lugares) que nunca se cumplen en su totalidad ya que el individuo es quien le otorga a dicha espacialidad la significación (espacio practicado) y que nos arroja como resultado la apropiación de estos espacios que se presentan como espacios públicos mediatizados por la economía (centros comerciales por ejemplo) no contienen desde su construcción intereses sociales o culturales.

En este sentido se piensa en los espacios híbridos como espacios que puedan generar la oportunidad de la cohesión social y sus prácticas genuinas utilizando como herramientas que pudiesen o no provenir de lo tecnológico, global etc. Y que refuercen los espacios para los ciudadanos. Los espacios híbridos son completamente diferentes de los espacios mediatizados es por ello que es necesario hacer énfasis en esta diferenciación durante todo el capítulo 2. Estos espacios de la globalización (no lugares que posteriormente se convierten en lugares mediatizados), son cada vez más reconocibles y proliferantes dentro de las ciudades y es importante reconocer esta caracterización espacial de las ciudades actuales que está provocando una ruptura dentro del tejido urbano, arquitectónico y social.

La necesidad de espacios significativos, que provoquen la cohesión cultural y social para la generación de costumbres y de identidad es cada vez mayor dentro de un mundo en el cual se forma parte de una comunidad virtual y desarraigada de la realidad a base de consumismo, modas y tendencias.

2.1 El lugar y no lugar

Para entender la hibridación espacial se abordan los conceptos de lugar y no lugar; el lugar se considera un espacio practicado en el cual se desenvuelve la sociedad y las comunidades, y a su vez se desarrolla la interacción social, la cultura y los lazos sociales, así como la generación de tradiciones, permitiendo la significación del mismo.

El lugar o el espacio practicado, hablando en términos físicos, es aquél en el cual encontramos elementos que permiten la interacción social. Tales como espacios abiertos propicios para el encuentro y la permanencia; el diálogo, las actividades físicas; que contengan elementos característicos y de apropiación de las comunidades. El espacio en el cual se han desarrollado las sociedades durante mucho tiempo se ha regido por actitudes y acciones no mediatizadas que involucran el uso del cuerpo humano.³⁸

La arquitectura funge un papel importante dentro del desarrollo social y natural del ser humano, si bien la arquitectura ha brindado cobijo y protección al ser humano desde la antigüedad, hoy la arquitectura funge un papel más evolucionado en cuanto al cumplimiento de las necesidades humanas, sin embargo, en la actualidad la arquitectura ha cumplido estándares de comercialización y ha degradado las necesidades del individuo y de las sociedades.

No obstante siempre ha sido importante el otorgar a la sociedad espacios para su desenvolvimiento y sus prácticas naturales que permiten un desarrollo cultural, de comunidad y

otorgarles un espacio que brinde el sentimiento de pertenencia, en la actualidad se ha perdido esta necesidad y esta obligación de los arquitectos y la arquitectura.

La arquitectura debería ser de forma natural, que ayude a la formación de la civilización y que sea permanente y universal.³⁹ Si bien la arquitectura no sólo promueve el uso de espacios públicos o los refuerza también genera espacios o edificios que otorgan a las comunidades sentimiento de pertenencia y la apropiación de los mismos, estos hechos se ven cada vez menos representados en la arquitectura de las ciudades actuales debido a los intereses económicos de por medio. Por otra parte, los hitos y edificios significativos para la memoria de las comunidades se ven cada vez más mediatizados por la economía global o se ven suplantado por estos. Las edificaciones que hoy en día se muestran como representantes de zonas de la ciudad (no de las comunidades), son los monumentales centros comerciales. Los parques, las plazas, los centros de comunidad, casas de cultura etc., se ven mermados por este nuevo atractivo de las ciudades, debido a las actividades que se practican dentro de ellos que van dirigidas al ocio y el entretenimiento más que a la interacción social.

La relación que tiene lo construido con la colectividad o la sociedad es arquitectura, y es por supuesto también la relación que se genera dentro de las sociedades a través de él.⁴⁰ Las ciudades en sí mismas son el escenario de las sociedades y los individuos, en el cual se desarrollan, crecen, se desenvuelven y

³⁸ Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

³⁹ Rossi, A. (2015). Arquitectura en la ciudad. 2ª ed. México: Gandhi.

⁴⁰ Rossi, A. (2015). Arquitectura en la ciudad. 2ª ed. México: Gandhi.

generan vínculos sociales día a día. Pero la ciudad no sólo se puede visualizar como el elemento o la herramienta que da soporte a las sociedades, sino que también es un elemento que impacta a la sociedad, si bien, el ser humano se apropia y hace uso de la arquitectura para cubrir sus necesidades, la arquitectura y la ciudad funcionan como elemento que cede o condiciona actividades.

Es así pues que no puede hablarse de uno (individuo, sociedad) u otro (ciudad, arquitectura) por separado puesto que ambos influyen en el otro. Es importante entender el punto de la arquitectura que cede o condiciona al individuo, puesto que si bien el ser humano puede apropiarse de los espacios y la arquitectura también puede abandonarlos y convertirlos en espacio basura.

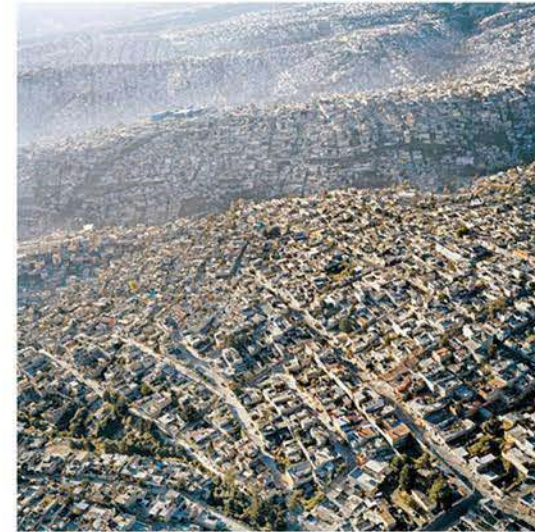


Imagen 12. Espacio basura por Rem Koolhaas.

*"Los arquitectos pensaron, por primera vez en el espacio basura y lo llamaron mega-estructura, la solución final para superar su descomunal punto muerto. La arquitectura posmoderna es el reflejo de una sociedad de consumo: el espacio basura es el medio físico predispuesto para la existencia análoga; lugares para ver y ser visto. Un espacio basura existe en virtud de la virtualidad lo que nos convierte a nosotros en simulacro de lo que alguna vez fuimos."⁴¹
(ver imagen 12)*

La ciudad no es solo el conjunto de lo económico y el movimiento, debe ser también la representación de la sociedad, su cultura y costumbres, la ciudad es la sociedad plasmada a través de los hechos urbanos que emergen del espacio habitado.⁴²

Ahora bien, hablar del espacio público de las ciudades, es hablar de una de las necesidades más urgentes dentro de las problemáticas sociales, culturales e históricas que denotan a la ciudad global. Si bien el derecho a la ciudad es indispensable para sus habitantes y para convertirlos en ciudadanos legítimos, es así de indispensable ejercer este derecho en espacios

⁴¹ Koolhaas, R. (2007). Espacio basura. México: Gustavo Gili.

⁴² Rossi, A. (2015). Arquitectura en la ciudad. 2ª ed. México: Gandhi.

públicos que cumplan con sus necesidades de recreación, de socialización corporal, así como la significación de estos espacios que generen identidad dentro de las comunidades.

En la actualidad el otorgar espacio público ha devenido en el otorgar a los ciudadanos espacios residuales de la ciudad, espacios que estén definidos como públicos debido a significaciones de épocas antiguas, el espacio público no puede y no debe en la actualidad pretender ser tipológicamente el mismo que en otras épocas debido al cambio de actividades dentro de las sociedades y el avance tecnológico de los últimos 20 años. Pretender recrear espacios públicos con metodologías, herramientas y tipologías antiguas es crear espacios para su abandono, para la fragmentación de las comunidades e incluso espacios inseguros.

Si el espacio practicado donde las relaciones sociales son físicas se produce un desarrollo social entonces el espacio público define la calidad de vida de la ciudadanía.⁴³ Es importante generar la animación y vitalidad urbana en la actualidad en los espacios públicos ya existentes y en los futuros espacios públicos, por medio de herramientas que cumplan las necesidades de las sociedades actuales, y que demuestren que están a la orden del día en cuanto al desarrollo tecnológico. Estas características deben fungir como herramientas para el auge del espacio público en la era de las nuevas tecnologías y no como elemento que rige el significado de éste.

⁴³ Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁴⁴ Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

El espacio público es para y por las sociedades y sus comunidades; para su cohesión, su desarrollo social, histórico, cultural y sentido de pertenencia. Se requiere una apropiación del espacio público para ser un espacio practicado y a su vez esta apropiación brinda seguridad que se ve reflejado en una integración social.⁴⁴

No lugar

En el entendido del lugar y el espacio practicado, ahora se puede introducir y reflexionar sobre el llamado no lugar. En principio el término de no lugar fue acuñado por el antropólogo Marc Auge (2017) quien explica que el término del no lugar es otorgado a los espacios que fungen como medios económicos y que no permiten el desarrollo de las actividades sociales significativas.

Un no lugar es aquel que no cuenta con una historia, ni significación cultural, no dota a la sociedad con elementos que permitan la interacción social necesaria para el desarrollo y fortalecimiento de las comunidades.

El no lugar puede traducirse en los espacios que son destinados o nacen para cumplir aspectos económicos, ya sean empresas, corporativos, centros y plaza comerciales. El no lugar es una significación del nuevo lugar dentro de las ciudades debido a que se implantan en diversas zonas de la ciudad y suplantando a

los espacios significativos de las comunidades. Comprendiendo la significación del lugar como espacios cargados de sentido y que posibilitan la cohesión social surge el cuestionamiento si realmente existe un "no lugar" debido a que dentro de los espacios físicos basados en la economía existen aún los encuentros de personas y sus relaciones sociales. La respuesta es que se puede caracterizar a los espacios de las ciudades del siglo XXI de la siguiente forma: espacios que emergen con fines y bases económicas, que pueden ser espacios practicados (por la forma innata del ser humano por relacionarse) de forma mediatizada pero que no permiten una cohesión social o prácticas sociales genuinas debido a sus restricciones por su ámbito comercial (ver tabla 3).

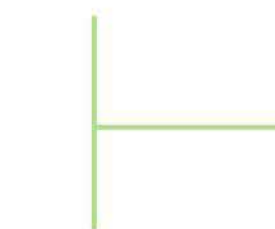
En las ciudades, actualmente es más rentable para la economía la implantación de espacios para el consumo en lugar de espacios para las comunidades.⁴⁵ Si bien ya se caracterizó dentro de la ciudad global su morfología de centros económicos como nodos y del transporte como redes, es importante recordarlo y tenerlo presente puesto que la significación del lugar esta carente en el conjunto de estos nodos y redes, es decir, que la ciudad actual está caracterizada por ser un gran contenedor de no lugares.

Si bien existe aún la zonificación y los usos de suelo que regulan y separan los núcleos destinados a vivienda, áreas verdes, comerciales, infraestructura etc.; es permisible que la ciudad contiene un gran número de no lugares en comparación con usos de suelo que no están destinados a la economía

Lugares cargados de sentido y significación cultural, como espacios que posibilitan el despliegue de prácticas sociales y culturales.

El lugar practicado

"NECESIDAD"



"No lugar"

"IMPOSICIÓN"

"El lugar no queda nunca completamente borrado y el no lugar no se cumple nunca totalmente." 45



Espacios enfocados hacia la individualidad, lo provisional, al pasaje y a lo efímero. Instalaciones para la circulación acelerada de personas y bienes.⁴⁵

Tabla 3. La espacialidad global.

⁴⁵ Auge, M. (2017). Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. 10ma ed. México: Gedisa.

⁴⁶ Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

Esto también debido a los cambios de uso de suelo que se dan actualmente y que en realidad está regidos por políticas e intereses económicos que dejan al margen al estado.

*"La constitución de una nueva lógica espacial característica de los nuevo procesos de acumulación del capital, de organización de la producción, de integración de los mercados, de comunicación de los mensajes y de ejercicio del poder planetario."*⁴⁷

El espacio dentro de la ciudad global se ha definido como un espacio de hipermovilidad, de personas, bienes e información. Traduciendo esto al espacio físico de la ciudad es permisible la creación de conexiones espaciales vehiculares que se hacen cada vez más viables para estas conexiones dentro de las ciudades y sus zonas metropolitanas.

Si bien la definición de periferia vs centro de las ciudades está convirtiéndose en una homogeneidad de centros económicos esto está provocando la necesidad de transportarse por la ciudad de formas más rápidas, accesibles y fáciles.

Un punto importante dentro de esta movilidad es la privatización de pequeños tramos de autopistas que conectan a diversos puntos de la ciudad, y que son pequeños tramos caracterizados por ser no lugares como ya se explicó, debido a su principal función que es el cobro y las ganancias económicas

por el uso de estas, así como también el nulo espacio para prácticas sociales.

Y si bien estas formas de comunicación y de movilidad dentro de las ciudades une diversos centros económicos y atrae clientes permitiendo un mejor puesto dentro de los mercados, estas vías de comunicación están provocando dentro de las ciudades una fragmentación que estimula la división de barrios y comunidades y a su vez permite la gentrificación de algunas zonas que se ven "beneficiadas" por estas conexiones.

La conjugación de lugares que están sometidos a diversos flujos, arrojan resultados tales como la fragmentación y el tradicionalismo de las relaciones de comercialización a esto se le puede caracterizar como espacios comerciales tales como plazas y centros comerciales.⁴⁸ Las conexiones dentro de la ciudad que más se han desarrollado son las del transporte público, como bien ya se mencionó, en los últimos 20 años el auge de estas redes de transporte ha hecho más accesible el movimiento y traslado de personas de un extremo a otro de la ciudad. Si bien por un lado la reducción de tiempos así como la preferencia por el uso del transporte público en lugar de los vehículos privados ha sido benéfico para el medio ambiente así como el uso de autobuses y medios de transporte más amables con éste (que ha sido un tema importante dentro de las últimas dos décadas); por otro lado la modificación de entornos y vialidades dentro de la ciudad ha provocado desde

⁴⁷ Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

⁴⁸ Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

la pérdida del medio natural hasta embotellamientos en vialidades, así como también el cambio morfológico de barrios en la ciudad.

El transporte público funge también como un no lugar debido a que su fundamento es la movilidad y el cobro del servicio, sin embargo, existe la contrariedad debido al uso y la apropiación de estos espacios. Si bien dentro del transporte público ha existido por muchas décadas el comercio informal, en la actualidad se han implantado espacios comerciales de marcas y corporaciones transnacionales. Y por otra parte la importancia y el uso del transporte público ha generado que se desarrollen actividades dentro y fuera (cerca) de ellos, espontáneas, es decir, no planeadas con anterioridad.

Como ya se planteó los flujos y el movimiento de personas y bienes no dependen de los espacios sino de las relaciones que se dan dentro y alrededor de éstos.⁴⁹ Entonces entendiendo al transporte público y a sus vías privatizadas y públicas que se generan y proliferan cada vez más dentro de la ciudad, se sobre entiende que los puntos de convergencia de estos no sólo son los centros económicos sino también zonas de vivienda, laborales, de cultura etc.; estas redes de comunicación, cumplen su función primaria que es conectar a la ciudad, por medio de estaciones que están ubicadas y centradas en lugares estratégicos y “necesarios” para los individuos. Como necesidad dentro de una ciudad global, de flujos y de información.

⁴⁹Catells, M. (2006). *Comunicación móvil y sociedad*. México: Ariel

⁵⁰Catells, M. (2006). *Comunicación móvil y sociedad*. México: Ariel

⁵¹Heelas, P., Lash, S., & Morris, P. (1996). *Identity Meaning and Globalization: Detraditionalization in Postmodern Space-Time Compression*. Trabajo presentado en *Detraditionalization* de Oxford, Blackwell.

Así como se presentan los nodos o núcleos económicos conectados por las diversas redes de flujo como es el transporte público de misma forma existen también los lugares habitables como hogares y puntos de convergencia; estos espacios son necesarios para la sociedad por la cual se crean y se recrean.⁵⁰

Hablando en términos físicos y psicológicos entonces podremos caracterizar al no lugar como un elemento que proporciona herramientas para el desarrollo económico de algunos corporativos; espacios que son desde luego artificiales y que se jactan de nuevas y mejores tecnologías y técnicas de construcción proporcionándoles una reputación estética notable y que, por supuesto despoja a las comunidades de interacciones naturales y significativas, así como de una identidad.

Por lo cual se traduce como espacios meramente técnicos, mediados por herramientas y nuevas tecnologías permitiendo la interacción del individuo con dicha tecnología en lugar de generar un espacio que sea inmediato al cuerpo; es un espacio más global que comunal.⁵¹

El no lugar está programado para cumplir las expectativas de la ciudad global y de su economía; es por ello que hablando arquitectónicamente y físicamente dichos espacios están proyectados para ser duraderos en términos de materiales, así como el de cumplir los caprichos y necesidades de los comercios e industria requeridos.

Los espacios arquitectónicos que se generan en la actualidad tienden a cerrarse a los entornos con materiales agresivos convirtiéndolos en espacios completamente aislados al exterior, esto aunado a sus conexiones por las redes de transportes ha fragmentado el espacio que lo rodea y en el cual tiene incidencia.⁵²

En términos prácticos el no lugar son núcleos económicos en los cuales las interacciones sociales se ven mediatizadas por la economía y lo global. Ahora bien, se puede concebir dichos espacios como inertes y bien definidos, es importante identificar los no lugares que son más agudos, como lo es el transporte público. Si bien dentro del transporte público existe una mediatización de las relaciones sociales por medio de la economía de forma sutil, es indudablemente un no lugar, esto debido a la finalidad y a su función, el transporte de personas. Y que es sino la característica principal de lo globalizado el movimiento y el traslado no solo de bienes materiales sino también de los ciudadanos. El transporte público además presenta cambios y una evolución cada vez más mercantil y económica, puesto que en la actualidad las estaciones y terminales, están atestadas con pequeños espacios que comercializan bajo marcas y corporativo multinacional tanto de bienes materiales, así como de alimentos.

En su conjunto entonces, los no lugares como empresas, corporativos, centros comerciales, etc. están conectados gracias a las redes de transporte público que a su vez contienen

y se caracterizan por ser pequeños núcleos de no lugares. Tal como se representa en la imagen 13 las diversas líneas de transporte público dentro de la ciudad de México y sus intersecciones importantes generan entornos propicios para la implantación de no lugares debido a su afluencia y su conectividad con el resto de la ciudad.

Actualmente gracias a la evolución de las comunicaciones bajo el manto de las nuevas tecnologías, ha surgido otro tipo de no lugar, y ha sido llamado el tercer espacio que es nada más y nada menos que el virtual.

Este tercer espacio no tiene dimensiones espaciales, sino es más bien atemporal, este espacio no puede ser contenido por barreras ni límites temporales y gracias a esto las distinciones aquí y allá se ven difusas.⁵³ Gracias a este tercer espacio se han podido conformar otro tipo de comunidades y de interacciones sociales que han conseguido librarse de barreras físicas y que ha permitido la creación de comunidades supranacionales.

Por una parte, es importante mencionar que el tercer espacio puede crear un híbrido con el espacio físico para complementarlo e incluso rescatarlo de estados de abandono y otorgarles vitalidad. Sin embargo, aunque esto es permisible por una parte por otra existe también el abandono de espacios públicos tales como plazas, parques, centros culturales etc. Debido a la elección de la sociedad por este tercer espacio o por los espacios de la globalización (no lugares).

⁵² Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

⁵³ Virilio, P. (1991). The Lost Dimension, Nueva York: Semiotext(e)



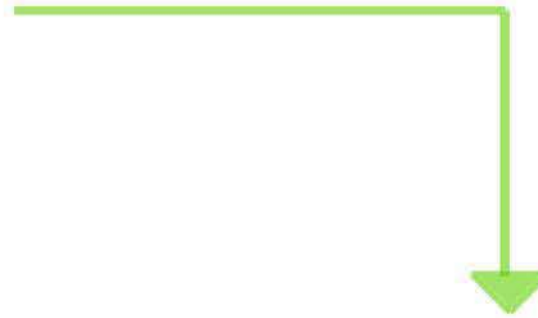
CDMX

Redes



Imagen 13. Redes y núcleos CDMX.

Redes + Núcleos (Nodos)



Ciudad global



Simbología

- M L-1
- M L-2
- M L-3
- M L-4
- M L-5
- M L-7
- M L-8
- M L-8
- Mb-1
- Mb-2
- Mb-3
- Mb-4
- Mb-5
- Mb-7



Núcleos económicos importantes

M- metro
Mb- metrobus

Entonces si se analiza este tercer espacio como una eliminación de barreras tanto de tiempo como de lugar se comprende que el espacio físico por sí mismo pierde valor. En la actualidad quien está sentado en un espacio público puede al mismo tiempo estar en el otro lado del mundo conviviendo con otras personas y colaborando a hechos intangibles.

Es por ello que la información y los procesos de movimiento ya no dependen del espacio físico y por tanto el espacio comienza a perder su significado generado y que las relaciones que se dan en el también se vean afectadas.⁵⁴ En la actualidad sólo hace falta el observar lo cotidiano de la ciudad para darse cuenta de la evolución que ha tenido la sociedad dentro de ella debido a la proliferación de no lugares. No hace falta investigar el crecimiento de las ciudades a fondo para darse cuenta de los cambios dentro de la ciudad, con tal solo observar la cada vez mayor construcción de obras destinadas a centros comerciales, corporativos y demás centros económicos que están robando espacios vitales para la sociedad y las comunidades. Los espacios de consumo están restando importancia al espacio público, coronándose como protagonistas de las ciudades.⁵⁵

Y si bien se analiza a detalle las repercusiones que ejercen en las ciudades entonces también se ve reflejada la escasa o nula cohesión de las comunidades y sociedades de las ciudades y del mundo, debido a la falta de desarrollo y de oportunidades para dinámicas sociales que permitan dicha cohesión, sentimiento de identidad y apropiación del entorno.

Es decir que una ciudad sin espacio público está destinada al individualismo ya que no existe un escenario en el cual pueda existir esa convivencia y simple congregación social.⁵⁶

En última instancia debe reconocerse que, si bien se define las diferencias claras del lugar y no lugar también se comprende que, aunque estos no lugares existen, terminan siendo espacios mediatizados. El lugar siempre estará presente dentro de los no lugares debido a la condición humana de las relaciones sociales y de su desarrollo. Es decir, aunque se implante un no lugar, el individuo es quien se apropia de él y puede convertirlo y transformarlo en un lugar debido a sus prácticas sociales.

Por otro lado, es importante definir dentro de este esquema que el no lugar se ha implantado dentro de las ciudades como un espacio definido desde su concepción con características que corresponden a lo global y por ende a su definición de no lugar y que se da de forma esporádica y accidental su característica de lugar.

La proliferación de implantación de espacios caracterizados por ser no lugares desde su concepción es preocupante debido al deterioro y abandono de espacios significativos para las sociedades. Si bien se comprende que las sociedades se desarrollan de una forma propicia en espacios que lleven a su práctica y a su interacción corporal entendemos que las relaciones e interacciones que se dan en la actualidad están mediadas bajo espacios concebidos para la economía.

⁵⁴ Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

⁵⁵ Flusty, S. (1994) Architecture of fear. Recuperado de

⁵⁶ http://architectureofwar.artun.ee/wp-content/uploads/Steven_Flusty_-_Building_Paranoia1.pdf
Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

Como menciona Castells (2006) las prácticas sociales necesitan un espacio o algo tangible para poder generarse.⁵⁷ Y si bien se sigue previendo a las ciudades como aglomeraciones económicas, la sociedad tenderá a adaptarse a estos no lugares para su interacción social y para su apropiación convirtiéndolos en lugares de forma natural que a su vez será forzada. Las ciudades no debieran concebirse de forma separada del individuo debido a que se genera esta idea y morfología fragmentada tanto del individuo dentro de su comunidad y sociedad, como el espacio físico de la ciudad, provocando una especie de panorama apocalíptico para el desarrollo social y de la arquitectura.

Se deberían generar entonces una concientización de que existe este movimiento vertiginoso e imparable de desarrollo para con ello generar y transformar a la ciudad en un ente que contenga espacios para la relación social, espacios que contengan una significación de la vida común.⁵⁸

Y así es como se ha visualizado el desarrollo de la ciudad dentro de los últimos 20 años, si bien han existido planes para el rescate de diversos espacios públicos, así como el uso de herramientas propicias y la participación ciudadana, es irrefutable el hecho de que la balanza economía-no lugar y sociedad-lugar ha estado pesando más del lado equivocado. Provocando estas fracturas sociales y del espacio de las ciudades. Si bien el espacio denominado lugar es representativo de la experiencia del ser humano y su organización; estos lugares se encuentran

fragmentados de la ciudad mientras que los espacios denominado no lugares debido a su significado económico están globalmente integrados.⁵⁹

⁵⁷Castells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel.

⁵⁸Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁵⁹Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

2.2 La sociedad en el no lugar

La ciudad tiene una historia muy antigua si bien siempre ha habido problemáticas de diversa índole dentro de ésta y de sus espacios, una de las muchas problemáticas a las cuales nos enfrentamos el día de hoy es a los no lugares.⁶⁰

Dentro del tema de la sociedad global ya se hace referencia a la pérdida de la cohesión de las comunidades, así como también los procesos que se han desarrollado dentro de la globalización que han provocado un cambio notable dentro de las actividades sociales, así como de su desarrollo.

Pues bien es importante entender que la sociedad y el individuo se desarrollan propiamente en una espacialidad (casa, centros culturales, escuela, etc.), en la actualidad y con el desarrollo y proliferación de no lugares, la sociedad está desenvolviéndose y utilizando dicha espacialidad para cumplir sus necesidades sociales y culturales básicas.

Tener en cuenta el uso de las nuevas tecnologías es importante cuando hablamos de la sociedad en la espacialidad de las ciudades puesto que, se puede estar en varios espacios a la vez; estar en el espacio físico y de cuerpo presente; y estar en el espacio virtual a su vez e incluso por medio de este espacio estar al otro lado del mundo compartiendo e interactuando con culturas diversas.

En la actualidad se puede estar en “todos lados” gracias a la revolución tecnológica y de las comunicaciones lo cual provoca un impacto dentro del espacio físico, el aquí y el ahora,

degradándolo en un segundo plano. Existe gracias a esta tecnología la capacidad de poder integrarse de forma virtual a una comunidad personal que al final se traduce en un vecindario psicológico.⁶¹

Es por ello que se generan diversos modos y estilos de vida que van tomando la diversa gama generacional que interactúan en la ciudad, se presentan nuevas formas de interacción y de crear comunidad por medio del tercer espacio o el espacio virtual y que generan el desarrollo del individualismo hablando del medio físico, debido a la interacción dentro de las comunidades locales e incluso la sociedad; y del virtual con la revaloración del individuo y del uso de tendencias y modas para presentarse y representarse en el mundo virtual.⁶²

En la actualidad se refuerza la individualización cultural gracias a cómo nos representamos en las redes sociales y a tener la libertad de limitar o no a las personas que nos rodean en este mundo virtual; se generan aspectos como la clasificación y la exclusión de personas por su apariencia en el mundo virtual.

Se hace más permisible la búsqueda del estatus y la aceptación de forma virtual, a su vez sirviendo como presentación en el mundo físico. Y a través de esta búsqueda del estatus se consume la introducción de estas nuevas comunidades virtuales o individuos que promueven el consumismo o que a través de este su popularidad incrementa a su vez que sus relaciones sociales.

