



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO

**Las calles de la Ciudad de México después del programa
“Ciudad al Aire Libre”: nuevas apropiaciones del espacio
público**

TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE
MAESTRO EN URBANISMO

PRESENTA:
ALEJANDRO BENJAMIN ROBLES ARIAS

TUTOR:
MTRO. BERNARDO BARANDA SEPÚLVEDA
Facultad de Arquitectura UNAM

MIEMBROS DEL COMITÉ TUTOR:
DRA. ANA MELISA PARDO MONTAÑO
Instituto de Geografía UNAM
MTRO. SALVADOR HERRERA MONTES
Facultad de Arquitectura UNAM
DRA. YUTZIL TANIA CADENA PEDRAZA
Instituto de Investigaciones Sociales UNAM
MTRO. ENRIQUE SOTO ALVA
Facultad de Arquitectura UNAM

Ciudad Universitaria, Ciudad de México. Octubre de 2023.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

*Este trabajo lo dedico a mis padres,
María del Consuelo Arias Herrera y
Angel Robles Montoya.*

*Gracias por traerme al mundo
y cuidar de mí.*

*Los amo por hacerme lo que soy
y lo que fui.*

AGRADECIMIENTOS.

A la Universidad Nacional Autónoma de México por darme la oportunidad de estudiar en sus aulas y crecer como profesional. Siempre me inspirará y admiraré la labor que realiza en nuestro país.

A mi tutor, el Mtro. Bernardo Baranda Sepúlveda, por tu apoyo constante y el tiempo que me brindaste para realizar esta investigación. Gracias por abrir conversaciones, detonar preguntas y generar planteamientos.

A mi coordinadora de campo en G.U.P.P: la Dra. Juanita Suárez Conejero, por tu compromiso con los alumnos y en particular, por ser siempre un apoyo cuando lo requerí tanto al realizar la tesis como en el transcurso de la maestría.

A la Dra. Ana Melisa Pardo Montaña por tu guía tanto en las clases como en la realización de la tesis a lo largo de los semestres. Gracias por el tiempo que me dedicaste y la claridad que me aportaste.

A mis sinodales porque si los elegí como tal es porque representaron un parteaguas en las materias que me dieron, además de que sus comentarios y aportaciones permitieron que mi trabajo creciera en calidad. Gracias al Mtro. Salvador Herrera Montes, a la Dra. Yutzil Tania Cadena Pedraza y al Mtro. Enrique Soto Alva.

A los entrevistados en la investigación y a las personas que habitan y viven la Avenida Clavería en Azcapotzalco, ya que son quienes son el componente central en esta tesis.

A mi hermano Eric, por ser un ejemplo de persona y por acompañarme en este proceso. Siempre contarás conmigo.

A Italia, por supuesto. Gracias por todo lo que me das y por ser un apoyo y motivación permanente, eres parte fundamental de este logro.

Gracias al Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT) por otorgarme el apoyo económico mediante una beca durante la maestría que me permitió concluir la investigación y mis estudios satisfactoriamente.

ÍNDICE.

INTRODUCCIÓN.

Problema, Objetivo y Metodología

1. Espacio Público, Apropiación y Gestión Urbana: marco conceptual

1.1. Espacio Público

1.1.1. La calle como espacio público.

1.1.2. Espacio, poder y tiempo.

1.2. Apropiaaciones del espacio público.

1.2.1. El Automóvil

1.2.2. El Comercio Ambulante.

1.3. Gobernanza y gestión urbana.

2. Gestión Urbana en la Ciudad de México: caso de los cajones de estacionamiento y banquetas

2.1. Gestión Urbana de los cajones de estacionamiento.

2.2. Administración legal de los cajones de estacionamiento en la Ciudad de México

2.3. Gestión Urbana de las banquetas.

2.4. Administración legal las banquetas en la Ciudad de México

2.5. La Propiedad de las Calles de la Ciudad de México: ¿A quiénes pertenecen las calles, banquetas y cajones de estacionamiento?

3. La Ciudad de México durante la pandemia por COVID-19.

3.1. Programas y acciones del gobierno de la Ciudad de México ante la pandemia.

3.2. Características del Programa “Ciudad al Aire Libre”

3.3. Reforma a la Ley de Establecimientos Mercantiles

4. Las Transformaciones en el Espacio Público: Análisis de Caso

4.1. Clavería y Azcapotzalco: aspectos históricos y análisis socio-territorial actual.

4.2. Recursos Generados en la Avenida Clavería.

4.3. Apropiaciones del espacio público en la Avenida Clavería previo al Programa “Ciudad al Aire Libre”.

4.4. Repercusiones del Programa “Ciudad al Aire Libre”: nuevas apropiaciones del espacio público.

CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFÍA

ÍNDICE DE FIGURAS

ANEXOS: Entrevistas.

- **A.1.** Entrevista a la diputada del Congreso de la Ciudad de México y Presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público: Gabriela Salido
- **A.2.** Entrevista con la Copaco de la Colonia Clavería: Isabel Mendoza.
- **A3.** Entrevista con la Concejal de Azcapotzalco: Rosalía Herrera.

*Jamás habrá que confundir la ciudad con
el discurso que la describe. Sin embargo,
entre la ciudad y el discurso
existe una relación.*

Italo Calvino

*El espacio público es la ciudad,
y lo que acontezca en aquél,
repercute en esta última.*

Jordi Borja

INTRODUCCIÓN.

En el año 2020 surgió la pandemia por COVID-19 que detuvo gran parte de las actividades económicas del planeta, siendo de una de las recomendaciones emitidas por autoridades tanto nacionales como internacionales el “quédate en casa” para evitar el contacto con otras personas y, por ende, los contagios que presentaban alzas vertiginosas en las estadísticas que se mostraban día con día.

El Gobierno de México emitió el Lineamiento para Estimación de Riesgos del Semáforo por Regiones COVID-19 (Secretaría de Salud, 2020) donde se acordaba que la reapertura de los diversos giros económicos dependería del “semáforo de riesgo epidémico” que es un sistema de monitoreo para la regulación del espacio público de acuerdo con el riesgo de contagio