⁶⁰Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁶¹Featherstone, M. (1995). Localismo, globalismo e identidad cultural. Recuperado de <http://www.fhuc.unl.edu.ar/sociologia/paginas/biblioteca/archivos/Featherstone.pdf>

⁶²Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

El consumismo en el siglo XXI no sólo se da por medio del espacio físico, sino que ha aumentado y ampliado sus redes mediante el espacio virtual, generando así una conexión del consumo asegurando su promoción en el tercer espacio y atrayendo a consumidores por este medio en el espacio virtual, una nueva forma de consumo y de marketing por medio de las tecnologías y su conexión con las redes sociales y medios de comunicación.

Mencionando también al consumismo de información personal y de tendencia que pueden ser representadas ya no por modelos, o celebridades sino por personas comunes que se representan a sí mismas de una forma en la cual diversas marcas y compañías comienzan a pagarles por su modo de vender el producto y atraer a futuros clientes.⁶³

El consumismo y las modas dependen entonces de estos individuos que buscan el estatus y el reconocimiento social por medio del uso y consumo de diversas marcas. Este hecho entonces se convierte en una cadena en constante expansión y evolución, el individuo se convierte en una identidad colectiva que coloca a las personas que optan por ésto en un estatus de moda y popularidad por sobre quienes no tienen acceso a dichas marcas o estilos de vida. Y se convierten entonces en celebridades por medio del consumismo, así como también transmiten mensajes de estatus y deseos superficiales a la sociedad.

En la actualidad el centro de reunión para las personas tienden a

ser los centros comerciales, dejando de lado el uso de plazas públicas y parques; las juntas vecinales en la actualidad suelen ocurrir por medio de grupos creados en redes sociales o herramientas para la comunicación; las tienditas de las esquinas se convierten en oxxos; las fondas en cadenas de restaurantes, etc.

Las sociedades y comunidades actualmente se están desarrollando en una ciudad que está cada vez más globalizada, cuenta con una proliferación de no lugares y esto permite entonces una mercadotecnia cada vez mayor. No se puede dejar de lado una característica que hace que cada vez sea más factible la proliferación de no lugares, así como de la cultura consumista que responde de manera positiva e inconsciente a la mercadotecnia. El uso de tecnologías visuales, así como de simbolismos da un lenguaje visual a la ciudad cada vez más abrumador (ver imagen 14, imagen 15 e imagen 16).



Imagen 14. Parada de autobús interactiva.

⁶³Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel



Imagen 15. Pantalla Semi-exterior



Imagen 16. Pantalla Semi-exterior

Si bien ya se hizo un reconocimiento de la morfología de la ciudad por medio de redes y nodos, también existen dentro de ellos estos elementos que son importantes para el crecimiento de la economía y el consumismo, y que a su vez están desarrollándose y utilizando herramientas tecnológicas.

En la actualidad ya no solo es la radio, la televisión, periódicos o revistas; son espectaculares gigantes con imágenes virtuales o incluso pequeños mensajes entre estaciones de metro que demuestran tener ese lenguaje subliminal para el consumo de productos.⁶⁴

⁶⁴Smith, Loic., Peck, Neil., & Slater, Jamie. (2015). El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas. España: Traficantes de Sueños.

La eliminación de las barreras físico temporales gracias al desarrollo de las tecnologías ha aportado a los espacios de la globalización (no lugares practicados) un atractivo más. El uso del internet por medio del wi-fi que otorgan estos espacios está llamando cada vez más a las personas a permanecer dentro de estos espacios sin percatarse del tiempo que llevan ahí (ver imagen 17).



Imagen 17. Opinión pública, mediación algorítmica y pos verdad.

Esto a su vez ha provocado el deterioro de la identidad espacial debido a la pérdida de valor del espacio que no cuentan con esta herramienta y que a su vez las actividades que se realizan dentro de ellas (actividades sociales, culturales, recreativas) está por una parte opacada por el protagonismo que toman los no lugares y el tercer espacio (ver imagen 18).



Imagen 18. Anulación del tiempo y espacio.

La anulación del tiempo dentro de los espacios se hace cada vez más propicio, el uso de las redes sociales, y de tecnologías ha revolucionado los tiempos de espera y de traslado. Si bien por medio del transporte dentro de las ciudades se han acortado tiempos, es el uso de estas tecnologías y comunicaciones que ha permitido el acceso al ocio y las interacciones sociales mientras se espera en un sitio (ver imagen 19) o en medio del viaje de un lugar a otro dentro de las ciudades. En otras épocas podría ser tediosa la espera e incluso el uso de ese tiempo para lectura, interacciones corporales o actividades manuales, de ocio físicas etc.; ha quedado atrás para dar paso a realizar actividades simultáneas, así como el estar en distintos lugares e interactuar con personas que no se encuentran en el espacio presente.



Imagen 19. Alone together.

No obstante con la tecnología ahora podemos conocer el mundo entero; a su vez mientras se practican estos viajes de forma exprés, el espacio físico está perdiendo significación e importancia dejando a un lado la capacidad para otorgar identidad.⁶⁵ Teniendo los aspectos anteriores en cuenta también se puede referir a la preferencia de centros y plazas comerciales como espacio para la interacción social y el ocio así como el entretenimiento y el enriquecimiento de imágenes y estatus de las nuevas comunidades virtuales. Y si bien esto ha provocado en conjunto con el crecimiento de la economía global, la proliferación de estos espacios para la atracción de los individuos, así como de inversiones; por otra parte, se hace más obvia y natural la necesidad de espacio que permitan a la

⁶⁵Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

sociedad y a las comunidades una cohesión e interacción social y cultural genuinas y que cumplan con sus necesidades básicas.

Por ello existen diversas posiciones ante estas plazas y centros comerciales y su proliferación. Dentro de estas podemos mencionar quienes están a favor de dicha proliferación puesto que puede significar una revaloración de propiedad dentro de la zona de impacto económico que estas ofrecen; quienes están en contra debido a sus repercusiones urbanas y físicas dentro de las comunidades, tales como falta de agua y deterioro en la infraestructura, como la fragmentación del espacio físico de dichas comunidades; por otro lado quienes fungen como consumidores y clientes de estas plazas pero que distinguen y valoran el espacio público como una necesidad primordial para su comunidad y que mantienen estos espacios vigentes; estos solo como algunos casos concretos.

Es entonces cuando se presenta este desbalance de pérdida de espacios públicos para abrir paso al crecimiento y multiplicación de estos elementos de carácter privado en la ciudad. Si bien se extrañan y se añoran por un lado el espacio público existe esta necesidad o doble moral por el consumo y la asistencia a centros comerciales, lúdicos etc.⁶⁶

Mientras que los individuos están cada vez más acostumbrados a utilizar los espacios comerciales como espacios para su desenvolvimiento personal y social, se ha demostrado que estos espacios no cumplen con una función primigenia que propicie el encuentro casual o los encuentros significativos, que permitan

la comunicación corporal y el desarrollo de procesos culturales, y que proporcionen un desarrollo de la identidad sobre este espacio. Por ende, están propiciando cada vez más el desarrollo del individualismo por sobre los esfuerzos innatos de la sociedad para relacionarse.

"Los inmensos centros de compra brindan algunas oportunidades para los encuentros, pero son demasiado grandes para permitir la creación de justicia horizontal. Demasiado grandes para encontrarse con los viejos conocidos, demasiado ajetreados y atestados, nunca permiten las pláticas prolongadas, necesarias, para asentar patrones de conducta." ⁶⁷ (ver imagen 20)



Imagen 20. Espacios ajetreados y atestados.

⁶⁶Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza

⁶⁷Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

Haciendo referencia a este proceso de individualismo entonces se cae en obvia al distinguir las características principales de un centro comercial. La búsqueda por atraer al consumidor y a perderlo a través del tiempo y el espacio, por medio de la generación de micro climas y ambientes que sean totalmente distintos al del exterior (la ciudad, el entorno); los paseos interminables de los pasillos que resultan conectarse con más pisos y más tiendas, que al final terminan provocando que el individuo se aisle de lo que está pasando en su alrededor y de las personas que pasan a su lado.

Al observar simplemente las dinámicas en cuanto a la circulación dentro de un centro comercial se puede apreciar que los "camino" son infinitos e intrínsecos, te dirigen de forma estratégica para el consumismo, no existen estos espacio los cuales sirvan para detenerse, mirarse, conversar, pensar, etc. algo que no tenga que ver con los productos o lo que se consume.⁶⁸

Las demandas y las necesidades de la sociedad actual están en pro de las tecnologías y las nuevas formas de interacción social, es por ello que el gobierno ha implementado el uso del internet gratuito en diversas zonas como espacios públicos, así como transporte público generando una mayor atracción hacia el tercer espacio o el espacio virtual. En cierto punto cumplen con necesidades urgentes y precisas que se denotan en dichos espacios, pero por otro lado se hace cada vez más notoria la fragmentación social, el consumismo, las modas y tendencias, dentro del espacio público y de la ciudad, que se presentan como espacios en abandono por no cumplir con esta necesidad

del internet. Sin las herramientas adecuadas del entorno como elementos urbanos y/o arquitectónicos que doten al espacio de calidad, cultura, cohesión y apropiación; este se verá perjudicado y en vicisitudes contra el tercer espacio o el espacio virtual (internet) al que se puede acceder cada vez más fácilmente.

Es un deber del estado otorgar dicho acceso y libertad del internet, para fomentar y demostrar este acceso dentro de la globalización y primordialmente para no frenar el crecimiento y desarrollos tecnológicos dentro de las sociedades y sus comunidades.

Al detenerse a pensar sobre esta gratuidad y acceso de internet también debemos mirar el trasfondo de la gratuidad pues bien muchos de los puntos de acceso gratuito a internet contienen comerciales o se cobra el internet con encuestas de consumismo, invitaciones o incluso a descargar forzosamente algo, estamos obligados a consumir.⁶⁹ Tal como se presenta en la imagen 21 Google station es una aplicación que te permite encontrar sitios donde el internet es gratuito, la imagen tiene un zoom dentro de la ciudad de México representando los sitios donde existe este servicio, cabe mencionar que el servicio está disponible bajo el mando de una empresa internacional.

No es coincidencia ni espontaneidad que la ciudad de México cuente con acceso a internet de forma gratuita; durante las últimas dos décadas el acceso gratuito al internet en el espacio público ha sido ya desarrollado y utilizado por diversos países

⁶⁸Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

⁶⁹Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

que son líderes económicos. Esto deja en evidencia que México está atrasado en cuanto a nuevas infraestructuras referentes a las tecnologías y al desarrollo de comunicaciones.

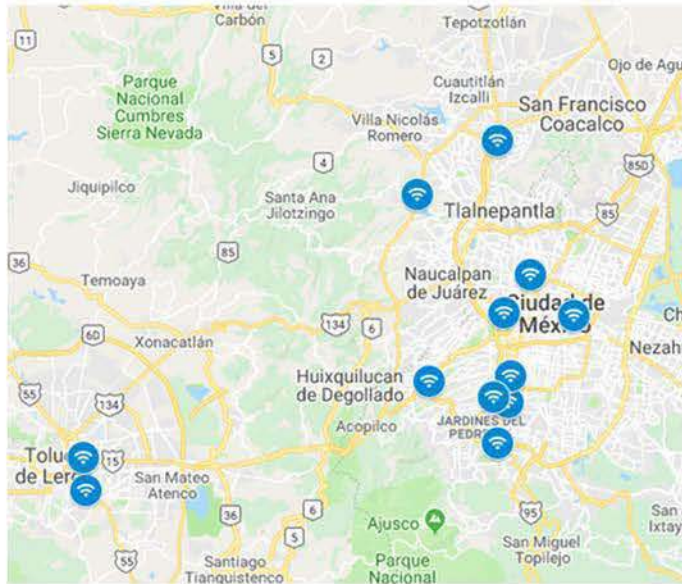


Imagen 21. Google station in Mexico.

Si bien el acceso a internet está fragmentando a la sociedad, el uso de este en espacios públicos podría dirigirse hacia un camino más permeable y viable como medio o herramienta para el auge de estos espacios, así como la cohesión con una nueva faceta de la sociedad. Es por ello que es importante saber y entender que tan fácil es acceder a este servicio, en la imagen 22 se puede observar la facilidad o dificultad que tienen diversos

países en el mundo para acceder al internet, colocándose en color verde como lo más fácil posible y de color rojo lo complicado, si se analiza la imagen se podría comprender que los países con más desarrollo tecnológico se encuentran con una gran facilidad para acceder al internet mientras que los que se encuentran en zona roja tienen dificultades para lograr poner al internet de forma asequible.

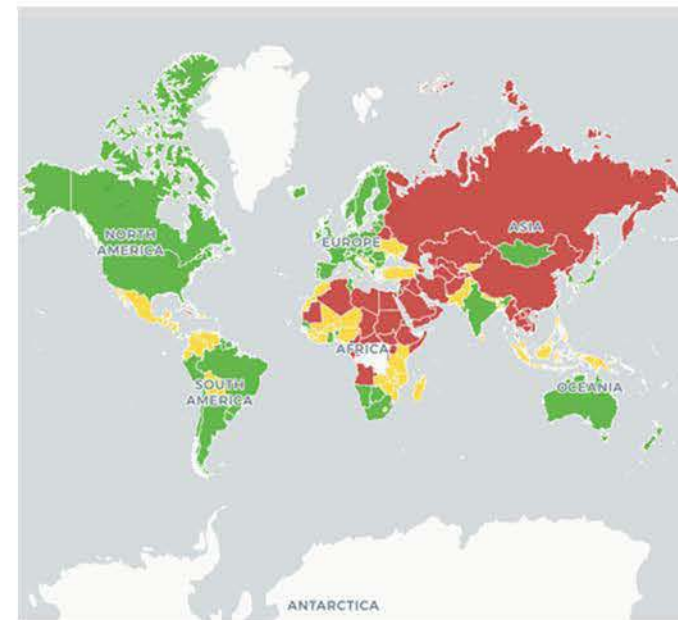


Imagen 22. El mapa del estado de Internet.

*"Durante los últimos años, el número de ciudades con redes de banda ancha inalámbricas no ha hecho más que aumentar."*⁷⁰

La Gran Guerra de Independencia del Espacio de la cual explica que los centros comerciales y empresas e industrias han tomado fuerza debido a las nuevas tecnologías y a su vez a la competitividad global que se ha desarrollado, sucediendo así sus liberaciones de "limitaciones territoriales, impuestas por la sociedad". El objetivo principal de esta Guerra es liberarse de las consecuencias que genera la implantación de estos espacios comerciales dentro de una comunidad y que le permite su libre movimiento ya sea para implantarse o trasladarse dentro de las comunidades.

*"...la adopción de tecnologías inalámbricas como bienes de consumo puede considerarse una tendencia generalizada en la mayor parte del mundo."*⁷¹

Por otra parte, existe la intención al implantarse un espacio comercial en una comunidad, el generar cambios y mejoras dentro del entorno, sin embargo, no se toman en cuenta otros factores colaterales que infringen daños en la estructura social y

urbana dentro de estas comunidades, como por ejemplo el desempleo que en muchas ocasiones se generan en dichas localidades, desechos humanos, accesibilidad para personas discapacitadas, entre otros.

Por ello es que en estas localidades se genera una ruptura tanto en el aspecto urbano como social y que provocan cambios importantes como el incremento de inseguridad y situaciones que limitan el desarrollo de una comunidad integrada y organizada que contenga lazos y tradiciones.

Durante las últimas dos décadas la ciudad ha estado cambiando en torno a estos no lugares provocando su proliferación y debido a las nuevas modas, tendencias y consumismos; el ideal que se ha planteado dentro de la sociedad globalizada es el acceso a estas plazas comerciales como signo de auge dentro de las comunidades, sin embargo, como ya se ha previsto a pesar de causar problemáticas importantes dentro de su entorno inmediato, estos siguen siendo factibles debido a su aceptación dentro de las comunidades o a sus métodos de persuasión o coercitivos.

Los espacios más relevantes y conocidos para la ciudadanía son estos espacios privatizados, la ciudad global está limpiando a las sociedades promoviendo estos espacios para la individualización. Espacios que encapsulan a las personas dentro de ellos o bien los excluyen de estos.⁷²

⁷⁰Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

⁷¹Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

⁷²Borja, J., & Muxi, Z., (2001) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcdoocf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

Y si bien se han mediatizado las interacciones sociales dentro de esta espacialidad, a su vez que se ha hecho presente la apropiación de estos para actividades que refuerzan algunos núcleos de las comunidades y sociedades, se necesitan espacios públicos significativos que no sea engendrados para fines económicos sino para fines sociales y que den un orden y coherencia al urbanismo de las ciudades.

El espacio público es un derecho a la ciudad, por medio de este, las comunidades y sociedades pueden representarse en esta ciudad, a su vez que estos espacios públicos favorecen los usos, actividades y costumbres de estas comunidades. Sin el espacio público el derecho a la ciudad se ve cuestionado y es entonces como se puede reconocer a la ciudad como un espacio desintegrador.⁷³ Aunque no es necesario satanizar o prohibir el uso de las tecnologías dentro del espacio público es importante visualizar a estas como herramientas para una nueva significación del espacio, claro con sus condiciones y características fundamentales para lograr los objetivos dentro de la cohesión social y lograr la identidad de estos.

Está claro que no se puede frenar esta evolución y desarrollo vertiginoso en el cual nos encontramos, puede existir un equilibrio entre los procesos económicos de la ciudad con sus espacios para la sociedad, esta economía global debiese integrar a las sociedades locales.⁷⁴

⁷³Borja, J., & Muxi, Z., (2001) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcdoocf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

⁷⁴Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

2.3 Hibridación espacial

Para hablar y definir la hibridación actual entre la espacialidad de la globalización (no lugar-espacio mediatizado) y el lugar como el espacio practicado, se debe retomar y comprender la problemática de la globalización, así como de las ciudades globales y su morfología; que en las últimas décadas se ha regido por políticas neoliberalistas, donde el gobierno tiene cada vez menos poder por sobre la economía y sus intereses.

Si bien se ha comprendido al “no lugar” como el espacio físico globalizado, el lugar es cada vez más una necesidad para el desarrollo de las comunidades.

La ciudad es un ente que envuelve a las sociedades y al individuo, así como sus relaciones, interacciones y necesidades. En los últimos 20 años ha evolucionado en pro a la economía y a las tecnologías, por otro lado, los individuos y sociedades tienen necesidades que aunque no pueden cumplirse con la misma metodología y herramientas debido a su medio actual, es importante generar espacios que cumplan estas necesidades y que otorguen a su vez mejoras y novedades; así como un acceso a la ciudad de forma importante y que sean nodo dentro de la ciudad y no espacios inertes, residuales y fragmentados.

Estos espacios representan a la ciudadanía por lo cual es importante que se diseñen con las diversas necesidades y tecnologías que actualmente son importantes claro sin quitar el significado primordial de estos espacios. Siguen prevaleciendo

su centralidad, su accesibilidad socializada, que sea para todos; un espacio con significación e identidad; de expresión, de representación e integración ciudadana.⁷⁵ El derecho a la ciudad y la ciudadanía que ejerce cada individuo que conforma la sociedad debe estar presente de forma cotidiana, el acceso a la ciudad y la demanda de espacios en donde pueda desarrollarse la cultura, la interacción social, que le den sentido de pertenencia y significación a la ciudad son cada vez más necesarios, y debe existir una participación activa por parte de los ciudadanos para hacer valer el derecho a la ciudad no sólo a espacios ya construidos sino también a futuros espacios y a sus propuestas tal como lo representa el proyecto High Line Park en la ciudad de Nueva York. (ver imágenes 23, 24, 25 y 26)



Imagen 23. Estado previo a High Line Park, NYC

⁷⁵Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.



Imagen 24. Vista aérea High Line Park.



Imagen 25. High Line Park.



Imagen 26. High Line Park, espacio para la sociedad.

Tal es el caso del consenso y la votación para la construcción de espacios ya planificados, como el nuevo aeropuerto de la ciudad de México, que, si bien la consulta ciudadana fue tardada y surgió como solución a la respuesta negativa de los habitantes de la zona una vez que se encuentra en obra y no con anterioridad y previamente, es decir, es un acierto las consultas ciudadanas, pero no como último recurso para la cancelación y mejora de proyectos.

Es entonces este derecho a la ciudad que debe generarse y otorgarse, no como una respuesta a problemáticas.

La ciudadanía tiene derecho a un entorno significativo, así como tiene derecho a la infraestructura, debe verse reflejado esta mixtura de poblaciones y actividades.⁷⁶ Si bien existe la implantación de espacio no destinado para el espacio público, la ciudadanía y los individuos suelen constituir estos espacios con actividades necesarias para su interacción social, recreación y desarrollo cultural. Sin embargo, también es notorio que no se puede cambiar la totalidad del sentido de proyectos que son destinados a no lugares o a espacios de la economía globalizada, tal es el caso representado por las imágenes 27, 28 y 29 en dónde se puede apreciar la necesidad y apropiación de los espacios más “adecuados” para actividades sociales.

Es muy notorio en la actualidad la apropiación de espacios no destinados a espacio público, espacios que pueden ser abiertos o cerrados y que no tienen esa importancia para la ciudad, físicamente se encuentran de paso entre lugares o espacios que son relevantes para la ciudad.⁷⁷



Imagen 27. Bailarines callejeros de KPOP en CDMX.



Imagen 28. El misterio de los bailarines de la Plaza Juárez.



Imagen 29. El misterio de los bailarines de la Plaza Juárez.

Entonces la ciudad es entendida como un sistema de redes y núcleos comprendida tanto de nodos y redes para la economía como también vivienda, infraestructura y espacios para el desarrollo cultural y social, es importante entender que la

⁷⁶Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁷⁷Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

ciudad actual está cerrándose hacia un enfoque más económico que social y cultural. Con esto aparecen estas ideas espontáneas de la apropiación de espacio destinados a la economía y que tratan de sobrevivir de un modo un tanto forzado por los elementos que condicionan estos espacios.

Aun cuando se trata del individuo apropiándose de la ciudad, es más bien, el individuo apropiándose de lo que puede y queda como espacio mediocrementemente propicio para su desarrollo cultural y social.

"La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente." ⁷⁸

Cuando se implanta un "no lugar" dentro de una comunidad a esta no le queda más que adaptarse a ella y a sus repercusiones dentro del espacio urbano. Es aquí cuando el ser humano tiende a realizar una apropiación natural del espacio mediante su uso para el desarrollo social.

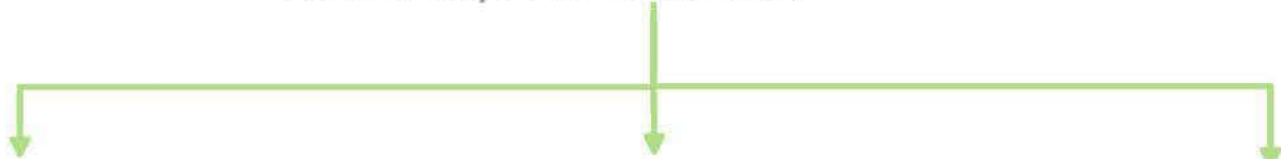
Mientras que se hace uso de lo que queda y no de espacios pretendidos para fines culturales, sociales y que promuevan el desarrollo del individuo en comunidad, se necesitarían tomar medidas dentro de esta espacialidad de los no lugares planteando una intervención. A pesar de que se dan intervenciones para revitalizar espacios abandonados, inseguros o en ruinas; por qué no intervenir espacios que están abandonados en sentido de interacciones sociales genuinas, corporales y espontáneas; estos espacios son inseguros debido a su aislamiento del exterior y de sus entornos; están en ruinas debido a su mediatización en cuanto a las actividades desarrolladas dentro de estas.

Intervenir los espacios de la economía o los no lugares de forma que pueda otorgarse una hibridación espacial adecuada y que responda de forma balanceada a las exigencias de la ciudad actual y de sus movimientos en cuanto a la información y a las personas; provocando que las tecnologías y las comunicaciones sean las herramientas para impulsar a las sociedades y comunidades (ver tabla 4).

La realidad ante esta situación es que si bien existe esta apropiación natural del espacio globalizado (no lugar), los procesos sociales que se dan dentro de esta apropiación no son del todo auténticas, es decir, no cumplen los requisitos para el desarrollo en comunidad y que a su vez esto otorgue un significado al espacio provocando el desarrollo de identidad.

⁷⁸Borja, J., & Muxi, Z., (2001) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcdoocf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

La regeneración de espacios públicos cubre diferentes tipos de actuaciones.⁷⁹



1. La **recuperación** de los centros históricos degradados por medio de la apertura de calles y plazas, la animación lúdica y comercial en espacios abiertos, como ferias, exposiciones, fiestas equipamientos universitarios y culturales, el uso peatonal de algunas calles y la mejora de las calles existentes, un conjunto de medidas para crear una imagen de más seguridad, etc.

2. La **reconversión** de las vías urbanas que en las últimas décadas hayan quedado monopolizadas por la circulación en avenida, paseos, bulevares, jardines y terrazas. O su peatonalización, curiosa operación que cuando se plantea encuentra la oposición de comerciantes y a veces de vecinos y que luego resulta casi siempre exitosa.

3. La **mejora** de calles y plazas en los barrios de bajo nivel de urbanización, a menudo antiguas periferias, mediante ajardinamiento, mobiliario urbano, iluminación, equipamientos socioculturales, actuaciones sobre los entornos, etc. De manera **que se conviertan en verdaderos espacios públicos de uso colectivo y proporcionen calidad de ciudad** a estos barrios.

Tabla 4. La regeneración de espacios públicos.

⁷⁹Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

Por medio del nuevo desarrollo de tendencias, formas de comunicación y consumismos es que puede lograrse una aceptación de estos espacios dentro de la ciudad, debido a una nueva cultura de sociedad globalizada que denota los usos, modas y tendencias.

Las ciudades que pueden y han convertido espacios, que son abandonados y obsoletos para las sociedades y la misma ciudad, en propicios y otorgados a la sociedad conjuntando su memoria e historia junto con los procesos sociales y culturales con la nuevas tecnologías y comunicaciones han dado un salto hacia los espacios híbridos y espacios que serán cada vez más notorios y necesarios dentro de la ciudad. Se habla entonces del proyecto con los entornos en los cuales hay que vincular las nuevas tecnologías con la significación y la representación de las sociedades, es decir, conjugar la justicia social, funcionalidad y vanguardia.⁸⁰

Aun cuando no es fácil teniendo en cuenta las necesidades y la evolución de la globalización que se ha presenciado durante las últimas dos décadas, han sobresalido la urgencia de una espacialidad que se adapte a estas nuevas necesidades planteadas en las ciudades y que a su vez no han tenido gran evolución e investigación, así como propuestas a pesar de tener cada vez más herramientas para su desarrollo.

En su lugar el crecimiento de no lugares o de espacios planteados para y por la economía son cada vez más novedosos

y de gran tamaño. En tanto que es necesario la concientización sobre la necesidad de estos espacios, es deber del arquitecto proponerlos y evidenciar que existen propuestas y respuestas para la nueva significación del espacio practicado.

Es un desafío presentar proyectos para la sociedad debido a la competitividad para la actividad económica y que integre la gobernabilidad, la sostenibilidad y que su finalidad principal sea la cohesión social, sin embargo, pueden existir estos proyectos híbridos.⁸¹ Incluso si los espacios públicos han tendido a desaparecer a la sombra de los espacios de la economía, también el uso predestinado a ello lo han hecho mermar. El disfraz de los espacios comerciales, como lo son las plazas, han mediatizado y condicionado estas actividades que pueden darse en un espacio público esto deja claro que se necesitan espacios factibles, híbridos y flexibles.

En la actualidad se plantean proyectos destinados a su espacio público sin embargo es claro que las propuestas de estos espacios han demostrado ser de usos específicos, provocando la limitación de las sociedades dentro de dichos espacios.⁸²

Para darle una nueva visión a la hibridación natural del espacio es permisible las nueva tecnologías así como aspectos de la globalización que favorecen en términos de conformar una herramienta y no ser un medio coercitivo de la economía, para generar estos espacios que puedan conformar una nueva representación para la comunidad y que en él se hibriden

⁸⁰Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁸¹Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁸²Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

formas de comunicación locales, nuevas tecnologías, aspectos que le den identidad y que a su vez funjan como enriquecimiento cultural y económico de forma total.

La ciudad actual requiere de la propuesta de nuevos espacios que cumplan con las necesidades del siglo XXI, respondiendo a las nuevas generaciones y a los nuevos cambios tecnológicos, sociales, ecológicos, culturales, históricos etc. En suma, una espacialidad flexible que detone como principal actor a las comunidades y a cada uno de sus individuos, así como sus procesos de relación, interacción y expresión.

De forma contraria la sociedad tendrá que desenvolverse dentro de esta espacialidad (no lugares) que cada vez es más reproducida dentro de la ciudad, provocando una morfología gris, monumental, cerrada e incoherente.

*"Cuando la distancia pierde su significado, lo mismo sucede con las localidades separada por distancias. Pero asegura la libertad de crear significados para algunos, a la vez que para otros presagia la condena a la insignificancia."*⁸³

Anteriormente se ha hablado de varias posturas frente a los espacios concebidos como no lugares, sin embargo, existe una verdad irrefutable dentro de la práctica de la ciudadanía y del derecho a la ciudad, que es esta capacidad de modelar el

entorno. Si bien el individuo es quien modela los entornos también depende de la flexibilidad o los condicionantes que existan dentro del espacio y eso es quien lo propone o lo impone el arquitecto.

Entonces es una relación que debe siempre cuidarse sin importar los fines económicos o políticos, siempre debe existir una ética y responsabilidad de parte del arquitecto al tomar decisiones o imponerlas. La ciudad es el escenario, los espacios y edificaciones son las propuestas para las sociedades quienes manipulan y modelan su entorno en medida de lo posible y el arquitecto es mediador entre el espacio y la sociedad, ayuda o perjudica a la capacidad de modelar el espacio. Pese a que no todos los resultados son iguales esto debido a que dentro de las sociedades existen diversas posturas frente al espacio físico de la sociedad por una parte está el marginal quien se integra a esta forma de ciudad global y la proliferación, como su nombre indica queda al margen de lo que sucede; por otro el usuario que ejerce derechos, aquel que no solo se apropia de los espacio sino que propicia al desarrollo en estos y que tiene opiniones dentro de su comunidad, por último el residente que con ayuda de la vanguardia puede apropiarse y tratar de convertir los espacios tales como no lugares en sitios por y para la sociedad.⁸⁴

En tanto que el moldear el espacio y cumplir las necesidades de las sociedades como arquitecto es una necesidad puede verse como una forma conservativa de apropiación del espacio sin embargo esta hibridación planteada no solo se da dentro del

⁸³ Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

⁸⁴ Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

espacio, provocando una flexibilidad, sino que también está dándose en las sociedades por medio de nuevas comunidades sociales que buscan identificarse con el espacio, si no lo hacen con el espacio físico lo harán en el espacio virtual.

Si se diera esta apropiación del espacio que otorgara identidad a los individuos de forma significativa como lo hace el espacio virtual entonces podría generarse una hibridación espacial y propondría un cambio dentro de la morfología de la ciudad provocando una mejor y más amable integración global (hablando de procesos sociales como primera instancia con herramientas globales como las tecnologías y las comunicaciones, mientras que en última se encontraría la economía). Tal vez, se entienda que el uso de los espacios públicos y de la ciudad por la sociedad se contraponen con lo global, sin embargo, el refuerzo de la identidad en estos espacios generalmente facilita las dinámicas globales sociales.⁸⁵

Se necesita un espacio cívico en la ciudad simplemente para legitimar valores universales tales como derechos humanos, libertades, solidaridad. Debido a la necesidad de movimientos sociales que pueden darse en el espacio público.⁸⁶

Y si bien existen fundamentos para los proyectos urbanos, para su completo funcionamiento, estos pueden ser cada vez más integrales si se proponen herramientas tecnológicas y procesos novedosos, así como la participación activa y previa a los proyectos que se realizan en las ciudades (ver imagen 30 y 31). Es indispensable que la arquitectura en la rama de lo público y lo

social se haga cada vez más permisible y factible por el uso de nuevas herramientas tecnológicas y de novedades que permitan una integración social y espacial más definitiva y clara.



Imagen 30. Arquitectura para afrontar riesgos cotidianos.



Imagen 31. La triple dimensión: una metodología para el diseño colaborativo del espacio público.

⁸⁵Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

⁸⁶Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

Es simple identificar que los proyectos urbanos deben contener un compromiso con objetivos tales como funcionamiento urbano, promoción económica, redistribución social, mejora ambiental, integración cultural. Y en la actualidad se pueden reforzar estos objetivos gracias a las nuevas tecnologías.⁸⁷ Y si bien el recuperar la ciudad como espacio de las sociedades, de cultura, historia e interacciones, depende en gran medida de los ciudadanos y de la construcción de significaciones y memoria que sean transmitidos sobre su localidad o comunidad y de sus relaciones personales con otros individuos de las mismas (ver imagen 32 y 33). No obstante existen sectores dentro de la ciudad que aún muestran signos de cohesión social, en otros tantos no existe más que signos de la globalización que han borrado trágicamente su historia, su cultura y sus modos de vida, abriendo paso a un estilo de vida global.

Dentro de los sectores en los cuales existe aún una cohesión social a través de su cultura, sus tradiciones, y de sus relaciones personales existen también algunos signos de deterioro dentro de sus entornos lo cual podría provocar el uso de las herramientas de las tecnologías para proveer de auge y atractivo sin deteriorar su patrimonio tangible e intangible, sino que reforzarlo. De otro modo dentro de las zonas donde se ha perdido ese patrimonio podría recuperarse o generarse a través de espacios que le otorguen este respiro y esta vitalidad, así como la flexibilidad para renacer con un nuevo patrimonio, tradiciones y relaciones personales.

La forma de recuperar la ciudad es transformando la ciudad por

medio de los ciudadanos y esta nueva relación histórica entre la función y el significado y por supuesto integrando y articulando lo local y lo global en los espacios físicos.⁸⁸



Imagen 32. Siete lecciones sobre ganarse la confianza de la comunidad en diseño participativo.



Imagen 33. Siete lecciones sobre ganarse la confianza de la comunidad en diseño participativo.

⁸⁷ Borja, J., & Muxi, Z., (2001) El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcdoocf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

⁸⁸ Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

Aunque la ciudad se concibe como un ente que acumula de todo, lo que principalmente se ve caracterizada es la economía por sobre aspectos culturales y sociales dentro de su morfología espacial. La ciudad es significado de pluralidad en cuanto a cultura y sociedad, debiese existir a su vez esta pluralidad dentro de su paisaje y su morfología otorgando más espacio para la conservación de memoria, tradiciones, el reforzamiento de las sociedades a través de la cohesión y de sus significaciones, así como de su identidad a través de estos espacios híbridos que se doten de herramientas de las nuevas tecnologías, las comunicaciones y la información de manera moderada.

"Reencontrar el lugar significa reencontrar la pluralidad de registros del paisaje. La gran ciudad actual se ha convertido en el lugar estratégico de todo tipo de nuevas operaciones -políticas, económicas, "culturales", subjetivas-, uno de los nodos donde tanto los favorecidos como los excluidos formulan nuevas reivindicaciones, y donde éstas se constituyen y encuentran su expresión concreta." ⁸⁹

"La ciudad es un todo, desde su dimensión arqueológica hasta la virtual, y los proyectos más interesantes, con más capacidad de transformación, son aquellos que tienen eficacia en las tres dimensiones, aunque se sitúen solamente en una de ellas." ⁹⁰

⁸⁹Sassen, S. (1995). La ciudad global: una introducción a su historia y concepto. Recuperado de http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/La_ciudad_Global-Saskia-Sassen.pdf

⁹⁰Borja, J. (2003) La ciudad conquistada. España: Alianza.

2.4 Conclusiones parciales

De acuerdo con la morfología de la ciudad global, se entiende como principio fundamental la característica de la economía y las tecnologías dentro de la espacialidad. En la actualidad es fácil reconocer estas dos vertientes dentro del espacio público con el simple hecho de la observación, de las dinámicas dentro de estos espacios.

La sociedad del siglo XXI se está desarrollando dentro de una morfología y una espacialidad que limita la comunicación física y los procesos significativos para su evolución cultural, de identidad, histórica y social. Esta morfología está plagada de no lugares que se convierten en la espacialidad de la globalización a través de ser lugares mediatizados.

Si bien es preciso defender esta necesidad por medio de la apropiación de la espacialidad de la globalización, se hace más obvia la necesidad de espacios creados para y por la sociedad que permitan establecer dinámicas sociales más puras y significativas que permitan el desarrollo cultural, de identidad, histórico y de cohesión social; sin estigmatizar las tecnologías ni la economía, sino utilizando estos medios como un medio secundario y como herramienta para el desarrollo de esta espacialidad y de las comunidades.

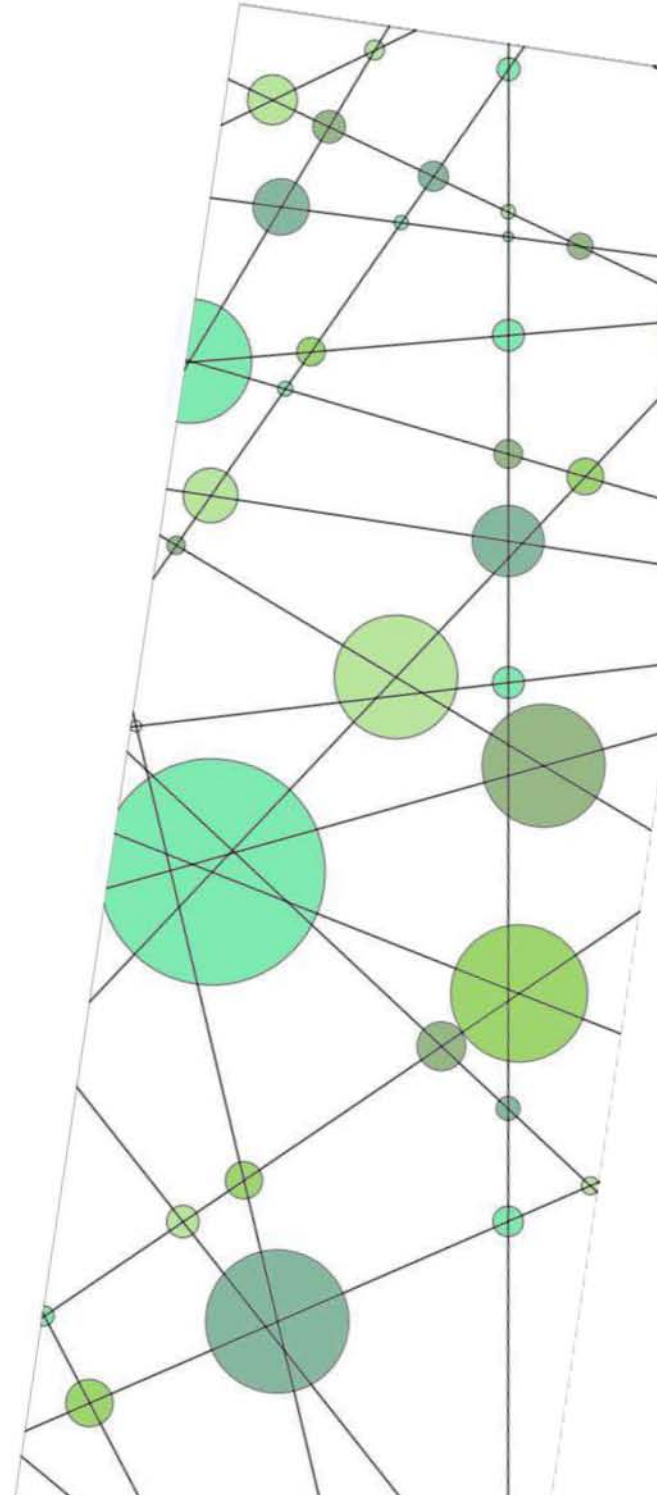
Es importante que el arquitecto como el individuo sean conscientes de estos cambios en el paisaje y en las dinámicas de la ciudad puesto que está influyendo dentro del desarrollo de futuras generaciones. Ejercer el derecho a la ciudad, así como ser ciudadanos es primordial para permitir que sea posible

moldear la ciudad y sus espacios; así como ejercer la profesión de arquitecto de forma ética y responsable para poder ser el medio por el cual la ciudad sea propicia para los ciudadanos.

El conocer las diversas tecnologías, así como las herramientas nuevas y que están en desarrollo es parte del saber cotidiano del arquitecto puesto que dentro de un mundo y una sociedad que están en constantes cambios es imposible solucionar problemas actuales con propuestas anticuadas. Estas herramientas deben ser eso herramientas y no elementos que rigen un espacio.

Un espacio híbrido es aquel que cumple con las necesidades de las sociedades actuales, hibridando tanto elementos psicológicos y físicos básicos para el desarrollo de las actividades en comunidad, así como el uso de nuevas tecnologías y herramientas que propicien y otorguen al espacio una mejora y vitalidad. Si bien los espacios apropiados parecen ser la respuesta a la necesidad del espacio público de las ciudades del siglo XXI es necesario recurrir a la hibridación espacial y reformular los factores que permean los lugares de la ciudad para permitir que los ciudadanos cumplan el derecho a la ciudad y que se identifiquen con ésta.

Capítulo 3. Caso calzada Vallejo



Presentación

La calzada Vallejo ha evolucionado durante los últimos 20 años demostrando su desarrollo en pro a la globalización. Teniendo como origen un sistema de desarrollo industrial, se ha transformado por medio de redes de transporte, tales como el metrobús y metro, además de los cambios de uso y de ámbito de espacios que en un principio estaban destinados a la industria y que están convirtiéndose en centros de comercio de representación de marcas y empresas de talla internacional. Es importante realizar un estudio de la calzada para evidenciar la proliferación de no lugares y reconocer el desarrollo de ésta a una morfología tipológica de la ciudad global.

Es por esto que a través de un análisis que trata de reconocer a la calzada Vallejo a partir de su ubicación y origen, esto por medio de mapas de localización y su historia, permitiendo entender cuál es el propósito de su fundación y su ubicación. Por otra parte, evidenciar la normativa en cuanto al uso de suelo y compararlo con los usos actuales para comprobar cómo ha sido la evolución y el cambio que se ha originado en la calzada.

A través de un análisis de las redes y nodos que se encuentran en la zona evidenciar como es esta morfología básica y característica de las ciudades globales para a través de ello identificar como se desenvuelve la calzada en términos de espacialidad, movimiento, y así caracterizarla por sus usos y sus espacios que se definen como no lugares.

Por último, el análisis de recorridos de observación y lectura urbana de la calzada vallejo la cual es importante debido a que se pretende un análisis urbano, en la experiencia y como se

desenvuelven los ciudadanos dentro de ésta. Abriendo paso a identificar algunas posibles propuestas para presentar o vislumbrar la factibilidad de la hibridación espacial como posible siguiente paso a la evolución de la calzada Vallejo; estas propuestas basadas en los análisis del sitio previamente realizados para tomar en cuenta las necesidades básicas para el desarrollo de espacios significativos e híbridos.

3.1 Aproximación. Ubicación, historia, uso de suelo

Ubicación

También conocida como Eje 1 Poniente, la calzada Vallejo es un eje vial y una de las principales avenidas de la Ciudad de México que atraviesa de Norte a Sur un tramo de la ciudad, siendo una salida principal a algunas avenidas de vía rápida en el norte-centro y sur-poniente de la ciudad. La calzada Vallejo se encuentra en el límite de dos delegaciones que se ubican en el norte de la ciudad de México, al oriente de ésta se encuentra la alcaldía Gustavo A. Madero y al poniente se encuentra la alcaldía Azcapotzalco mientras que a su vez atraviesa parte del municipio de Tlalnepantla ubicado en el Estado de México (ver imagen 34). El tramo que se analiza de la calzada vallejo debido a su morfología, abarca de la calle poniente 152-Av, Miguel Othon de Mendizaba hasta la calle poniente 122 (ver imagen 35).

La ubicación de la calzada Vallejo la convierte en un límite entre municipio y alcaldías (delegaciones); y a su vez ésta funge como un enlace para el ingreso a la ciudad de México. Es importante tener en cuenta estas particularidades puesto que son atributos que la calzada ha poseído desde su fundación hasta la actualidad, y que la caracterizan dentro de la ciudad global por ubicarse en la periferia de la ciudad de México, y ser a pesar de ello un núcleo económico importante, ubicándose en ella la economía global por medio de empresas y corporaciones importantes e internacionales.

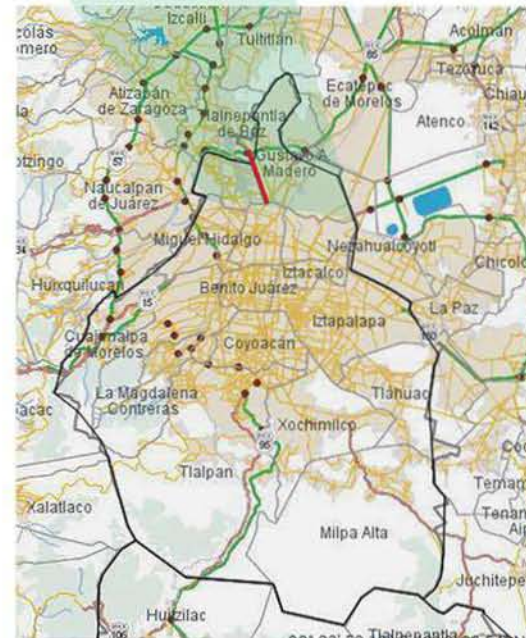





Imagen 34. Mapa ciudad de México ubicación calzada Vallejo.



Imagen 35. Tramo de análisis de la calzada Vallejo.

-  CALZADA VALLEJO
-  INICIO DEL TRAMO DE ANÁLISIS
-  TÉRMINO DEL TRAMO DE ANÁLISIS

Historia



Imagen 36. Camino real de tierra adentro.

El Camino Real de Tierra Adentro (ver imagen 36), también conocido por el nombre de "Camino de la Plata", comprende cinco sitios ya inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial y otros 55 sitios más situados a lo largo de 1.400 de los 2.600 km de esta larga ruta que parte del norte de México y llega hasta Texas y Nuevo México, en los Estados Unidos.

Utilizado entre los siglos XVI y XIX, este camino servía para transportar la plata extraída de las minas de Zacatecas, Guanajuato y San Luis Potosí, así como el mercurio importado de Europa.⁹¹

Siglo XVII

1890

Durante el año 1899 se inició el tendido de vías ferreas por toda la ciudad de México, siendo Azcapotzalco una de las zonas beneficiadas con dicho tendido (ver imagen 37). Esta zona, la cual años más tarde se convertiría en la zona Industrial más grande del país.⁹²

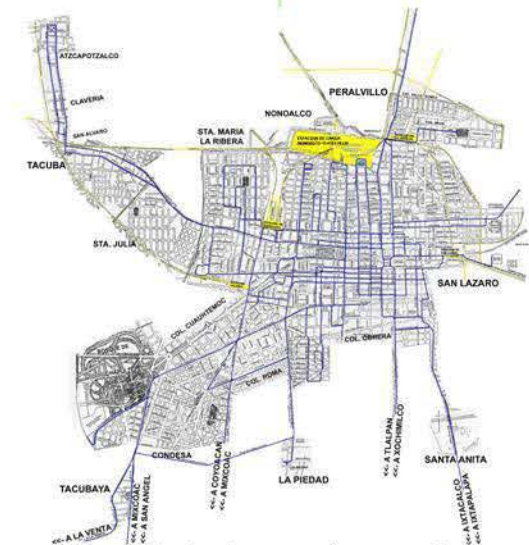


Imagen 37. Tendido de vías para ferrocarril 1930-1950.

⁹¹UNESCO (2010). Camino Real de Tierra Adentro. Recuperado de <https://whc.unesco.org/es/list/1351>

⁹²Aguirre Botello, M. (2004). LAS CINCO ESTACIONES. Las Estaciones de Ferrocarril de la Ciudad de México. Recuperado de <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/ESTACIONES%20FC/Estaciones.htm>

2000



Imagen 38. Calzada Vallejo en los años 50.

Para la década del 2000 la calzada Vallejo ya se había consolidado como un eje vial importante, pese a que desde su fundación había tenido esta función, para dicha década se había convertido en un espacio sumamente vehicular.

Tal y como lo vemos se trataba de un espacio automovilístico.



Imagen 40. Calzada Vallejo 2019.

Durante los años 50 la calzada se vió influida por la industria, por ello aunque la imagen urbana fue principalmete vehicular existían los primeros edificio destinados a la industria.

La calzada Vallejo mientras iba progresando y transformandose seguía teniendo esa característica del movimiento y el transporte.⁹³

1950



Imagen 39. Calzada Valejo 2000.

En la actualidad la calzada Vallejo ha evolucionado en pro a los espacios de comercio y el transpote público, no obstante la imagen urbana ya no es tan gris siguen existiendo las premisas de circulación de personas y bienes sobre ella.

La calzada Vallejo es en la actualidad un espacio de afluencia y transformación con falta de espacios verdes y públicos-culturales.

2019

⁹³Asociación Industrial Vallejo, A.C. (2018). Zona Industrial Vallejo. Recuperado de <https://aivac.mx/zona-industrial-vallejo/>

Tomando la historia y el cómo ha evolucionado su uso, se le puede caracterizar como un ente y medio de economía y del pasaje o el traslado de personas y bienes; tal como lo describen sus orígenes estaba premeditada como un camino no solo de acceso a la capital de México, sino también como acceso al país. Ahora bien su evolución ha sido permanente en cuanto a su visión principal que es el pasaje lo cuál ha propiciado la implantación de nuevos centros económicos; aunque dicha evolución ha impactado más en los espacios que la conforman, la calzada como tal, sigue siendo un eje divisorio y de protagonismo para los vehículos. Todo esto antes mencionado la ubicaría desde sus inicios hasta el conocimiento del término ciudad global o globalización dentro de éstas características.

La evolución de la calzada Vallejo se marca por 5 fases importantes la primera (ver imagen 36) que es el inicio o fundación como un camino que llevaría desde la capital de México hasta los Estados Unidos, es decir, una vialidad internacional.

La segunda fase en la década de 1890 (ver imagen 37), en esta fase se da el desarrollo del ferrocarril lo cual provoca que la zona se convierta en un núcleo importante de afluencia de personas y bienes. Este hecho histórico provee a la zona de acceso a mercancías lo cual mas adelante se convierte en un elemento importante para el desarrollo industrial de la colonia Vallejo Industrial.

La tercera fase en la década de 1950 (ver imagen 38), durante esta fase se desarrolló la industria en la zona debido a que la morfología de la ciudad en ese entonces dictaba que siendo la calzada Vallejo parte de las periferias de la ciudad de México

este espacio fuese propicio para el desarrollo industrial, es por ello que se creó el mayor parque industrial de América Latina; en esta fase si bien la calzada seguía siendo reconocida como un acceso importante al centro de la ciudad de México, el flujo vehicular era menor al que se pensaría y existían espacios con áreas jardinadas así como luminarias y banquetas y espacios peatonales de buena calidad.

Para la cuarta fase de la calzada que se desarrolló en la década del 2000 (ver imagen 39), la calzada se fundamentaba por ser un ente de uso exclusivamente vehicular; la calzada contaba con 11 carriles para automóviles y camiones, dentro de estos 11 carriles sólo existían 4 de contraflujo. La calzada en esta fase era una gran plancha de asfalto con cruces peatonales muy alejados y con pocos puentes peatonales para poder cruzarla.

La última fase es la quinta, que data a partir del año 2010 (ver imagen 40), donde se puede observar una calzada evolucionada, la calzada como tal en el aspecto de transporte cambió debido a colocarse un nuevo orden con 6 carriles de contraflujo, 3 carriles que permanecían en el mismo sentido y 2 carriles para el implemento de una ruta nueva de transporte público, el metrobus línea 3. Por otro lado, la evolución de espacios de economía y comercio internacional se abrió paso tras el cambio de ámbito de algunos de los espacios que funcionaban para la industria. Estos últimos cambios han permeado a la calzada como un espacio de nodo y redes.

Uso de suelo



Imagen 41. Uso de suelo del entorno de la calzada Vallejo.

El uso de suelo está comprendido en dos delegaciones o alcaldías, sin embargo es evidente que el uso de suelo predominante dentro de la calzada Vallejo es de índole industrial (ver imagen 41). Por su ubicación dentro de la ciudad, como un espacio en la periferia y en los límites de delegaciones (alcaldías) el espacio está cargado con industria sin embargo, la evolución de la ciudad y el crecimiento de ella ha provocado que si bien existan cambios en la calzada sean cambios en pro de la economía transformando los espacios de industria en espacio de comercio global.

Es primordial entender el uso de suelo; el análisis de éste reafirma el funcionamiento de la calzada Vallejo como eje de producción y economía. Es importante denotar que existen espacios o elementos tales como el ferrocarril dentro de la zona puesto que actualmente algunos tramos de esta vía férrea se encuentran en abandono y esto genera problemáticas que podrían convertirse en punto de apoyo para la revitalización de esta gran zona industrial.

I.



Imagen 42. Vista I Azcapotzalco

II.



Imagen 44. Vista II Azcapotzalco.

III.



Imagen 46. Vista III Azcapotzalco

I.



Imagen 43. Vista I G.A.M

II.

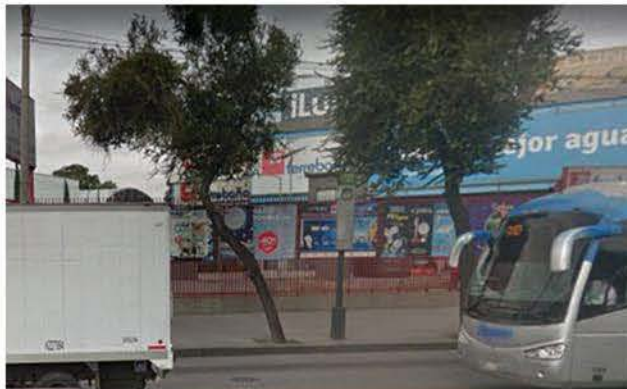


Imagen 45. Vista II G.A.M

III.



Imagen 47. Vista III G.A.M

IV.



Imagen 49. Vista IV Azcapotzalco

IV.



Imagen 48. Vista IV G.A.M

En cuanto a los usos actuales que se desarrollan en las edificaciones de la calzada Vallejo cuentan con una similitud al uso de suelo por seduvi sin embargo, también existen pequeños cambios o variaciones dentro de dicho uso.

Al revisar algunas de las vistas dentro de la calzada Vallejo actualmente encontraremos que si bien la zona era mayormente industrial, se abrió paso a espacio de compañías comerciales de nivel internacional, tal es el caso de la imagen 44 que nos muestra una de las muchas sucursales de automóviles que se encuentran en la calzada, en este ámbito comercial también podemos encontrar una plaza o espacio mediatizado (no lugar) del lado de la alcaldía o delegación Azcapotzalco (ver imagen 46).

Por otro lado también se observan espacios de comercialización de diversos productos desde la construcción, hasta el calzado (imagen 42, 45, 47, 48). En última instancia se encuentra la vivienda que se define como mixta o bien exclusivamente habitacional, éste último con carencias urbanas o en abandono (imagen 43, 49).

3.2 Identificación. Redes y nodos

Redes

La zona que rodea a la calzada Vallejo, tiene atributos en cuanto a redes de transporte y de bienes materiales, como ya se mencionó su fundación está vinculada firmemente con la movilidad, el transporte de bienes y personas, así como su ámbito industrial. Como se puede apreciar en la imagen 50, podemos ver las diversas redes que se encuentran dentro de su contexto y a su vez dentro de la zona de estudio. A través del tiempo se han ido generando diversas formas de transporte y la zona que rodea la calzada lo ha resentido en los últimos 20 años.

A través del tiempo la evolución de ésta ha traído una red de comunicación y transporte más (ver imágenes 51 y 52 para su comparación).

Si bien ha persistido su uso como una forma de comunicación hacia el centro de la ciudad, la calzada ha evolucionado, transformando su entorno de industria a comercio por lo cual se ha dotado de cambios importantes en cuanto a la redes que se encuentran en la zona.

Es importante notar que el primer medio de transporte de bienes y personas fue el ferrocarril que al día de hoy sigue dando servicio a la zona industrial, sin embargo, no es tan frecuente el uso de estas vías, provocando que la zona se encuentre en deterioro e inseguridad. Por otra parte es importante tenerlo en cuenta puesto que podría ser un elemento de cambio dentro de la zona de la calzada.

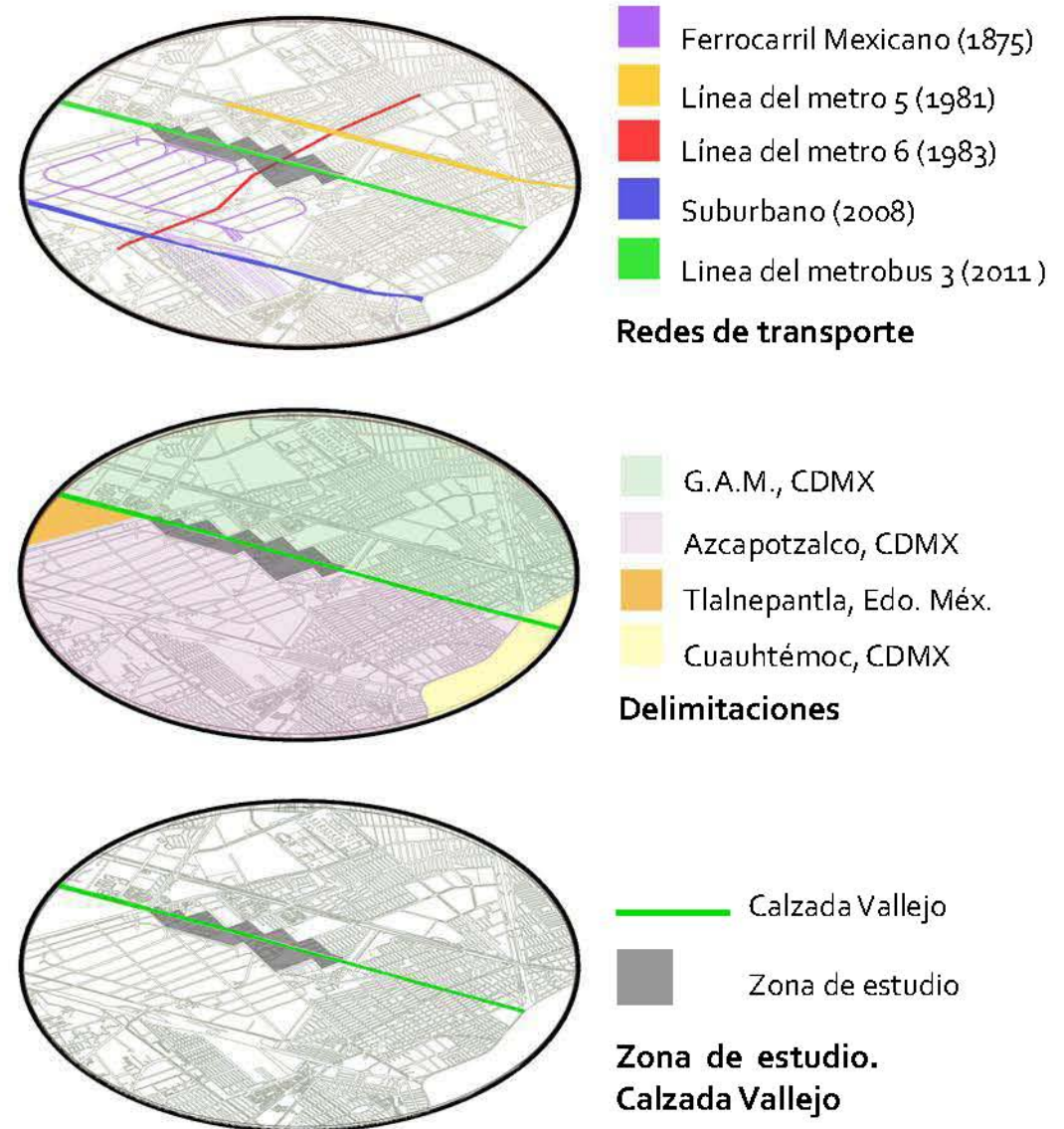


Imagen 50. Redes dentro del contexto de la Calzada Vallejo

Año 2000

- Vialidades que une ambas delegaciones G.A.M y Azcapotzalco
- Estaciones de metr línea 5
- ⋯ Calzada Vallejo
- Vías férreas

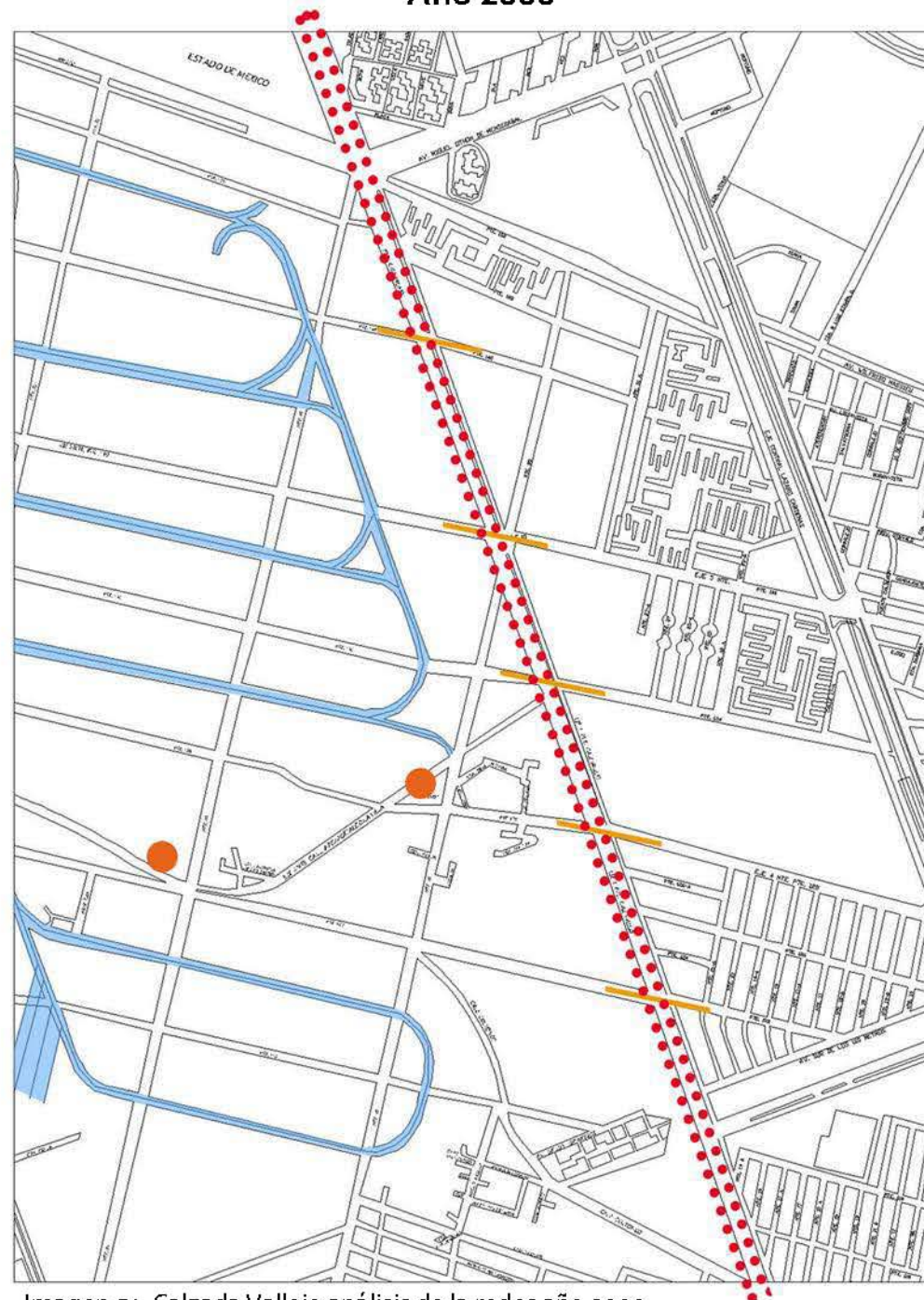


Imagen 51. Calzada Vallejo análisis de la redes año 2000.



- Vialidades que unen ambas delegaciones G.A.M y Azcapotzalco
- Estaciones de metro línea 5
- ⋯ Calzada Vallejo
- Vías férreas
- Estaciones de metrobus línea 3

La fundación de la línea tres del metrobus que ahora corre sobre toda la calzada ha sido el principal auge para los núcleos económicos en la misma calzada. En tanto que ahora la afluencia de personas es mayor, también es claro que se ha reforzado el ámbito de transición de la calzada. Si bien aunque la calzada representa un claro límite entre delegaciones o alcaldías es importante hacer hincapié en el hecho de que existen calles y avenidas que tienen una transición entre ambas y que atraviesan esta calzada.

CONCLUSIONES PARCIALES

La calzada Vallejo cuenta con una red de transporte y de conexiones importantes así como redes de oportunidad (vías férreas) para futuros proyectos que puedan encaminarla no sólo a seguir siendo un espacio de transición sino también de atracción y de estancia con espacios que brinden dichas oportunidades.

Imagen 52. Calzada Vallejo análisis de la redes año 2019.

Nodos G.A.M.



Imagen 53. Nodos calzada Vallejo, delegación G.A.M

- Comercial Estricto
- Comercial Flexible
- Áreas Verdes
- Habitacional Mixto
- Habitacional
- Estacionamientos
- Industria
- Inicio del tramo de análisis
- Término del tramo de análisis

Industria

La industria ha formado una parte importante dentro de la calzada y se hacen notorios actualmente los espacios existentes dentro de la alcaldía GAM que forman parte de la industria. Por lo general son espacios que le dan la "espalda" a la calzada es decir sus fachadas son solo bardas o rejas.

Comercial estricto

Las áreas comerciales estrictas son aquellas en las cuáles el único uso o actividad que se puede practicar es el comercio, no existen áreas pertenecientes a éstos espacios en los cuáles se permitan prácticas sociales, culturales etc.

Dentro del lado de la alcaldía GAM es notoria la existencia de estos espacios, la mayoría de ellos son espacios de venta de automóviles.



Comercial flexible

A diferencia del ámbito comercial estricto, los espacios que se definen como comerciales flexibles son aquellos en los que existen espacios para la recreación, la sociedad, la cultura entre otras actividades; dentro de la GAM se encuentran estos espacios que bien podrían convertirse en espacios articuladores y de estancia si se les otorgara un mantenimiento o una revitalización.

Áreas verdes

Las áreas verdes dentro de la zona de la GAM se conforman únicamente por un camellon, como áreas verdes de importancia.

- Comercial Estricto
- Comercial Flexible
- Áreas Verdes
- Habitacional Mixto
- Habitacional
- Estacionamientos
- Industria
- Inicio del tramo de análisis
- Término del tramo de análisis

Imagen 53. Nodos calzada Vallejo, delegación G.A.M



Imagen 53. Nodos calzada Vallejo, delegación G.A.M

- Comercial Estricto
- Comercial Flexible
- Áreas Verdes
- Habitacional Mixto
- Habitacional
- Estacionamientos
- Industria
- Inicio del tramo de análisis
- Término del tramo de análisis

Habitacional mixto

Dentro de éste hámbito se puede observar que es escaso y que si bien es habitacional mixto y no puramente habitacional es debido al ámbito comercial e industrial de la zona de la calzada.

Estacionamiento

A pesar de que los estacionamientos forman parte escasa de la calzada Vallejo, la diferencia entre éstos y las área verdes o el ámbito habitacional mixto es de mayor porcentaje, por lo cual pueden representar espacios para futuras revitalizaciones.

Nodos Azcapotzalco



Imagen 54. Nodos calzada Vallejo, delegación Azcapotzalco

Industria



En cuanto a la industria es claro que si bien algunos espacios han cambiado de uso, lo predominante es lo industrial por lo cual la morfología de la calzada y de las fachas que conforman la misma, son meramente muros altos y de colores uniformes así como rejas o mallas; por otra parte debido a esto también es peligroso transitar por estos espacios.

Comercial estricto



En el ámbito comercial estricto existen espacios que son de áreas importantes dentro del lado de la alcaldía Azcapotzalco, mientras que han cambiado un poco la morfología de la zona industrial es importante recalcar que éstos espacios se han fundado sobre espacios que servían como industria.



Imagen 54. Nodos calzada Vallejo, delegación Azcapotzalco

- Comercial Estricto
- Comercial Flexible
- Áreas Verdes
- Habitacional Mixto
- Habitacional
- Estacionamientos
- Industria
- Inicio del tramo de análisis
- Término del tramo de análisis

Comercial flexible



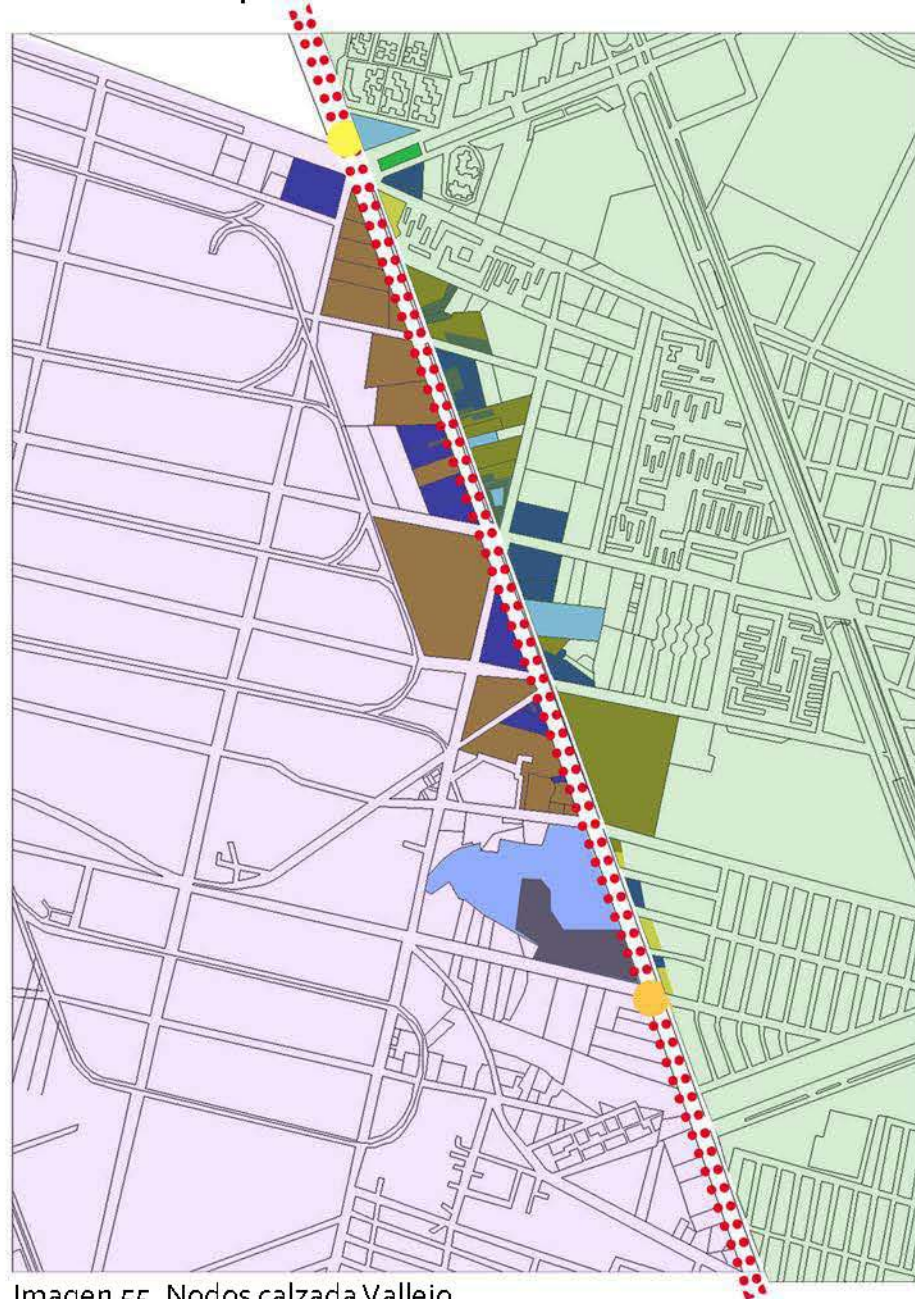
En cuanto a espacios comerciales flexibles que funcionan como espacios fundamentalmente comerciales pero que permiten las prácticas y actividades sociales se encuentra un único cambio dentro de la morfología de la calzada, un centro comercial de 200,000 m².

Estacionamiento



En cuanto a los estacionamientos la calzada Vallejo en la zona de la alcaldía Azcapotzalco cuenta con un número mayor de espacios destinados a éstos, en gran parte debido a la plaza o centro comercial Via Vallejo, aun cuando cuenta con estacionamiento subterráneo también tiene una plancha para dicho uso.

Conclusiones parciales



Como conclusión es importante entender que tipo de uso se generan o se desarrollan dentro de la calzada, tener en cuenta cuál es la diferencia en cuanto a número o área de dichos espacios para entender cuáles son los usos principales, los que son escasos y atender a problemáticas que provienen de éstos.

Es importante comprender cómo y hacia dónde se dirigen estos cambios en los usos o ámbitos de los espacios que se encuentra dentro de la calzada para entender su evolución y hacia dónde se dirige (conjunto de imágenes 53, 54 y 55).

La calzada Vallejo carece de elementos que permitan que los ciudadanos permanezcan en ella; carece de sentido de identidad debido a su índole de transición, sin embargo, también cuenta con elementos para su reivindicación y atractivos que pudieran fortalecer el espacio urbano y social.

Imagen 55. Nodos calzada Vallejo.

3.3 Recorridos de observación y lectura

Lectura urbana

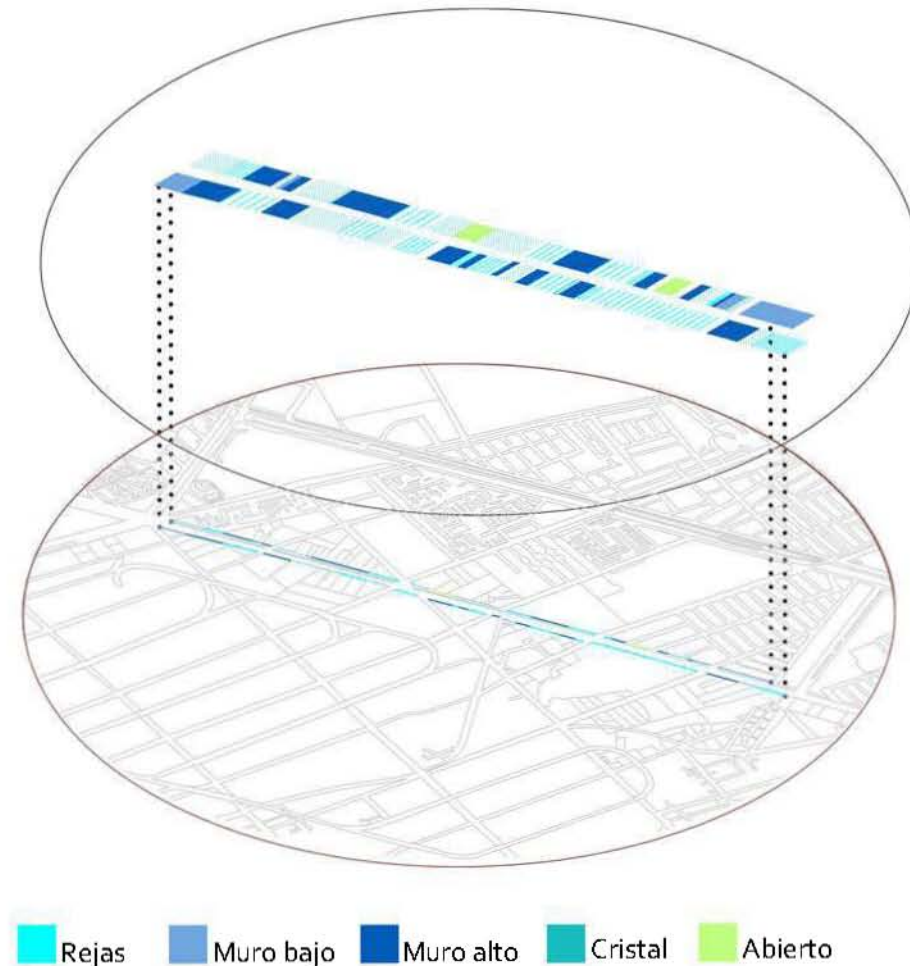


Imagen 56. Lectura urbana de fachadas y accesos de la Calzada Vallejo.

Dentro del tramo de estudio de la calzada Vallejo encontramos una lectura urbana y de fachadas que se inclinan significativamente hacia las barreras físicas, no existen espacios para la estadia. Dentro de esta lectura encontramos cinco diferentes tipologías; las rejas, muros altos, muros bajos, cristal y por último un tipo de espacio el cual se designa como abierto, es decir, que no cuenta con barreras físicas que lo separa de la calzada.

Como se aprecia en la imagen 56 podemos reconocer e identificar que la calzada Vallejo contiene espacios que son cerrados con muros, o rejas y que por otra parte el cristal esta muy presente como un recurso para el comercio de automóviles y otros recursos como materiales de construcción, acabados etc.

El conjunto de esta lectura habla de la suma de espacios situados en una vía de pasaje con nulos espacios para la estadia lo cual provoca inseguridad peatonal y contaminación visual debido a su índole comercial y de mercadotecnia.

Cortes urbano-arquitectónicos

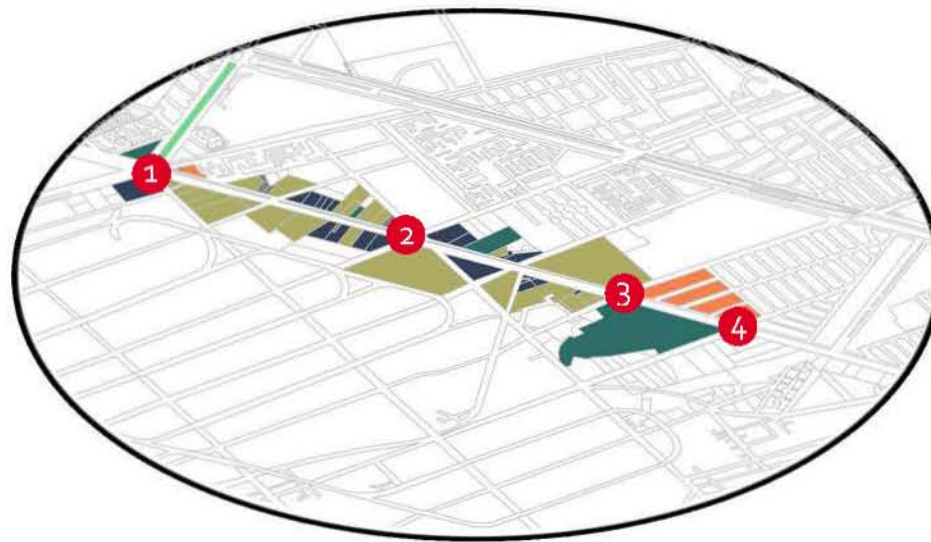


Imagen 57. Zonificación de los espacios en la calzada Vallejo, ubicación de cortes

Gracias a los recorridos de observación en la zona se pudieron realizar los siguientes cortes urbano-arquitectónicos marcados en la imagen 57. Los cortes realizados, se marcaron en puntos importantes dentro de la zona.

El primer corte se realizó al inicio del tramo de estudio que es el espacio el cual comienza con las características fundamentales de la zona, los espacios de industria y comerciales, así como la morfología de cuadras y espacios monumentales.

El segundo corte está marcado en una zona en la cual se encuentran espacios de comercio importantes y de gran tamaño.

En tanto el tercer y cuarto corte están ubicados en un espacio clave de la calzada Vallejo que ha transformado en un espacio de miles de metros de industria hacia un espacio mediatizado, es decir, de ocio y entretenimiento bajo estándares de consumo y comercio.

Corte 1

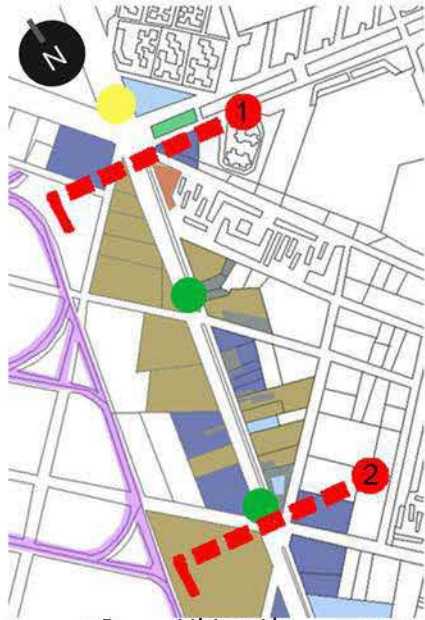


Imagen 58. Ubicación corte urbano-arquitectónico 1 y 2

El primer corte como podemos ver en la imagen 58 y 59 que se realiza en el tramo de estudio de la calzada Vallejo evidencia que los espacios peatonales son limitados y dedicados al pasaje. Como signo importante vemos que el automóvil es el protagonista de la calzada conteniendo ocho carriles para automoviles privados y de carga, añadiendo dos carriles más para el transporte público de la línea 3 del metrobús. Por otro lado la monumentalidad de las edificaciones denotan el aspecto privado y cerrado hacia la calzada.



Imagen 59. Corte urbano-arquitectónico 1

Corte 2



Imagen 60. Corte urbano-arquitectónico 2

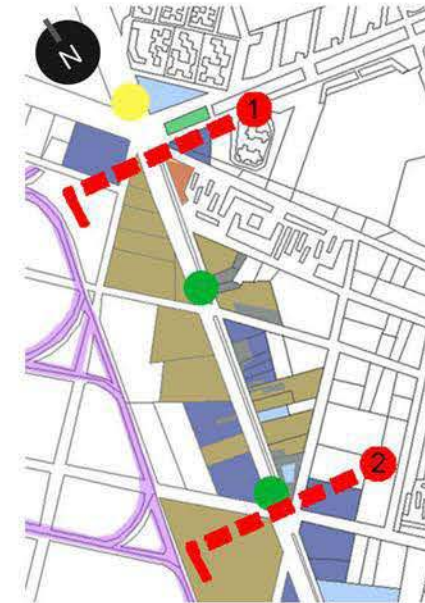


Imagen 58. Ubicación corte urbano-arquitectónico 1 y 2

El segundo corte (imagen 58 y 60) muestra la monumentalidad de la calzada Vallejo como espacio para el automóvil y el transporte. Existen áreas verdes que sirven como camellones y separaciones de las vías rápidas, sin embargo, no existe un espacio público significativo. Se puede observar gracias a este corte que existe una avenida que atraviesa la misma calzada y que representa un cruce y una adición al espacio de transporte de personas y bienes.

Corte 3



Imagen 61. Ubicación corte urbano-arquitectónico 3 y 4

El corte tres (imagen 61 y 62) se ubica en una zona que se identifica como comercial flexible es decir que permite la interacción social bajo los estándares de la economía y el consumo. Muestra la monumentalidad de este espacio así como también la existencia de una estación de metrobus lo cual nos habla sobre la afluencia de personas en este tramo. A su vez se puede observar los cambios que existen de acuerdo a los espacios ubicados en la calzada que se reflejan en los cambios de medidas de banquetas y arroyos viales, lo cual causa inseguridad peatonal y vial.



Imagen 62. Corte urbano-arquitectónico 3

Corte 4

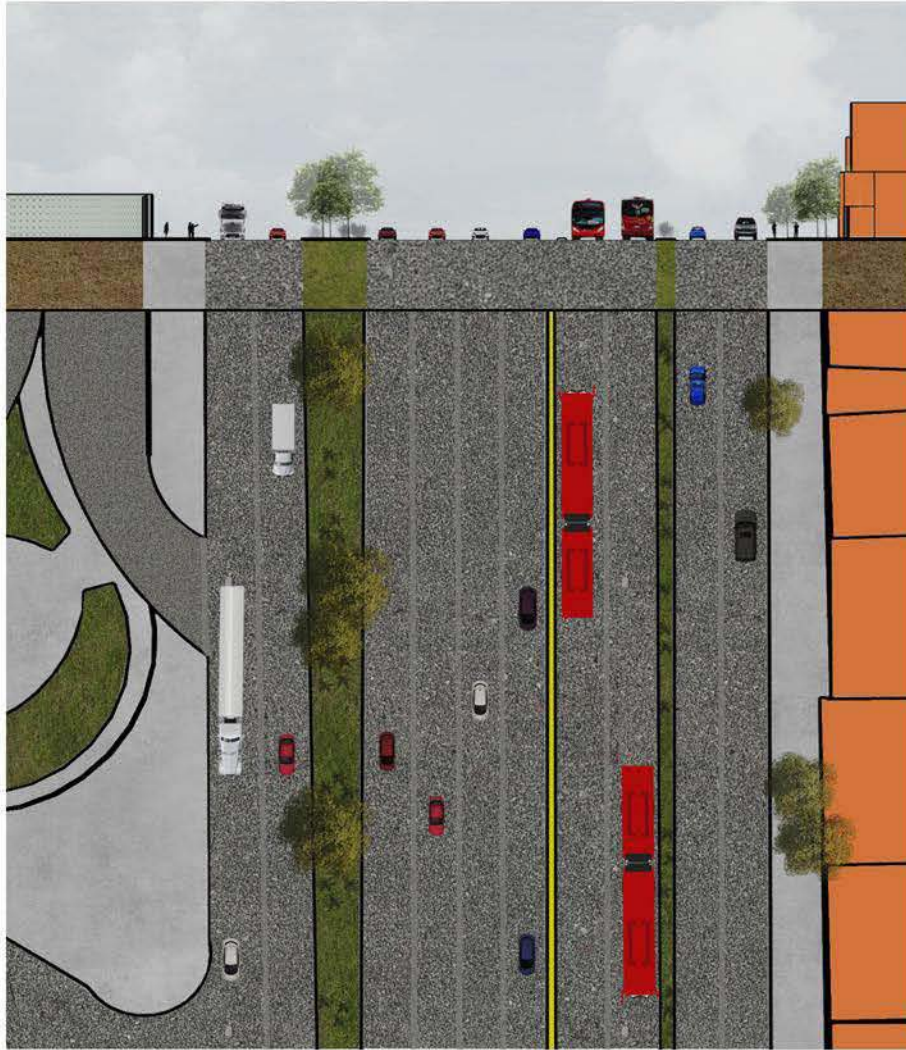


Imagen 63. Corte urbano-arquitectónico 4

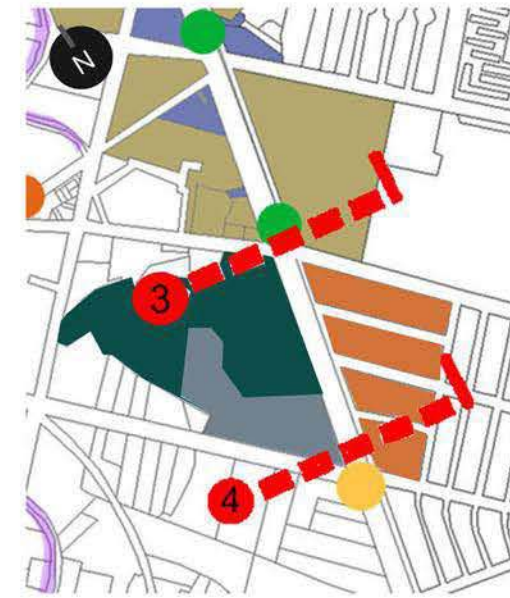


Imagen 61. Ubicación corte urbano-arquitectónico 3 y 4

En este cuarto y ultimo corte (imagen 61 y 63) se observa una calzada más lineal y un cambio en las alturas de las edificaciones lo cual nos indica que el espacio en esta zona es de pasaje, no existen espacios de estadia y tenemos un espacio de estacionamiento de gran tamaño el cual provoca que la zona sea un punto de mayor afluencia automovilistica y de transportes de carga. Los espacios siguen siendo cerrados hacia la calzada manteniendo un encapsulamiento o exclusión de personas.

Cortes fotográficos

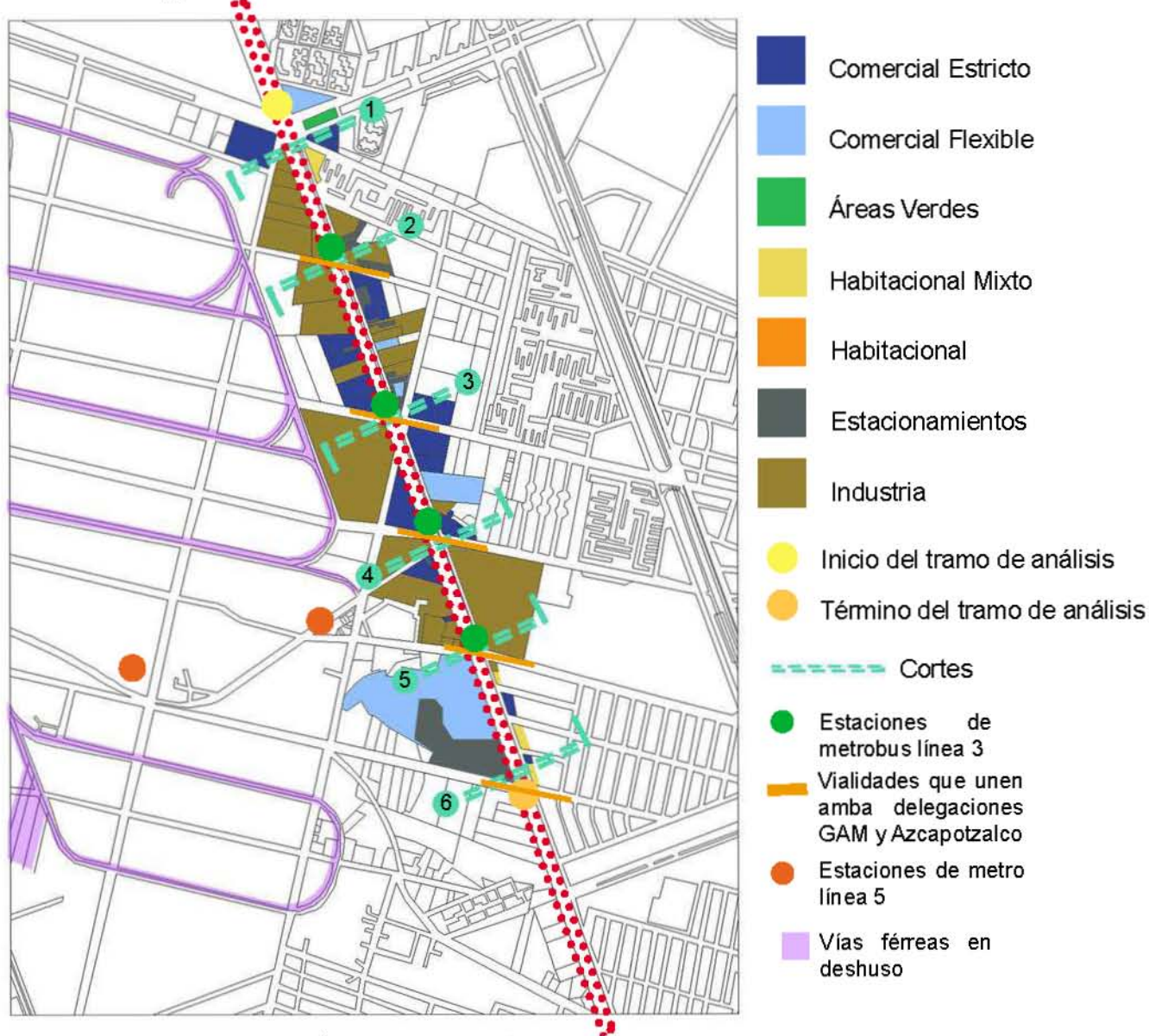


Imagen 64. Calzada Vallejo análisis estado actual.

Una vez que los nodos y redes de la calzada quedan en evidencia entonces se puede proceder a entender la calzada por la experiencia sensorial y urbana, para ello se obtienen vistas de cortes específicos de la calzada dónde se puedan apreciar los atributos y las deficiencias de la calzada.

En resumen la calzada Vallejo ha sido desde su fundación un eje de comunicación dentro de la ciudad así como también un elemento característico de la transición, de forma arquitectónica y urbana se ha definido desde hace más de 50 años por formar parte de un núcleo industrial y actualmente funge como parte de una evolución arquitectónica y urbana importante; es por dicha evolución que se necesita un análisis o evidencias de las carencias, los atributos y elementos importantes que la conforman (ver imagen 64). Se toman únicamente 4 de los 6 cortes marcados en la imagen 64, éstos son el 1, 2, 5 y 6 debido a que contienen elementos relevantes dentro de la calzada; los cortes 3 y 4 no se tomaran en cuenta debido a que si bien son ejes importantes representan una lectura similar y no contiene elementos significativos para el análisis.

Corte Fotográfico 1



Imagen 65. Corte fotográfico 1



Imagen 66. Corte fotográfico 1 lado G.A.M

Atributos

- Áreas verdes
- Estación de mb
- Plaza comercial
- Espacios de comida

Carencias

- Banquetas seguras
- Iluminación
- Orden y limpieza
- Ciclovia



Imagen 67. Corte fotográfico 1 lado Azcapotzalco

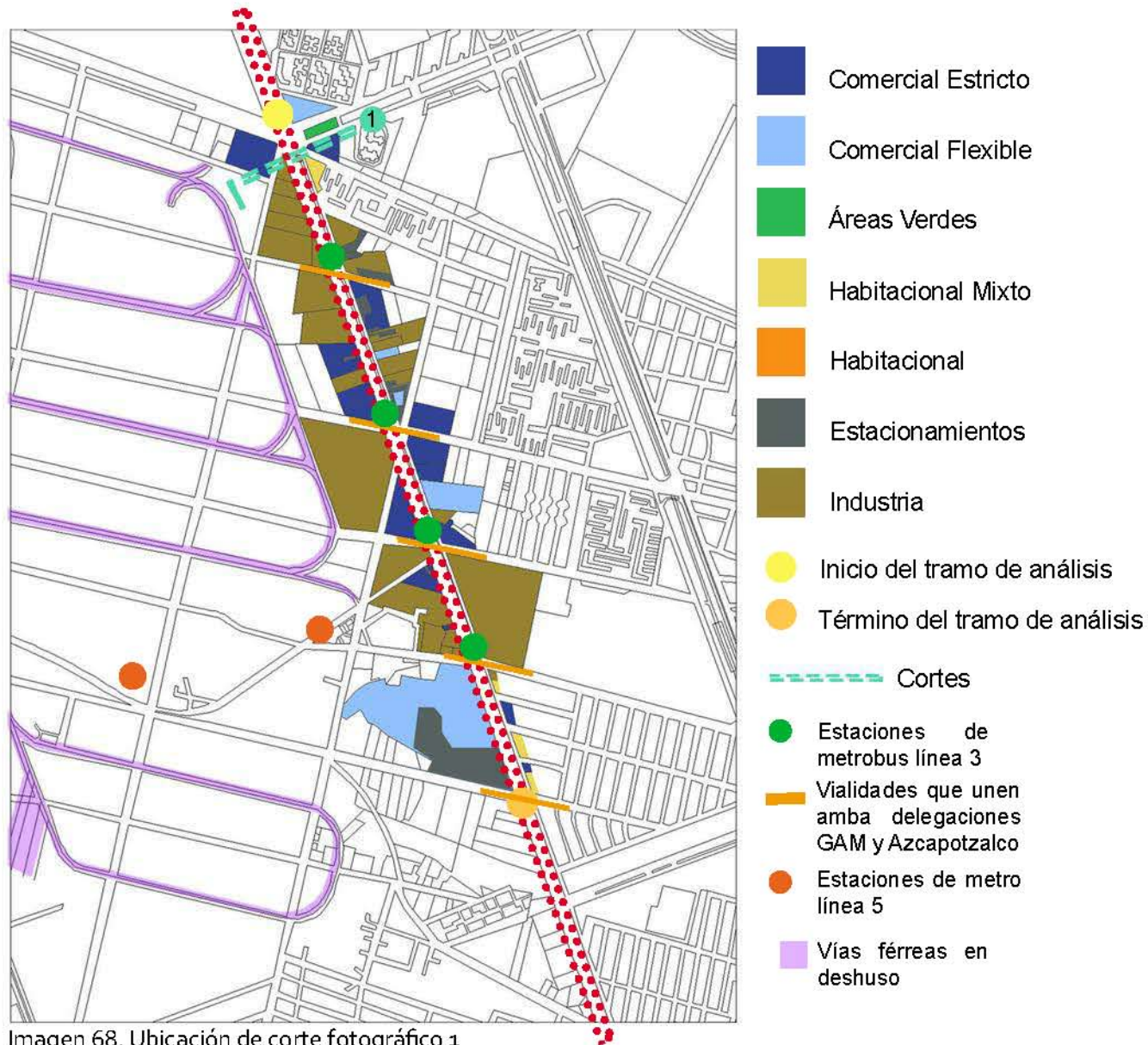


Imagen 68. Ubicación de corte fotográfico 1

Comenzando con el primer tramo de análisis de la calzada Vallejo (ver imagen 68), se puede apreciar la lectura urbana por medio de la imagen 65, la imagen 66 que enmarca los límites de la G.A.M y la imagen 67 que se identifica como Azcapotzalco. Se encuentra el primer corte en el cuál se distinguen como atributos una zona de área verde dicha zona suele ser ocupada por transeúntes que esperan el transporte público o por personas que laboran en los semáforos de las avenidas que se encuentran en la zona; en este punto se encuentran diversas paradas de autobuses lo cual posibilita la afluencia de personas. Por otra parte existe una plaza comercial la cual funge como un espacio de comercio importante; finalmente existen espacios de comida que son concurridos en horarios de oficina debido a los espacios de industria que se encuentran en sus cercanías.

Como carencias es importante remarcar que las banquetas son inseguras debido a que en ciertos horarios suelen estar poco concurridas. La iluminación; la limpieza y el orden carecen en esta zona debido a su carácter caótico por la industria y el transporte que convergen en el sitio. La zona tiene potencial para el peaton y los ciclistas, sin embargo, no existe un espacio propicio para dichos.

Corte fotográfico 2



Imagen 69. Corte fotográfico 2

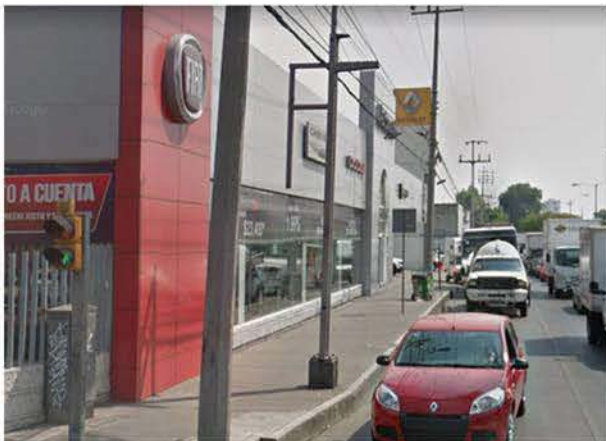


Imagen 70. Corte fotográfico 2 lado G.A.M

Atributos

- Banquetas amplias
- Iluminación
- Señalización

Carencias

- Banquetas seguras
- Mobiliario urbano



Imagen 71. Corte fotográfico 2 lado Azcapotzalco



Imagen 72. Ubicación de corte fotográfico 2

- Comercial Estricto
- Comercial Flexible
- Áreas Verdes
- Habitacional Mixto
- Habitacional
- Estacionamientos
- Industria
- Inicio del tramo de análisis
- Término del tramo de análisis
- Cortes
- Estaciones de metrobus línea 3
- Vialidades que unen ambas delegaciones GAM y Azcapotzalco
- Estaciones de metro línea 5
- Vías férreas en deshuso

En el segundo corte se enmarca el contexto (ver imagen 72) de dicho corte y a su vez se puede apreciar las secciones de la alcaldía G.A.M en la imagen 70 y Azcapotzalco en la imagen 71. En este tramo se encuentra una zona con banquetas amplias y propicias para el peatón, así como iluminación y señalizaciones que provocan que los trayectos por esta zona sean seguros.

Sin embargo, no cuentan con un mobiliario urbano que provoque una estancia en la zona, esto daría como resultado una zona o espacio más seguro debido a dicha estancia.

Debido a la poca afluencia de personas y las barreras que conforman los centros de ventas de automoviles así como la industria, ésta zona se convierte en insegura. Dichos espacios provocan un rechazo por los peatones al poseer sus muros altos y rígidos por lo cual se convierten en espacios aislados entre dichas barreras y el arroyo vehicular propicias para los actos vandálicos así como la delincuencia.

En esta zona se puede observar el comienzo de una larga cuadra lo que indica que existen diversos espacios de industria y comercialización a gran escala, primordialmente dedicada a la venta de vehículos.

Corte fotográfico 5



Imagen 81. Corte fotográfico 4



Imagen 82. Corte fotográfico 4 lado G.A.M

Atributos

- Mobiliario urbano
- Estación de mb
- Señalizaciones
- Iluminación

Carencias

- Banquetas seguras
- Cruces peatonales seguros
- Orden vial



Imagen 83. Corte fotográfico 4 lado Azcapotzalco



Imagen 84. Ubicación de corte fotográfico 5

Como parte de los atributos de este tramo de la calzada (ver imagen 84) se puede apreciar en la fotografía general de la imagen 81 y con apoyo de las secciones de la imagen 82 de la alcaldía G.A.M y la imagen 83 alcaldía Azcapotzalco, además de los ya antes mencionados como la estación de metrobús que permite la afluencia de las personas, las señalizaciones y la iluminación; elementos que forman parte del mobiliario urbano tal como una banca para esperar el transporte público, si bien existe un elemento nuevo dentro de la calzada, dicho elemento queda en segundo plano debido a las carencias que se observan.

Este tramo de la calzada es bastante carente en aspectos de seguridad y de estancia, en ambos extremos cuenta con bardas, muros y rejas que provocan que las banquetas se vuelvan el espacio trasero de dichas construcciones; por otro lado, el caos vial en este tramo se hace presente debido a la convergencia de vialidades importantes lo que provoca que los cruces peatonales no sean del todo seguros a pesar de las señalizaciones tanto peatonales como viales.

Corte fotográfico 6



Imagen 85. Corte fotográfico 6



Imagen 86. Corte fotográfico 6 lado G.A.M

Atributos

- Espacio comercial flexible
- Estacion de mb
- Cruces peatonales seguros

Carencias

- Distancias cortas para caminar
- Espacios para las practicas sociales y culturales
- Mobiliario urbano



Imagen 87. Corte fotográfico 6 lado Azcapotzalco

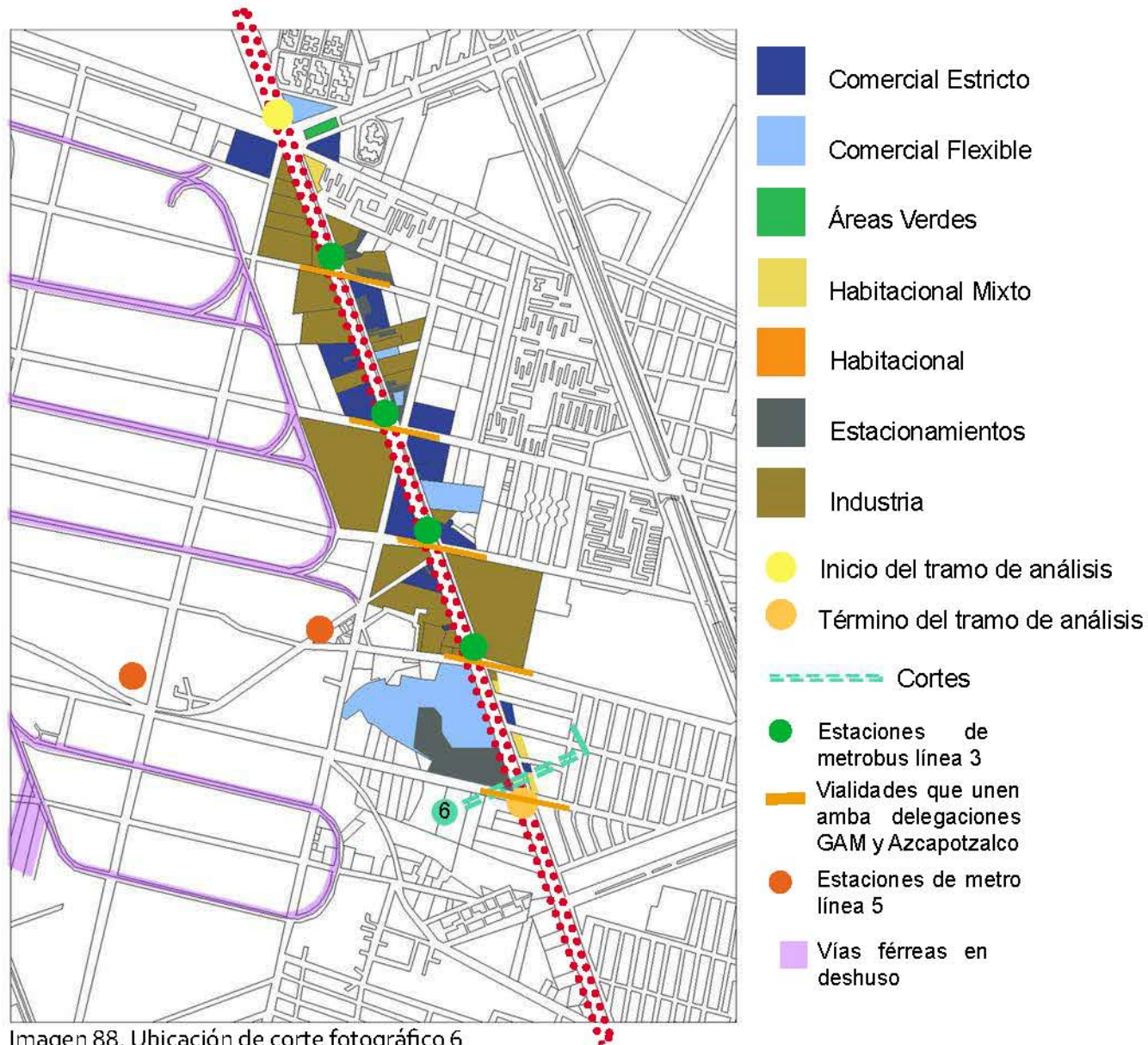


Imagen 88. Ubicación de corte fotográfico 6

Si bien este tramo (ver imagen 88) representa un cambio en el uso o ámbito de la calzada, también representa por este hecho un espacio el cual carece de diversos factores y que lo vuelve por este mismo hecho un tramo el cual representa la transformación mas evidente de la calzada, esto lo podemos apreciar en la imagen 85 que da un panorama general y con apoyo de las imágenes 86 y 87 de las secciones de las alcaldías G.A.M y Azcapotzalco respectivamente.

Por una parte se presenta un espacio comercial flexible que como ya se explico anteriormente estos espacios tienen como fundamentos la economía y el consumo con la posibilidad de las relaciones sociales; queda en obvia la mediatización de las prácticas sociales bajo el consumismo, sin embargo, éste tramo posee problemáticas como las largas cuadras a caminar, el mobiliario urbano y sobre todo los espacios para prácticas sociales y culturales que bien podrían ubicarse en el área de estacionamiento excesivamente sobrado de dicha plaza comercial.



Imagen 65. Corte fotográfico 1



Imagen 69. Corte fotográfico 2



Imagen 81. Corte fotográfico 4



Imagen 85. Corte fotográfico 6

Conclusiones parciales

Los atributos de la calzada Vallejo mas importantes son las señalizaciones y los cruces peatonales seguros así como la iluminación, dejando en obvia que estos atributos pertenecen al uso de la calzada como espacio de transición, transporte y movilidad.

Por otra parte en cuanto a las carencias es notorio que existe una necesidad por humanizar el espacio de la calzada y que su evolución tenga como pautas los espacios para la sociedad y elementos que contribuyan a la ciudadanía.

Calzada Vallejo

Red

La calzada vallejo es un espacio físico de transición, temporalidad y pasaje, que a su vez contiene pequeños no lugares o espacios mediatizados (imagen 89). La calzada Vallejo se considera un no lugar puro por ser una vía sin espacios para la socialización. Como ya se analizó no existen espacios para la sociedad, entonces su estado físico es meramente la representación de su función; un espacio gris, plano, solitario de pezones y atestado de vehículos.

Plaza Vía Vallejo

Nodo

La plaza Via Vallejo cumple como un espacio mediatizado, es decir, como un lugar característico de la espacialidad de la globalización. Es claro cuando se observan las diferencias entre el interior y el exterior el por qué la personas prefieren estos espacios en pro a la economía debido a que sirve como un espacio que contiene a las personas, un espacio hermético y contrariado con su entorno (imagen 90 y 91).

Exterior



Imagen 89. Calzada Vallejo

Interior

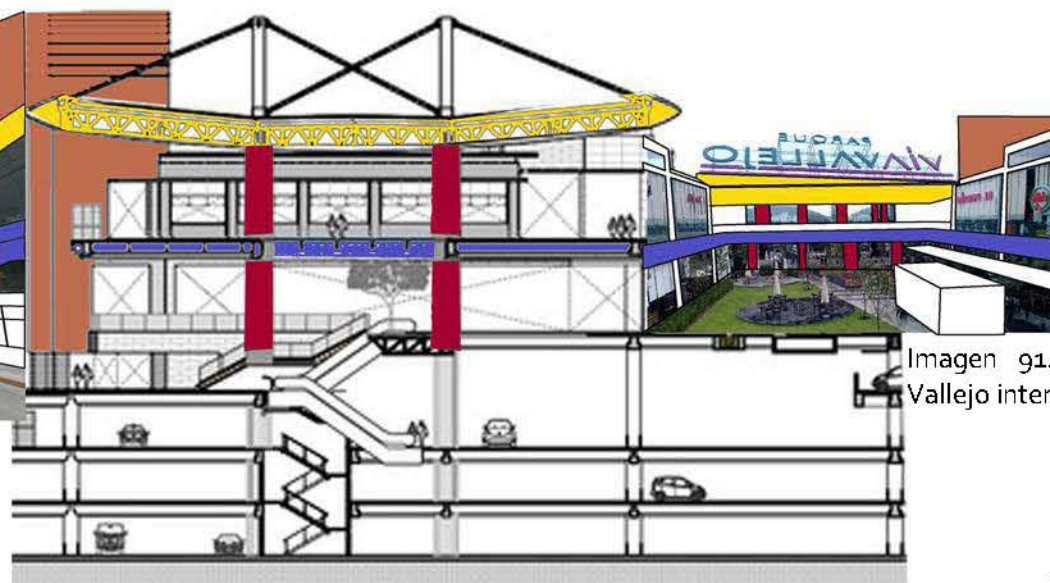


Imagen 91. Via Vallejo interior.

Imagen 90. Corte Parque Vía Vallejo.

3.4 Proyecciones conceptuales. Preconceptos hacia la hibridación

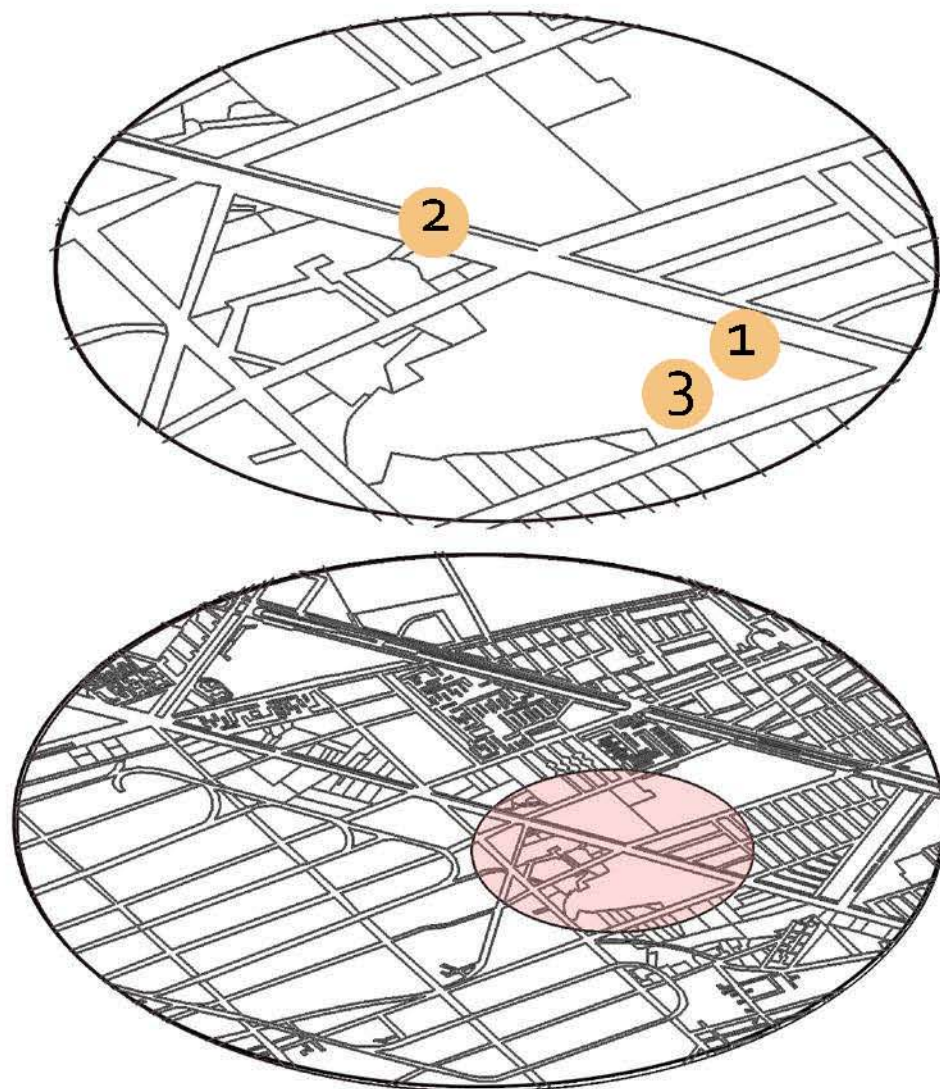


Imagen 92. Mapa de ubicación de zona de proyecciones conceptuales

La zona que se toma para la visualización de la calzada, según los conceptos que envuelven a la hibridación espacial, es una sección la cual ha cambiado más en los últimos 20 años, esto puede significar una flexibilidad para otorgarle espacio a la sociedad y provocar un interés por la zona a nivel local, cultural e histórico. A continuación se muestra una serie de visualización de intervención en la zona y cuáles son las bases para que la calzada pudiese dirigirse hacia esas visualizaciones como propuestas formales a futuro. Son tres las propuestas para la visualización a futuro, dentro de éstas tres visualizaciones, las propuestas de intervención van dirigidas principalmente al peatón y a la sociedad a diferentes escalas. Las visualizaciones 1 y 2 (ver imagen 92) están desarrolladas a nivel peatonal y de manera lineal, es decir provocando un espacio en la calzada para la movilidad como peatón y añadiendo la bicicleta como forma de traslado local promoviendo los espacios seguros y humanizados. Para la visualización 3 (ver imagen 92) se plantea el espacio híbrido el cual promueve la estadía, la interacción con el medio físico a través de un espacio con flexibilidad de usos para impulsar la cultura y la economía local, reforzando la estructura y los vínculos sociales, que contengan a su vez una estrecha relación con los aspectos globales (tecnología, comunicaciones etc.) para su evolución.

Visualizaciones

1. La movilidad del peatón y sus posibilidades
2. El espacio para desplazarse y la estadía
3. Preconceptos de hibridación en la calzada Vallejo

1. La movilidad del peatón y sus posibilidades

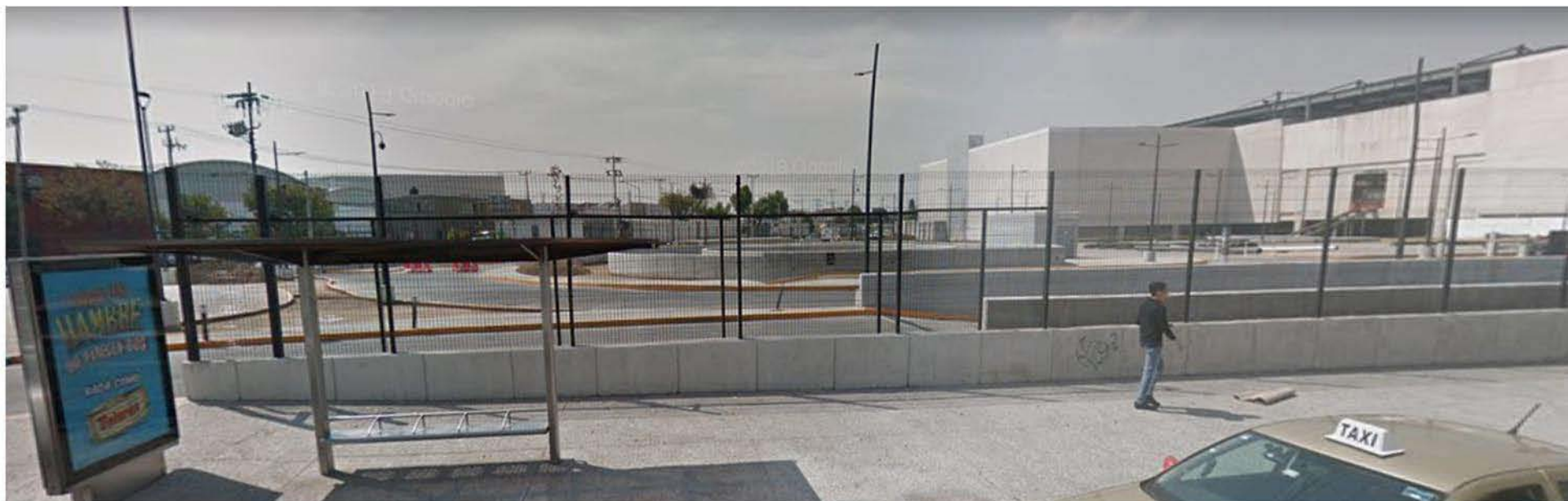


Imagen 93. Estado actual estacionamiento plaza Vía Vallejo.

Al realizar la caracterización de la calzada Vallejo como un gran espacio de redes y nodos, se entiende que el espacio está destinado al traslado y la economía por la cual el automóvil es el protagonista de la calzada. Por esta razón se hace importante y notoria la necesidad de espacios seguros para el peatón que provoquen no solo el traslado sino también la estadía en el espacio público tal como se puede apreciar en la imagen 93.

A través de esta visualización se hace evidente la posibilidad de otorgarle espacio seguro y significativo al peatón así como abrir la posibilidad de desenfocar el protagonismo del automóvil para generar otro tipo de movilidad como es la bicicleta (ver imagen 95 y 96) . Existe en la calzada diversos tipos de barreras físicas lo cual provoca un hermetismo de espacios, éstos pudiesen ser abiertos y

generar seguridad al peatón por lo cual es importante generar la visualización a futuro. La calzada es un ente gris, cuando se hace la comparación entre lo construido y las áreas permeables se evidencia la falta de áreas naturales significativas lo cual también es otro elemento que debe tomarse en cuenta para su cambio (ver imagen 94).



Imagen 94. Visión a futuro estacionamiento plaza Via Vallejo.

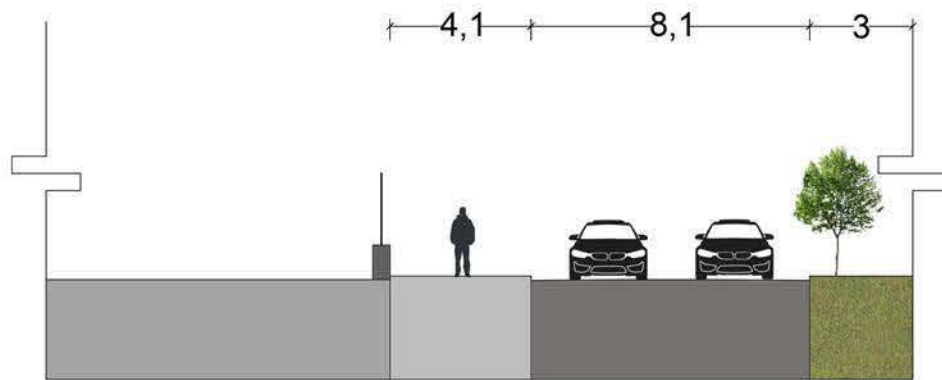


Imagen 95. Sección actual de tramo 1 marcado en mapa imagen 92

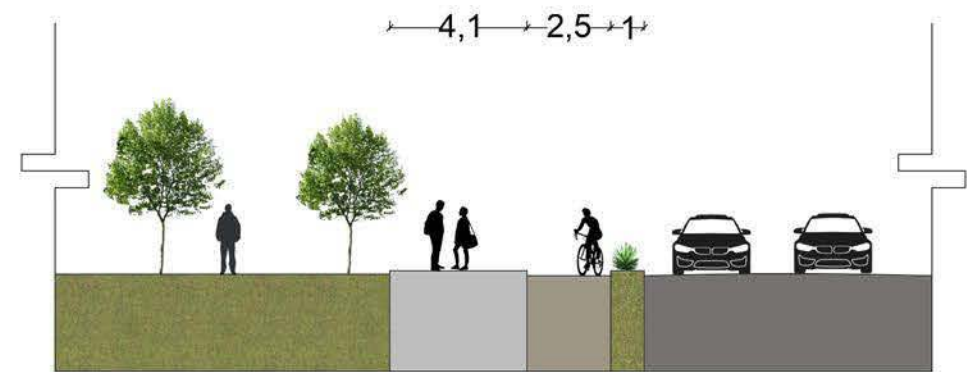


Imagen 96. Sección de visión a futuro de tramo 1 marcado en mapa imagen 92

2. El espacio para desplazarse y la estadía



Imagen 97. Estado actual de las banquetas de calzada Vallejo.

No obstante la calzada es un espacio de flujo (ver imagen 97), se pudiese generar un cambio en la lectura urbana de ésta, si se piensa en espacios de estadía. Como propuesta de visualización se evidencia la posibilidad de marcar la diferencia entre el peatón y el automóvil, otorgarle un espacio de estadía así como de seguridad para el éste. (ver imagen 99 y 100).

La visualización propone un cambio de nivel entre la vía para el automóvil y el espacio del peatón así como elementos que permitan la estadía, la expresión social y cultural; y la seguridad de las personas (ver imagen 98). Un reacomodo entre el tránsito y el espacio para el transporte por medio de bicicletas permitiría una lectura peatonal lógica y propicia para el cambio de la calzada Vallejo hacia un espacio social y humanizado.

Puesto que la calzada está destinada al traslado, el otorgarle este tipo de espacios provocaría un cambio tanto en su lectura urbana como visual y humana. Se prevee que la estadía en este tipo de espacios permita las áreas seguras y que a su vez éstas se conviertan en escenarios de dinámicas sociales y culturales que otorguen significado e identidad a la calzada.

Pese a que existen espacios que no pudiesen quitar sus muros, éstos mismos se convertirían a través de un análisis y diseño en elementos propicios para estos espacios. A su vez la implementación de elementos y mobiliario urbano propicio son necesarios en este espacio teniendo presente el cambio de ámbito, de traslado a estadía en el espacio, es decir, que cumplan con la necesidad de provocar que los peatones elijan la estadía.

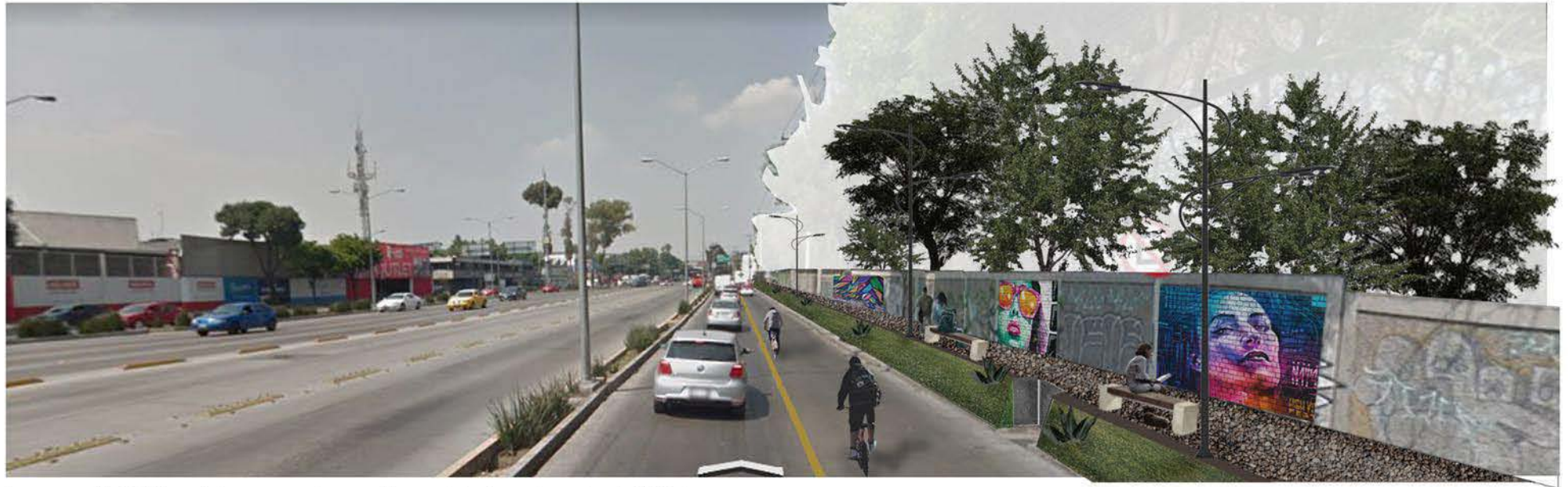


Imagen 98. Visión a futuro para banquetas y ciclovía en la calzada Vallejo.

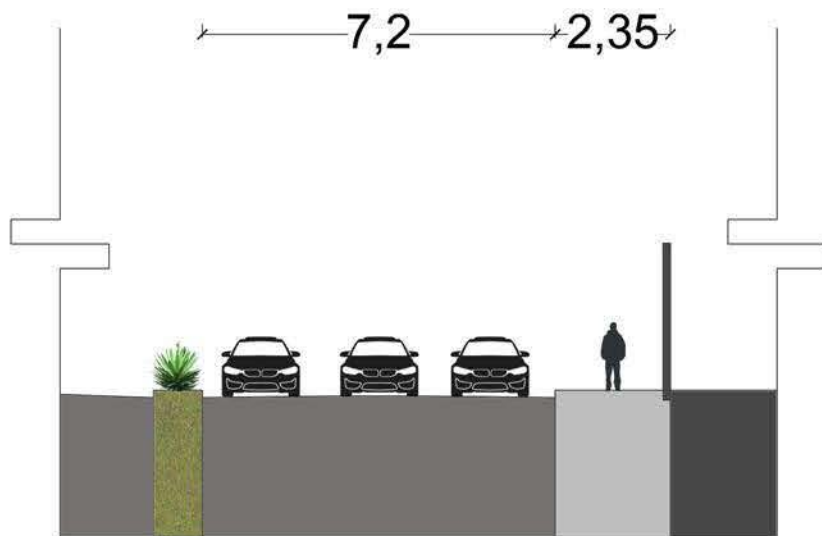


Imagen 99. Sección actual de tramo 2 marcado en mapa imagen 92

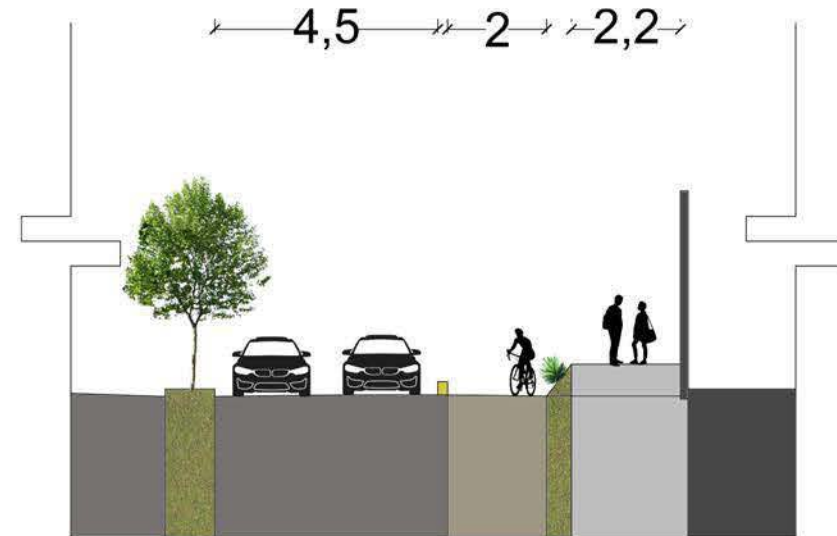


Imagen 100. Sección de visión a futuro de tramo 2 marcado en mapa imagen 92

3. Preconceptos de hibridación en la Calzada Vallejo

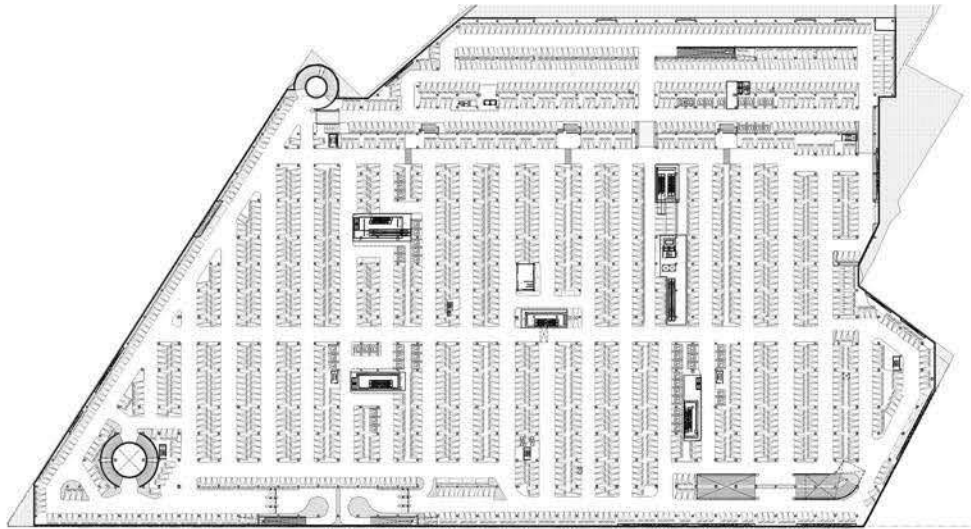


Imagen 101. Sótano 3 estacionamiento Plaza Parque Via Vallejo

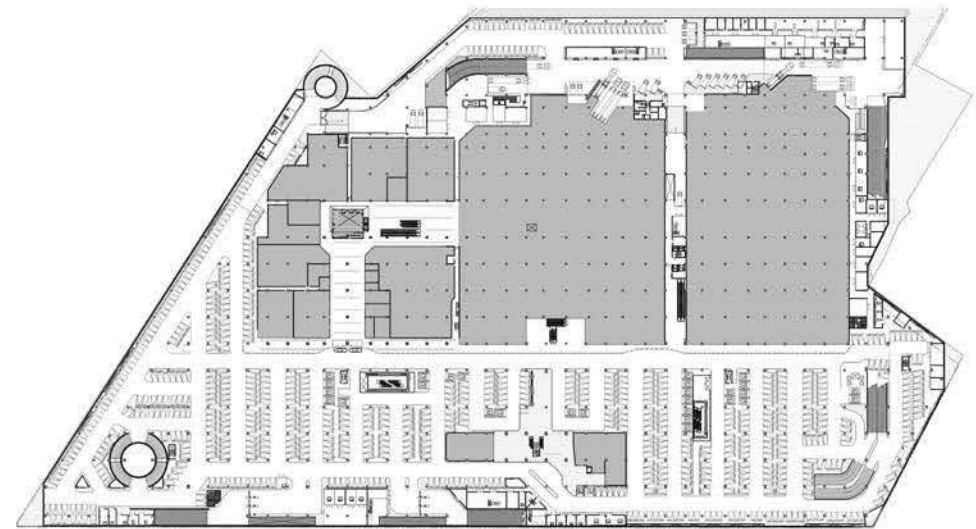


Imagen 102. Sótano 2 estacionamiento Plaza Parque Via Vallejo

Dentro de la zona en la cual se marcan las propuestas de visualización a futuro se encuentra un espacio el cual es una plaza comercial, Parque Vial Vallejo, esta plaza fue construida en un área de 200,000 metros cuadrados; dicho espacio funcionó como una extensión industrial durante muchos años, sin embargo, para el año 2016 se inició la construcción de dicha plaza comercial. Este sitio no sólo funge como una plaza comercial, cuenta también con un hotel de talla internacional; a su vez la plaza cuenta con diversos espacios de áreas verdes en su interior, dichas áreas no están permitidas para el uso libre de los visitantes, son lugares restringidos y protegidos. Su construcción ha sido el primer sitio dentro de la calzada que está destinado a la estadía y al entretenimiento, sin embargo, como ya se vio en los capítulos anteriores este espacio es un espacio destinado al comercio y las interacciones mediatizadas por el consumismo y el

individualismo; es por ello que este sitio se considera un elemento en el cual si bien no se planeó la hibridación desde su concepción puede existir una hibridación por medio de la intervención con ayuda del análisis histórico, cultural, social, urbano y arquitectónico de la zona. La plaza comercial cuenta con 3 niveles de estacionamiento subterráneo (ver imagen 101, 102, 103) y uno más en la planta baja. El estacionamiento que se encuentra en la planta baja o planta 1 (ver imagen 104) se presenta como el espacio de propuesta de intervención ya que la mayor parte del tiempo se encuentra vacío. Esta área (ver imagen 105) podría proyectarse como un espacio híbrido que permita el desarrollo de la calzada Vallejo hacia un lugar importante dentro de la ciudad, y que comience a ser un ejemplo de la evolución de los espacios públicos de las ciudades del siglo XXI.

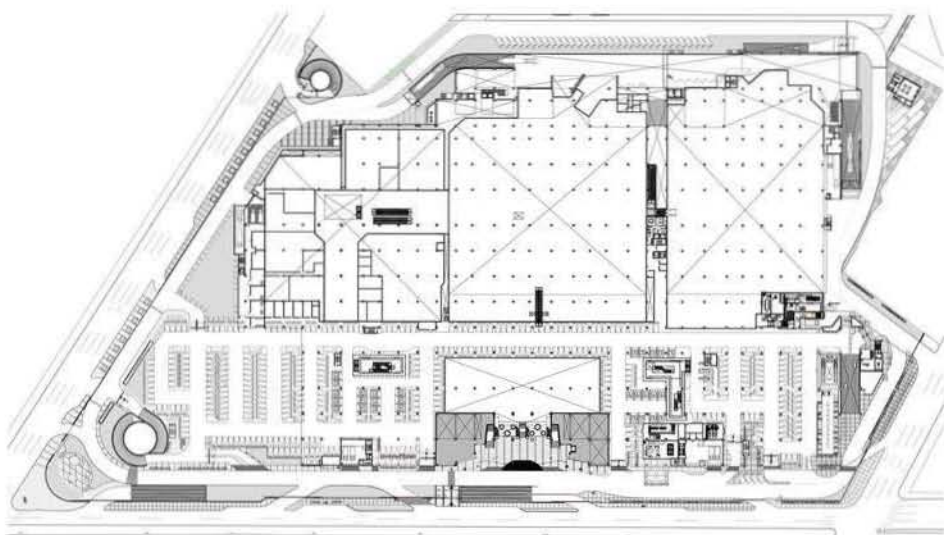


Imagen 103. Sótano 1 estacionamiento Plaza Parque Via Vallejo

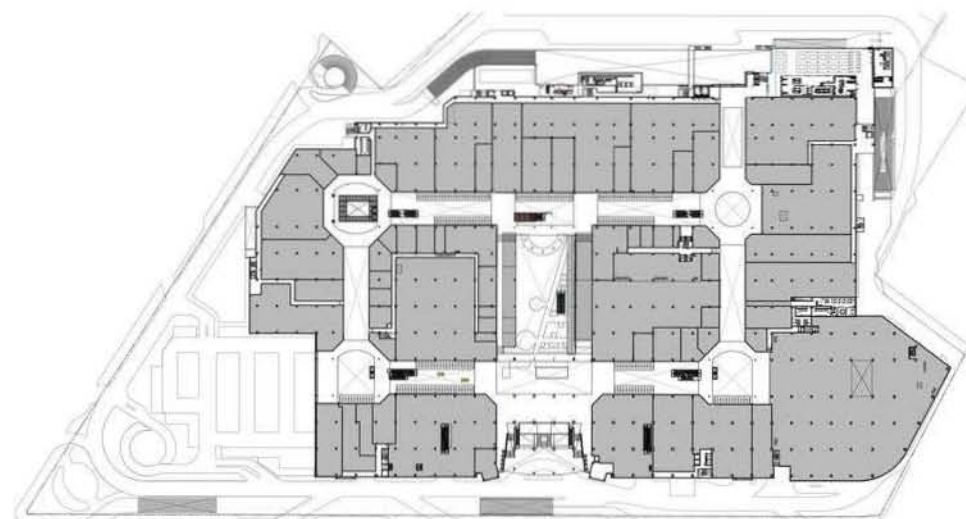


Imagen 104. Planta 1 Plaza Parque Vía Vallejo

Esta visualización con apoyo de las visualizaciones 1 y 2 permitiría un cambio de la calzada Vallejo hacia un ejemplo de hibridación espacial.

Como conjunto existiría una lectura de red y nodo con una significación para la sociedad y que sea de apropiación por ésta, la cultura, espacios naturales, los espacios seguros, que respondan a las necesidades del siglo XXI con ayuda de las tecnologías, las comunicaciones y otros aspectos globales y no sólo en espacios caóticos, económicos y de traslado.

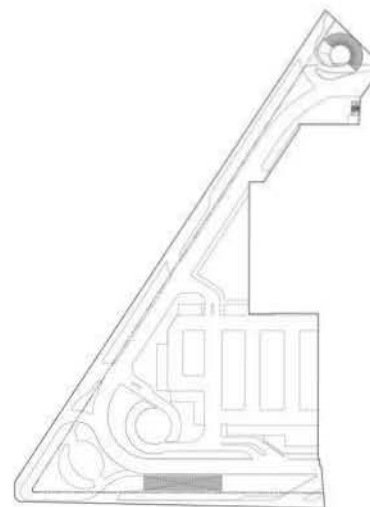


Imagen 105. Espacio de estacionamiento para intervención

Propuesta espacio híbrido en la Calzada Vallejo



Imagen 106. Planta de propuesta de intervención

El espacio híbrido como se caracterizó en el capítulo 2 nos habla de un espacio significativo para la sociedad que pueda reforzar aspectos sociales, culturales, históricos con ayuda de elementos de vanguardia, tecnología, comunicación, entre otros que estén clasificados dentro de lo global; y que a su vez esto permita la evolución de éste espacio en un sentido flexible en el cual el cambio de ámbitos sea permeable y fácil.

En esta área destinada a estacionamiento se realiza la visualización de varios aspectos que provoquen esta hibridación y con los cuales exista un espacio significativo dentro de la calzada que incite un cambio de ámbitos y funciones a futuro. Para ello se realiza una planta de zonificación (ver imagen 106) proponiendo los usos que son importantes para el espacio híbrido, considerando la caracterización de la calzada Vallejo como un ente de la ciudad global, de nodos y redes, con pocas áreas verdes, y con la necesidad de espacios sociales y culturales. Por otra parte dentro del análisis ya realizado a través de esta tesis se ha encontrado que la calzada posee valiosos elementos tanto históricos como urbanos lo cual la convierte en un espacio propicio para la intervención y transformación hacia un espacio híbrido.

En cada zona se realiza una comparativa con ejemplos del proyecto plaza Azatlyk ubicado en Rusia, la cuál fue intervenida con aspectos sociales, de conexión, culturales, naturales, flexibles y de apropiación. La comparativa se realiza con la finalidad de exponer la factibilidad de cada espacio.

Recorrido histórico



Imagen 107. Ubicación de recorrido histórico

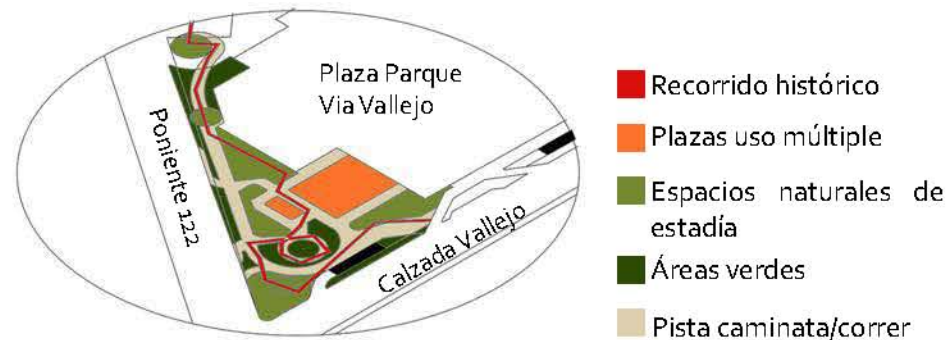


Imagen 108. Planta de conjunto propuesta espacio híbrido

Como primer elemento propuesto dentro del espacio híbrido (ver imagen 108) se vislumbra un recorrido histórico el cual es necesario en el espacio para exponer la zona de la calzada Vallejo debido a que es muy amplia e importante para la ciudad y la sociedad como elemento de identidad.

El recorrido comprende 5 fases o épocas diferentes que marcan momentos importantes para la calzada y sus habitantes (ver imagen 107). Este recorrido se inicia en el presente para terminar con su fundación y origen, con espacios que pueden referenciar a cada etapa de la calzada y con elementos tecnológicos con los cuales se pudiese interactuar (ver imagen 109).

Al término del recorrido podría existir una conexión con diversos proyectos de inversión que están siendo desarrollados por la alcaldía Azcapotzalco; dichos proyectos son de diversa índole y se encuentran en desarrollo y construcción lo cuál hace mucho más atractiva la zona y funcionaría para la implementación del proyecto híbrido de la calzada Vallejo.

Los proyectos que están en desarrollo incluyen una estación de transferencia y planta de selección, la cuál planea construirse en un predio de 11,386.38 metros cuadrados en dicha estación se podrá recolectar y reciclar 1,400 toneladas de basura; como segundo proyecto la intervención de avenida Ceylan con el tratamiento de banquetas, luminarias etc. El último proyecto es el Centro de Desarrollo e Innovación Tecnológica Vallejo-i, en este proyecto se planea construir un centro de investigación y desarrollo de tecnologías así como también un observatorio de inteligencia artificial.⁹⁶ Estos proyectos se pueden vincular con la propuesta del recorrido histórico anclando a la zona hacia su índole tecnológica y global siendo proyectos urbanos y científicos lo cuál puede generar un cambio de uso de suelo y de ámbitos en la zona.

⁹⁶ Vallejo-i Alcaldía Azcapotzalco. (2019). Proyectos, obras de infraestructura. Recuperado de <http://vallejo-i.mx/proyectos/>



Imagen 36. Camino real de tierra adentro



Imagen 37. Tendido de vías para ferrocarril 1930-1950



Imagen 38. Calzada Vallejo en los años



Imagen 39. Calzada Vallejo 2000

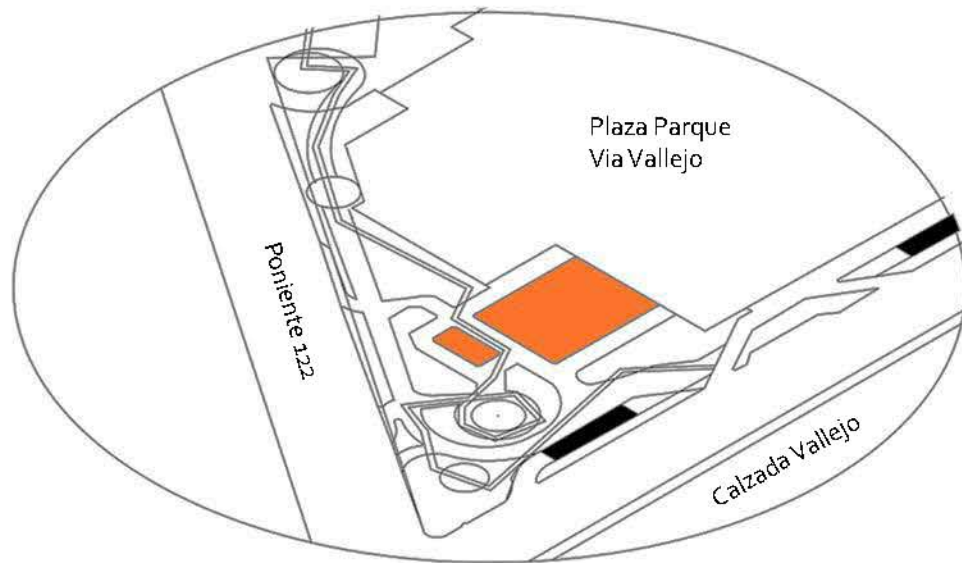


Imagen 40. Calzada Vallejo 2019.



Imagen 109. Trazo del recorrido peatonal por la historia, referencia plaza

Plaza de usos múltiples



■ Plazas uso múltiple

Imagen 110. Ubicación plaza de usos múltiples

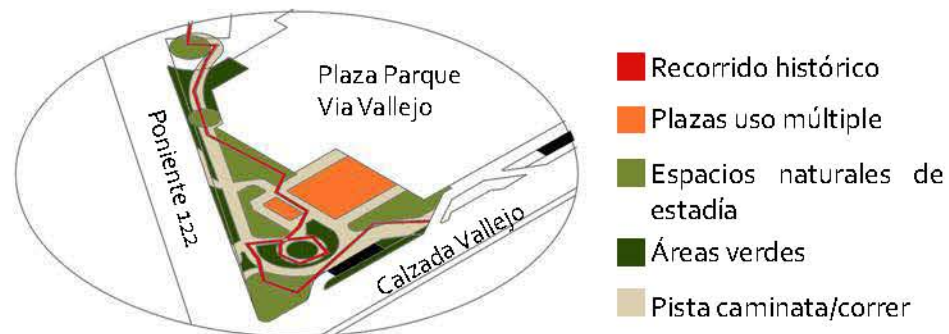


Imagen 108. Planta de conjunto propuesta espacio híbrido

Es importante la presencia de espacios flexibles que permitan el desarrollo de actividades de diversos ámbitos así como de la apropiación de dichos espacios. Dentro de este espacio (ver imagen 108) se plantean 2 áreas destinadas a plazas de usos múltiples (ver imagen 110); dentro de estas plazas pudiesen existir elementos que permitan la estadía así como diversos usos tal como lo proponen en la plaza Azatlyk (ver imagen 111 y 112) en las cuales se puede observar una plaza con elementos de diseño que plantean la estadía y los usos diversos; entonces se entiende la importancia que los espacios sean flexibles pero que contengan elementos significativos e innovadores, elementos que sean herramientas de cohesión social.

Como se menciona en el capítulo 2 las interacciones sociales corpóreas son indispensables para la cohesión social por lo cual se hace importante el espacio público y el cómo se logra esta apropiación.



Imagen 111. Plaza Azatlyk

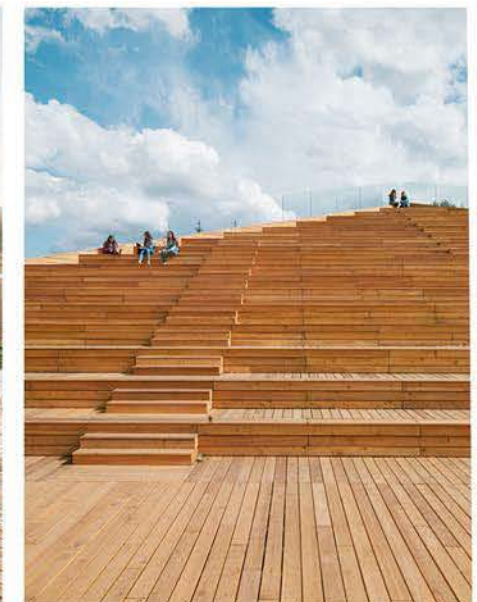
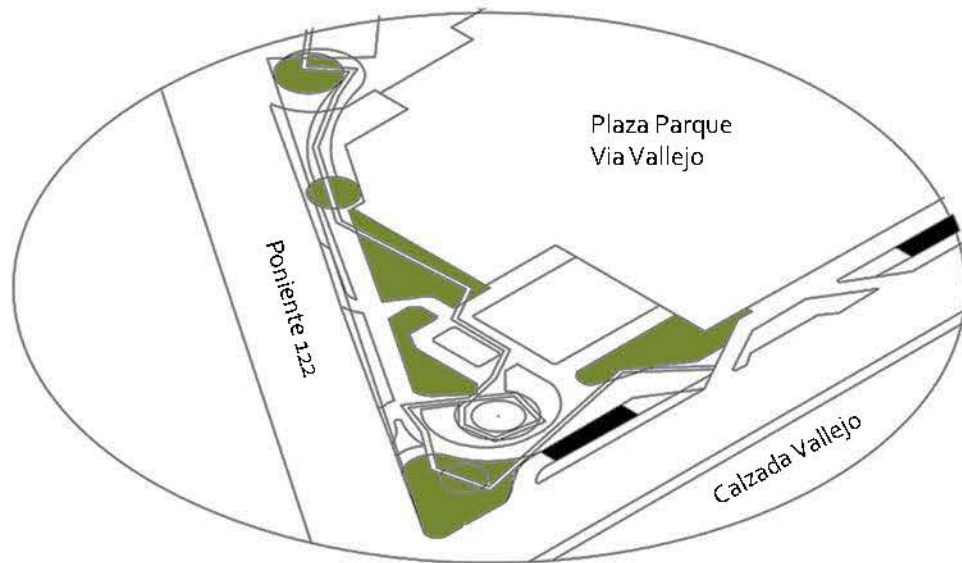


Imagen 112. Plaza Azatlyk

Espacios naturales de estadía



■ Espacios naturales de estadía

Imagen 113. Espacios naturales de estadía

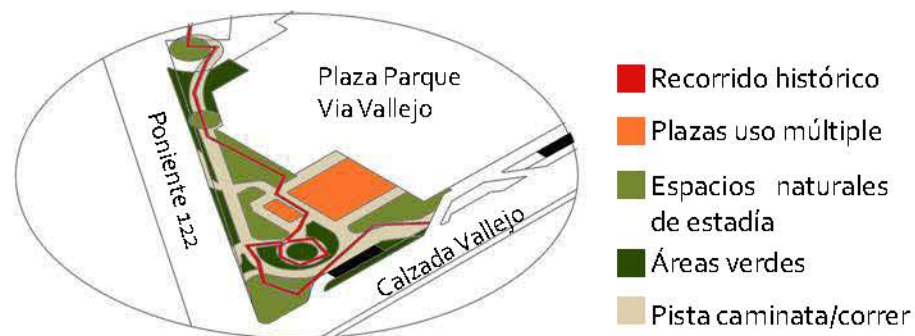


Imagen 108. Planta de conjunto propuesta espacio híbrido

Después del análisis de uso de suelo se pudo caracterizar a la calzada como un ente de concreto y sin áreas verdes significativas, sin zonas para la estadía y la apropiación, por lo cual a través de esta visualización (ver imagen 108) se propone la existencia de espacios naturales que a su vez permiten la estadía (ver imagen 113) puesto que es importante para el ser humano el contacto con la naturaleza, estos espacios naturales y abiertos a la estadía y la apropiación provocan la atracción de peatones y su permanencia, lo cual se ve reflejado en las zonas que poseen esta característica en la plaza Azatlyk (ver imagen 114 y 115) por este hecho se convierte en un ejemplo para el diseño futuro de las zonas que se desarrollen bajo estas premisas dentro del espacio de la visualización que se propone para la hibridación de la calzada Vallejo.

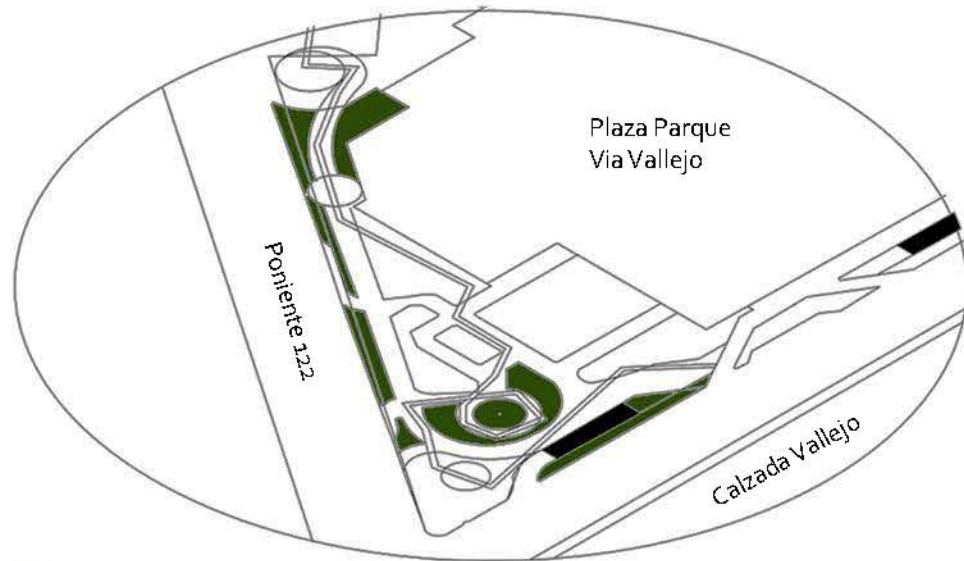


Imagen 114. Plaza Azatlyk



Imagen 115. Plaza Azatlyk

Espacios verdes - naturales



■ Áreas verdes

Imagen 116. Ubicación de espacios verdes - naturales

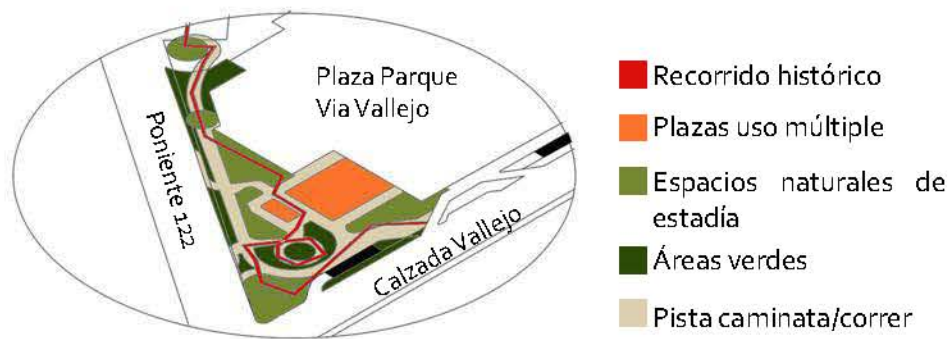


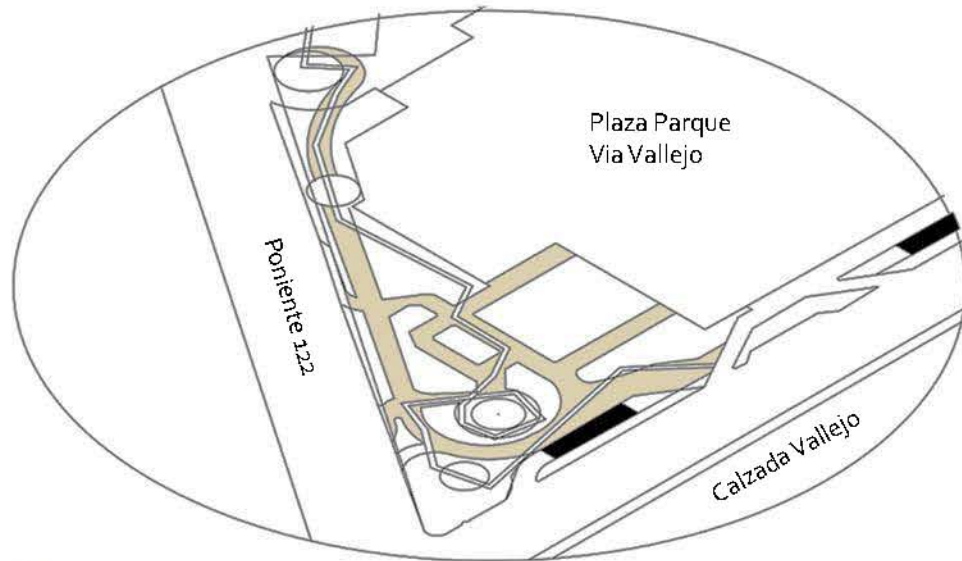
Imagen 108. Planta de conjunto propuesta espacio híbrido

Las ciudades del siglo XXI necesitan una dirección diferente, se es cada vez más necesario y urgente espacios verdes que funjan como pulmones para la ciudad. Siendo la calzada Vallejo un núcleo de lo industrial y el comercio a gran escala, es importante planear espacios permeables y naturales para representar un cambio dentro del hermetismo y lo artificial hacia lo abierto y natural. Por ello la necesidad de éstos espacios (ver imagen 116) que pudiesen proyectarse a futuro y de forma diseñada y programada, no residual tal y como se puede observar en la plaza Azatlyk (ver imagen 117) en la cual se reconoce el diseño y la planeación de las áreas verdes y naturales y que representan un porcentaje de área importante dentro del proyecto.



Imagen 117. Plaza Azatlyk

Pista para caminar - comer



■ Pista caminata/correr

Imagen 118. Ubicación de pista para caminar - correr

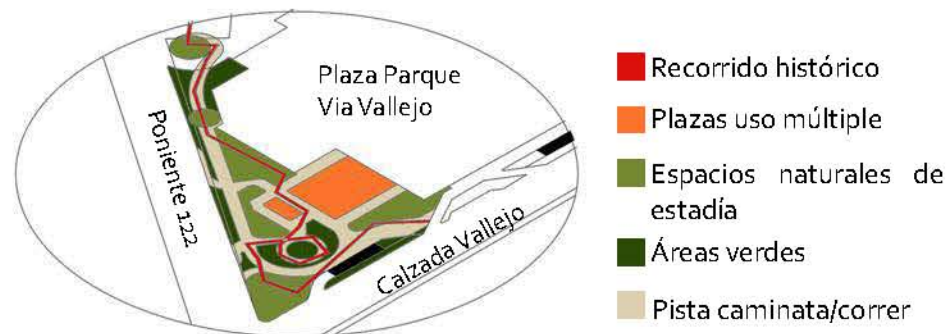


Imagen 108. Planta de conjunto propuesta espacio híbrido

En los espacios públicos es importante generar elementos de transición que dirijan un recorrido coherente a través de él, y el cual provoque diferentes actividades tanto deportivas como recreativas (ver imagen 108) y de esparcimiento. El implemento de andadores (ver imagen 118) podría representar en el espacio un elemento programático y de refuerzo para diversas actividades. El uso de materiales innovadores es importante en cada elemento de el espacio de visualización propuesto y dentro del ámbito de andadores podría dar una significación importante al espacio. Como ejemplo podemos observar los andadores de la plaza Azatlyk los cuales están constituido por diversos materiales que cambian el uso de cada uno de ellos y que a su vez concuerdan con el diseño del conjunto.



Imagen 119. Plaza Azatlyk



Imagen 120. Plaza Azatlyk

3.5 Conclusiones Parciales

La calzada Vallejo funciona como límite entre dos delegaciones o alcaldías (Gustavo. A Madero y Azcapotzalco) esto provoca que se vea marcada como un espacio al cual cada delegación le da la "espalda" con esta morfología de barreras físicas y psicológicas. Su uso principalmente de movimiento y de acceso hacia los centros económicos ubicados en el centro de la ciudad ha hecho que esta calzada no contenga espacios para su estancia. La calzada Vallejo está evolucionando en pro a la globalización y contiene las dos variables que la definen, por una parte, sus nodos tomando en cuenta los espacios industriales y los que se han tornado en espacios comerciales rígidos y específicos principalmente en venta de automóviles.

Encontramos las redes de flujo y transporte tales como la creación del metrobús línea 3 que actualmente funciona y transita por esta calzada provocando el traslado de personas y la creación de diversas estaciones. Dicha atracción y afluencia de personas podría tomarse en cuenta para proponer espacios de permanencia y que le den un mayor significado y recuperen la memoria de las comunidades cercanas.

La calzada Vallejo ha tenido una evolución en torno a lo económico en espacios que son cerrados y que continúan un hermetismo y provocan que la calzada siga funcionando como un espacio de paso o transición. Es necesario que la calzada tenga una evolución más urbana y de participación ciudadana que contenga herramientas tecnológicas para su mayor atractivo y que presente una permanencia de los individuos para que se genere una interacción social más genuina, es decir, que se desarrolle una hibridación espacial.

Debido al déficit de uso industriales y que provocan el abandono y la venta de espacios de gran tamaño existen oportunidades para la regeneración y la revitalización de la calzada que, si bien tiene una morfología urbana hostil, cuenta con una concurrencia cada vez mayor.

Es importante el análisis de esta zona de la ciudad debido a sus cambios y a la urgencia por espacios significativos que se generen para y por las comunidades. La calzada Vallejo es un gigante en crecimiento precozmente comercial, sin embargo, existen posibilidades para su recuperación y revitalización en este momento de auge a través de algunas propuestas como las que se presentan a través de ésta tesis y que podrían abrir paso a la hibridación de los espacios y de la calzada como conjunto.

Discusión

La globalización ha determinado nuevos estándares dentro de las ciudades y sus comunidades e individuos debido a sus influencias económicas, tecnológicas y de información. Por una parte, la ciudad es tan cambiante debido a su economía que deja al gobierno al margen de tomas de decisiones por intereses económicos de empresas, corporativos y marcas transnacionales. Por otra la sociedad que se ha homogeneizado cada vez más debido a la revolución de las tecnologías y de las comunicaciones provocando nuevos estilos de vida y formas de comunicación y de generar comunidades.

Se entiende entonces que la ciudad es el escenario donde se desarrolla la sociedad que se desenvuelve de una forma diferente detonando el consumismo y el individualismo. El espacio de las ciudades está tendiendo a ser espacios generados para responder demandas y exigencias meramente económicas. ¿Qué pasa entonces con los ciudadanos que necesitan espacios dignos para su desarrollo?

La espacialidad de la globalización está caracterizada por no lugares, estos no lugares son espacios que nacen a partir de políticas y fines económicos, que el ser humano los convierte en lugares debido a su necesidad innata por las interacciones sociales, sin embargo, estos lugares se convierten en espacios mediatizados por lo cual no pueden desarrollarse dinámicas que aporten una cohesión social, cultural, de identidad etc., esto debido a las restricciones por ser espacios para fines concretos y de la globalización. Los no lugares evolucionan hacia lugares mediatizados que se denominan la espacialidad de la

globalización. Por otro lado se encuentra el lugar y su significado que se contrapone al no lugar, siendo éste un espacio practicado, en el cual encontramos elementos que permiten la interacción social y el cual se ha regido por actitudes y acciones no mediatizadas que involucran el uso del cuerpo humano.

Gracias a la investigación de la sociedad dentro de la ciudad y de los derechos que ésta posee, así como de diversos autores que conocen y le dan importancia a la arquitectura y lo urbano como aspecto conector y mediador de la sociedad con la ciudad, y conjugando estos temas con la ciudad global o la ciudad del siglo XXI se hace notoria la necesidad de espacios que unifiquen o enlacen aspectos importantes de la globalización, la arquitectura, el urbanismo, las ciencias sociales etc., como herramientas para propiciar un espacio significativo y vanguardista para la ciudad y sus ciudadanos, es decir, hoy más que nunca es necesaria una hibridación espacial. Para producir una hibridación propicia, se necesitan genera, regenerar y revitalizar diversos espacios con propuestas que tengan herramientas tecnológicas y novedosas que apoyen a las sociedades y a su desarrollo cultural, social, y que den una significación e identidad a las comunidades.

A través de esta tesis se encuentra la respuesta hacia la polarización de los términos lugar y no lugar dentro de la caracterización de la espacialidad de la globalización, la cual se entiende como nula; no existe una polarización del término cuando se refiere a la espacialidad de la globalización, debido a la presencia del ser humano en los espacios globales, sin

embargo, existe este desequilibrio entre uno y otro, esto por lo ya antes mencionado, las restricciones que contienen estos espacios mediatizados desde su concepción.

Las hipótesis alrededor del tema de la espacialidad de la globalización y su apropiación por los ciudadanos y la sociedad, se demuestran y se reafirman debido a la naturaleza del ser humano y la necesidad por desenvolverse a través de un espacio para llevar a cabo interacciones dinámicas y sociales.

Ahora bien, respecto a la proliferación de no lugares dentro de las avenidas más importantes de las ciudades se demuestra que existe una factibilidad y un claro desarrollo de éstos no lugares debido a la morfología actual de la ciudad como un ente de lo global; con sus nodos como no lugares y sus redes como el transporte público. Esto también se ve reflejado a través del caso de estudio la calzada Vallejo, la cual a través de los últimos 20 años ha mostrado signos de evolución en pro de los no lugares y que, por su origen al ser una entrada y salida de la ciudad, y el actual implemento de una red de transporte refleja que en efecto ha revelado el sentido de los elementos de una ciudad global. Ahora bien, dentro de su estructura como conjunto, la presencia del mercado internacional a través de espacios comerciales denota que la calzada funciona como un gran no lugar conformado por pequeños no lugares que se convierten en la espacialidad de la globalización.

Con esta tesis se puede fundamentar y reflexionar que existen diversas formas de proponer espacios por y para la sociedad que han dado buenos resultados como el High Line Park, así como

también la plaza Azatly; a su vez el uso de programas y aplicaciones que revitalicen espacios. La hibridación espacial puede ser factible a través de conocer y reconocer cómo se desenvuelve la ciudad actual y qué problemáticas se están presentando a través de la espacialidad de ésta. Qué sucederá cuando la ciudad este repleta de espacios dedicados a la mediatización de relaciones sociales que no brinden cultura, identidad y significados a sus entornos, es el momento de ser responsables y de cambiar la balanza economía-tecnología y sociedad-cultura de una forma que beneficie a los ciudadanos.

La ciudad no existe sin los ciudadanos y los ciudadanos no existen sin la ciudad, ambos van de la mano sin embargo hoy en día la ciudad está absorbiendo a los ciudadanos en su vertiginosa morfología de redes y nodos dejando solo los espacios antiguos, históricos y patrimoniales como espacios significativos, con pocas o nulas posibilidades para generar nuevos espacios que den un nuevo significado de la relación global-sociedad-ciudad.

La calzada Vallejo es un caso de estudio importante debido a su crecimiento y sus posibilidades para generar espacio híbridos, existen diversos espacios que pueden ser resignificados y revitalizados proponiendo un desvío del crecimiento y evolución de esta calzada para evitar una morfología que se asemeje a la Av. Insurgentes o Reforma, avenidas contenedoras de no lugares que son "rescatadas" por su historia y sus espacios verdes importantes.

Para concluir es importante recalcar la importancia de los arquitectos dentro de los espacios y de la ciudad; el arquitecto funge como mediador entre el espacio físico y las sociedades, es por ello que, para realizar arquitectura con ética en el siglo XXI es necesario entender que la arquitectura es un ente multidisciplinario, no es hermética ni intrínseca.

Bibliografía

Dabat, A. (Coord.). (1994). Las transformaciones de la economía mundial. La nueva revolución tecnológica y sus consecuencias económicas y sociales. Cuernavaca: UNAM, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.

Bodemer, K. (1998). La globalización. Un concepto y sus problemas. Nueva Sociedad (Nro. 156), [p. 54-p. 71]

De la Peña, S. (1994). El TLC: una larga historia. La experiencia mexicana. En Dabat, A. (Coord.). México y la globalización. (p. 133-p. 148) México: CRIM-UNAM

The Observatory of Economic Complexity. (2016). México. Recuperado de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/mex/>

The Observatory of Economic Complexity. (2016). México. Recuperado de <https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/mex/>

Cruz Soto, L. A., (1999). Hacia un concepto de la globalización. Revista Contaduría y Administración. (Nº195)

Heredia, B. (1998). La explotación global. Cuadernos de la globalidad. (Nº 2)

Laïdi, Z. (1995). Un mundo sin sentido. México: Fondo de Cultura Económica.

Bauman, Z. (2017). La globalización. Consecuencias humanas. México: Fondo de Cultura Económica.

Catells, M. (2006). Comunicación móvil y sociedad. México: Ariel

Benedikt, M. (1994). Cyberspace and Virtual Reality. Trabajo presentado en Comité sobre el Hombre, la Tecnología y la Sociedad de Real Academia sueca de Ciencias de la Ingeniería, Estocolmo.

Featherstone, M. (1995). Localismo, globalismo e identidad cultural. Recuperado de <http://www.fhuc.unl.edu.ar/sociologia/paginas/biblioteca/archivos/Featherstone.pdf>

Borja, J. & Castells, M. (1997). Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información. España, Madrid: Taurus.

Smith, Loic., Peck, Neil., & Slater, Jamie. (2015). El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas. España: Traficantes de Sueños.

Savy, M. (1990). «Mutation économique et changement spatial. Vers le territoire des réseaux?». Annales de la Recherche Urbaine, Nº 46, pp. 106-112, Paris.

Sassen, S. (1997). La ciudad global: emplazamiento estratégico, nueva frontera. Recuperado de http://macba.es/PDFs/saskia_sassen_manolo_laguillo_cas.pdf

Sassen, S. (1995). La ciudad global: una introducción a su historia y concepto. Recuperado de http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/La_ciudad_Global-Saskia-Sassen.pdf

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

Rossi, A. (2015). Arquitectura en la ciudad. 2ª ed. México: Gandhi.

Koolhaas, R. (2007). Espacio basura. México: Gustavo Gili

Auge, M. (2017). Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. 10ma ed. México: Gedisa.

Heelas, P., Lash, S., & Morris, P. (1996). Identity Meaning and Globalization: Detraditionalization in Postmodern Space-Time Compression. Trabajo presentado en Detraditionalization de Oxford, Blackwell.

Virilio, P. (1991). The Lost Dimension, Nueva York: Semiotext(e)

Flusty, S. (1994). Architecture of fear. Recuperado de http://architectureofwar.artun.ee/wp-content/uploads/Steven_Flusty_-_Building_Paranoia1.pdf

Borja, J., & Muxi, Z., (2001). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbcd0cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf

UNESCO (2010). Camino Real de Tierra Adentro. Recuperado de <https://whc.unesco.org/es/list/1351>

Aguirre Botello, M. (2004). LAS CINCO ESTACIONES. Las Estaciones de Ferrocarril de la Ciudad de México. Recuperado de <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/ESTACIONES%20FC/Estaciones.htm>

Asociación Industrial Vallejo, A.C. (2018). Zona Industrial Vallejo. Recuperado de <https://aivac.mx/zona-industrial-vallejo/>

Vallejo-i Alcaldía Azcapotzalco. (2019). Proyectos, obras de infraestructura. Recuperado de <http://vallejo-i.mx/proyectos/>

Índice de imágenes y tablas

Tabla 1. Gutierrez, B. (2018) La globalización.

Tabla 2. Gutierrez, B. (2018) La globalización mundial.

Tabla 3. Gutierrez, B. (2018) La espacialidad global.

Tabla 4. Gutierrez, B. (2018) La regeneración de espacios públicos.

Imagen 1. Economía Gob. (2018). Tratados acuerdos México. [JPG] Recuperado de https://www.economia.gob.mx/files/gobmx/mapa_tratadosacuerdosMexico.jpg

Imagen 2. Gutierrez, B. (2018) Transpote público y plazas comerciales cdmx. [JPG]

Imagen 3. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2000. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 4. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2005. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 5. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2008. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 6. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2011. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 7. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2012. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 8. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2013. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 9. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2016. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 10. Gutierrez, B. (2018). Evolución de transporte público cdmx 2017. [JPG] Con base en Public Transportation Network of the Mexico City Metropolitan Area. Recuperado de https://www.mapmania.org/map/65750/public_transportation_network_of_the_mexico_city_metropolitan_area

Imagen 11. Gutierrez, B. (2018) Zonas de rentabilidad e inversión. [JPG]

Imagen 12. Paiz, C. (2016). Espacio basura por Rem Koolhaas. [JPG] Recuperado de <https://mrmannoticias.blogspot.com/2016/08/espacio-basura-por-rem-koolhaas.html>

Imagen 13. Gutiérrez. B. (2018) Redes y núcleos CDMX. [JPG]

Imagen 14. Byrd, A. (2018) Sin nombre. [JPG] Recuperado de <https://www.pinterest.es/pin/566538828093886790/>

Imagen 15. Samsung. (2018). Pantalla Semi-exterior Escaparate OMD-W Serie 46". [JPG] Recuperado de <https://www.samsung.com/es/business/smart-signage/outdoor-omd-w-series/lh46omdpwbcen/>

Imagen 16. Samsung. (2018). Pantalla Semi-exterior Escaparate OMD-W Serie 46". [JPG] Recuperado de <https://www.samsung.com/es/business/smart-signage/outdoor-omd-w-series/lh46omdpwbcen/>

Imagen 17. Redacción RMC. (2017). Opinión pública, mediación algorítmica y posverdad. [JPG] Recuperado de <http://mexicanadecomunicacion.com.mx/rmc/2017/06/19/opinion-publica-mediacion-algoritmica-y-posverdad/>

Imagen 18. Rawpixel. (2018). Sin nombre. [JPG] Recuperado de https://unsplash.com/photos/Cl58Kw_Gv_g/info

Imagen 19. Reiter, M. (2018). Alone together. [JPG] Recuperado de https://unsplash.com/photos/DuadY3HK_Dw

Imagen 20. De Vroomen, D. (2017). Sin nombre. [JPG] Recuperado de https://unsplash.com/photos/iQRWxvWu_no

Imagen 21. Google Station. (2018). Google station in Mexico. [JPG] Recuperado de <https://station.google.com/mexico/>

Imagen 22. Freedom House (2017). El mapa del estado de Internet. [JPG] Recuperado de <https://www.xataka.com/tecnologiaz/en/el-fascinante-mapa-de-los-paises-que-ya-consideran-internet-como-un-derecho-basico>

Imagen 23. Sternfeld, J. (2001) A railroad artifact. [JPG] Recuperado de https://www.thehighline.org/photos-videos/historical/?gallery=5146&media_item=2744

Imagen 24. Friends of the High Line, Inc. (2011) Aerial taken. [JPG] Recuperado de https://www.thehighline.org/photos-videos/at-a-glance/best-of/?gallery=3854&media_item=2009

Imagen 25. Baan, I. (2018) A view looking north towards the Seating Steps and the Lawn at 22nd St. [JPG] Recuperado de https://www.thehighline.org/photos-videos/at-a-glance/best-of/?pages_loaded=2&gallery=3854&media_item=2034

Imagen 26. Wichary, M. (2018) Visitors relaxing in the Sunken Overlook of the 10th Avenue Square. [JPG] Recuperado de https://www.thehighline.org/photos-videos/at-a-glance/best-of/?gallery=3854&media_item=2015

Imagen 27. Villegas, A. (2016). Bailarines callejeros de KPOP en CDMX. [JPG] Recuperado de <https://www.dondeir.com/ciudad/bailarines-callejeros-kpop-en-cdmx/2018/01/#>

Imagen 28. Chilango. (2016). El misterio de los bailarines de la Plaza Juárez. [JPG] Recuperado de <https://www.chilango.com/ciudad/el-misterio-de-los-bailarines-de-la-plaza-juarez/>

Imagen 29. Chilango. (2016). El misterio de los bailarines de la Plaza Juárez. [JPG] Recuperado de <https://www.chilango.com/ciudad/el-misterio-de-los-bailarines-de-la-plaza-juarez/>

Imagen 30. Desmaison, B. (2016) Arquitectura para afrontar riesgos cotidianos: Workshop "Barrios Altos Resiliente" en Lima, Perú. [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/784868/arquitectura-para-afrontar-riesgos-cotidianos-workshop-barrios-altos-resiliente>

Imagen 31. Paisaje Transversal. (2018) La Triple Dimensión: una metodología para el diseño colaborativo del espacio público. [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/892474/la-triple-dimension-una-metodologia-para-el-diseno-colaborativo-del-espacio-publico>

Imagen 32. Valencia, N. (2015) Siete lecciones sobre ganarse la confianza de la comunidad en diseño participativo [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/767014/siete-lecciones-sobre-ganarse-la-confianza-de-la-comunidad-en-diseno-participativo>

Imagen 33. Valencia, N. (2015) Siete lecciones sobre ganarse la confianza de la comunidad en diseño participativo [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/767014/siete-lecciones-sobre-ganarse-la-confianza-de-la-comunidad-en-diseno-participativo>

Imagen 34. INEGI. (2017) Mapa digital de México. [JPG] Recuperado de <http://gaia.inegi.org.mx/mdm6/?v=bGFoOjIwLjAzNzg3LGxvbjotMTAwLjE2MTAoLHo6NSxsOmMxMTFzZXJzaWNpb3M=>

Imagen 35. Gutiérrez, B. (2019) Tramo de análisis de la calzada Vallejo. [JPG]

Imagen 36. Sanchez, L. C. (2012) Estructuras Camino Real de Tierra Adentro. [JPG] Recuperado de excelsior.com.mx; UNESCO. (2015) Camino Real de Tierra Adentro. [JPG] Recuperado de unesco.org; INAH. (2017) Camino Real de Tierra Adentro. [JPG] Recuperado de [INAH.Gob.mx](http://inah.gob.mx)

Imagen 37. Manuel Aguirre, B. (2011) Plano parcial de la ciudad de México que muestra las rutas de tranvías y las estaciones y vías de ferrocarril que existían entre los años 1930 y 1950. [JPG] Recuperado de <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/PlanoRutas/RutasMapa1930.htm>

Imagen 38. AzcapotzalcoMX (2018) Calzada Vallejo a Finales de la década de los 50's. [JPG] Recuperado de <https://twitter.com/azcapotzalcomx/status/1021915007381106689>

Imagen 39. Aguilar Zamora, F. (2010) Calzada Vallejo a la altura del CMN "La Raza" IMSS. México, DF [JPG] Recuperado de <https://www.mexicoenfotos.com/MX12891926375291>

Imagen 40. Google Earth. (2018) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de aplicación Google Earth.

Imagen 41. Gutiérrez, B. (2019) Uso de suelo del entorno de la Calzada Vallejo [JPG]

Imagen 42. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50277442,-99.15701819,2243.15405273a,od,60y,243.38117798h,88.8082439t,or/data=lhoKFkJ6RGFDSFBRTzZVR3JBWVhVVKhhZFEEQAg>

Imagen 43. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50277442,-99.15701819,2243.15405273a,od,60y,70.78641579h,87.72754967t,or/data=lhoKFkJ6RGFDSFBRTzZVR3JBWVhVVKhhZFEQAg>

Imagen 44. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49275754,-99.1533331,2240.39819336a,od,60y,330.31194946h,81.35625871t,or/data=lhoKFkwyNDZmTnFpdGwocE4tYoFMN1NodkEQAg>

Imagen 45. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50024301,-99.15611109,2241.7800293a,od,60y,204.86921803h,89.00196827t,or/data=lhoKFjEzYVRQVVfdmNaUTl5YmVYUFF1XoEQAg>

Imagen 46. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48811943,-99.15152837,2239.91357422a,od,60y,167.31475529h,82.72787601t,or/data=lhoKFjNZNUMzOU54dohKTWJGTmdXYWI1UkEQAg>

Imagen 47. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48735013,-99.15123973,2240.01293945a,od,60y,158.40271617h,83.77795805t,or/data=lhoKFk1SYXV1LWhVZkZzRG9lcmhTbWpONIEQAg>

Imagen 48. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48813548,-99.15135729,2240.04638672a,od,60y,75.20299449h,99.41955568t,or/data=lhoKFjJWQS1KdTRubEhXcmtwWHIPOUJXQUEQAg>

Imagen 49. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48446294,-99.15023711,2239.8059082a,od,60y,109.80063563h,82.66686795t,or/data=lhoKFjVXYlgRWW9ZZFhzSoxUTkdmZFPYX1EQAg>

Imagen 50.. Gutiérrez, B. (2020) Redes dentro del contexto de la calzada Vallejo. [JPG]

Imagen 51.. Gutiérrez, B. (2019) Calzada Vallejo análisis de las redes año 2000. [JPG]

Imagen 52. Gutiérrez, B. (2019) Calzada Vallejo análisis de las redes año 2019. [JPG]

Imagen 53. Gutiérrez, B. (2019) Nodos calzada Vallejo, delegación G.A.M. [JPG]

Imagen 54. Gutiérrez, B. (2019) Nodos calzada Vallejo, delegación Azcapotzalco. [JPG]

Imagen 55. Gutiérrez, B. (2019) Nodos calzada Vallejo. [JPG]

Imagen 56. Gutiérrez, B. (2020) Lectura urbana de fachadas y accesos de la calzada Vallejo. [JPG]

Imagen 57. Gutiérrez, B. (2020) Zonificación de los espacios en la calzada Vallejo, ubicación de cortes. [JPG]

Imagen 58. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación corte urbano-arquitectónico 1 y 2. [JPG]

Imagen 59. Gutiérrez, B. (2020) Corte urbano-arquitectónico 1. [JPG]

Imagen 60. Gutiérrez, B. (2020) Corte urbano-arquitectónico 2. [JPG]

Imagen 61. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación corte urbano-arquitectónico 3 y 4. [JPG]

Imagen 62. Gutiérrez, B. (2020) Corte urbano-arquitectónico 3. [JPG]

Imagen 63. Gutiérrez, B. (2020) Corte urbano-arquitectónico 4. [JPG]

Imagen 64. Gutiérrez, B. (2019) Calzada Vallejo análisis estado actual. [JPG]

Imagen 65. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50310987,-99.15716353,2243.68310547a,od,90y,162.28368987h,94.35339962t,or/data=lhoKFIdaX1BGcElRUy1QV3J5dUdKWGFibXcQAq>

Imagen 66. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50286361,-99.15699738,2243.31274414a,od,60.00016685y,88.27562569h,90.57372856t,or/data=lhoKFnJyY3d2ak5rTkNwcU45cDZtLUxXbVEQAq>

Imagen 67. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.50253477,-99.15710278,2243.00146484a,od,60.00016685y,194.26514197h,86.21887171t,or/data=lhoKFm53U3BLEjd1RWpyS3FQSkxLamISMVEQAq>

Imagen 68. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 1. [JPG]

Imagen 69. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49954338,-99.15586247,2241.77613766a,od,59.9999769y,171.92408639h,85.41864387t,or/data=lhoKFJzVrKnrEdBMDdFV3ZkamI5NXp5UEEQAg>

Imagen 70. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49915448,-99.15546496,2242.00732422a,od,86.72269863y,170.16472863h,84.23491393t,or/data=lhoKFkt3MkgwWIVORVhkeHdHZkhVSEt5M2cQAQAg>

Imagen 71. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49921322,-99.15587314,2242.12695312a,od,82.21469059y,221.11975633h,87.20606642t,or/data=lhoKFkp5Q1NJZox1T2wzVEN5SulxYjdpc2cQAQAg>

Imagen 72. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 2. [JPG]

Imagen 73. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49539154,-99.15431832,2240.74620627a,od,90y,176.15532338h,78.79138244t,or/data=lhoKFnpONGZCZFVjbVgxazlfvKxJXoJodFEQAQAg>

Imagen 74. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49484256,-99.15385706,2240.49755859a,od,90y,188.412883h,95.18877465t,or/data=lhoKFk1YdDIQWnBNckN2WENhbXMxc19pRGcQAQAg>

Imagen 75. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49516343,-99.15437609,2240.72851563a,od,60.0077469y,183.09241577h,91.67904024t,or/data=lhoKFk4oSzNycjhQSjgydHloVzQyN3FROWcQAQAg>

Imagen 76. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 3. [JPG]

Imagen 77. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49208812,-99.15302591,2241.10083008a,od,90y,342.80455327h,77.25682565t,or/data=lhoKFkdMYoVLRGt5a2JFb2dJZUG5VzNOV2cQAQAg>

Imagen 78. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49168358,-99.15307563,2240.42602539a,od,60y,334.6371916h,86.08602764t,or/data=lhoKFjAoU1lZdzQ4eGZMTGY1WWNNTXdJbUEQAq>

Imagen 79. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.49188566,-99.15278191,2240.69897461a,od,60y,8.74202316h,83.17017563t,or/data=lhoKFkgRMzdQa3FCMWNwNDZPUDVoeDNNMmcQAq>

Imagen 80. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 4. [JPG]

Imagen 81. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.4887622,-99.15177424,2240.21118164a,od,88.85181212y,356.45718948h,86.09577656t,or/data=lhoKFIVpN3B4OXBjRUFBZ1k2ZkVjeHZxbGcQAq>

Imagen 82. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48924999,-99.1522012,2240.09082031a,od,90y,347.76049207h,86.15871535t,or/data=lhoKFfFCY2ZacUxBaVd5S1gyeHBubFNXNVEQAq>

Imagen 83. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48938214,-99.1517959,2239.99633789a,od,60.00373197y,351.51937383h,81.49532046t,or/data=lhoKFjJ5RlVnekdpEprRay1XVIY1VUh2TIEQAq>

Imagen 84. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 5. [JPG]

Imagen 85. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48513907,-99.1503877,2240.24975586a,od,60y,352.17522782h,86.76986026t,or/data=lhoKFjkydohwanJOSXNldUMxVVVNxzU1cEEQAq>

Imagen 86. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48537077,-99.15064526,2239.97265625a,od,60y,335.65021573h,92.58179534t,or/data=lhoKFfVJWFN1U2dMblREemVmTlcyRkNDZFEEQAq>

Imagen 87. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48528252,-99.15029142,2239.79394531a,od,60y,6.73455778h,93.2421518t,or/data=lhoKFms5ZWtubzhxOGJoRDRBMWxZYkpWckEEQAq>

Imagen 88. Gutiérrez, B. (2019) Ubicación de corte fotográfico 6. [JPG]

Imagen 89. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48900745,-99.15187307,2240.30639648a,od,59.99999786y,179.50692442h,83.98222522t,or/data=lhoKfKMoODVueDloX2ZQeDF5bTNQTHJONXcQAq>

Imagen 90. Grow Arquitectos. (2017) Corte 2. [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/894035/via-vallejo-grow-arquitectos/5af187e8f197cce61700016a-via-vallejo-grow-arquitectos-corte-2>

Imagen 91. Ñeriland. (2017) PLAZA PARQUE VIA VALLEJO al estilo ñeriland. [JPG] Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=v7Wift_gHIU

Imagen 92. Gutiérrez, B. (2020) Mapa de ubicación de zona de proyecciones conceptuales. [JPG]

Imagen 93. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48599524,-99.15088124,2239.86889649a,od,60y,212.91142692h,79.12602899t,or/data=lhoKfKgoRUdWWHdMSjR6d1d1YkQtY2l2Y2cQAq>

Imagen 94. Gutiérrez, B. (2019) Visión a futuro estacionamiento plaza Vía Vallejo. [JPG]

Imagen 95. Gutiérrez, B. (2020) Sección actual de tramo 1 marcado en mapa imagen 92. [JPG]

Imagen 96. Gutiérrez, B. (2020) Sección de visión a futuro de tramo 1 marcado en mapa imagen 92. [JPG]

Imagen 97. Google Earth. (2019) Calzada Vallejo Street View. [JPG] Recuperado de <https://earth.google.com/web/@19.48928248,-99.15175631,2240.01361128a,od,59.999974y,345.78022084h,81.66860874t,or/data=lhoKFIU5RXdzQjA4aDRxdog5Vlh3OUFseEEQAq>

Imagen 98. Gutiérrez, B. (2019) Visión a futuro para banquetas y ciclovía en la calzada Vallejo. [JPG]

Imagen 99. Gutiérrez, B. (2020) Sección actual de tramo 2 marcado en mapa imagen 92. [JPG]

Imagen 100. Gutiérrez, B. (2020) Sección de visión a futuro de tramo 2 marcado en mapa imagen 92. [JPG]

Imagen 101. Grow Arquitectos. (2020) Planta 6. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/894035/via-vallejo-grow-arquitectos/5af187baf197cc611900025c-via-vallejo-grow-arquitectos-planta-6?next_project=no

Imagen 102. Grow Arquitectos. (2020) Planta 5. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/894035/via-vallejo-grow-arquitectos/5af187aaf197cce617000168-via-vallejo-grow-arquitectos-planta-5?next_project=no

Imagen 103. Grow Arquitectos. (2020) Planta 4. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/894035/via-vallejo-grow-arquitectos/5af1879af197cce617000167-via-vallejo-grow-arquitectos-planta-4?next_project=no

Imagen 104. Grow Arquitectos. (2020) Planta 1. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/894035/via-vallejo-grow-arquitectos/5af1876bf197cce617000165-via-vallejo-grow-arquitectos-planta-1?next_project=no

magen 105. Gutiérrez, B. (2020) Espacio de estacionamiento para intervención. [JPG]

magen 106. Gutiérrez, B. (2020) Planta de propuesta de intervención. [JPG]

magen 107. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación de recorrido. [JPG]

magen 108. Gutiérrez, B. (2020) Planta de conjunto propuesta espacio híbrido. [JPG]

magen 109. Gutiérrez, B. (2020) Trazo del recorrido peatonal por la historia, referencia plaza. [JPG]

magen 110. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación plaza de usos múltiples. [JPG]

Imagen 111. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecd9fd1b357651656000019-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no

Imagen 112. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecd9fd1b357651656000019-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no

Imagen 113. Gutiérrez, B. (2020) Espacios naturales de estadía. [JPG]

Imagen 114. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecdabc5b357651656000033-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no

Imagen 115. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecda1b5b357651656000022-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no

Imagen 116. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación de espacios verdes-naturales. [JPG]

Imagen 117. Chebanenko, D. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de <https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecdao6eb35765c673000007-azatlyk-square-drom-photo>

Imagen 118. Gutiérrez, B. (2020) Ubicación de pista para caminar-correr. [JPG]

Imagen 119. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecd9fe4b35765c673000004-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no

Imagen 120. Evgrafov, E. (2020) Plaza Azatlyk. [JPG] Recuperado de https://www.archdaily.mx/mx/940993/plaza-azatlyk-drom/5ecda19fb35765c67300000f-azatlyk-square-drom-photo?next_project=no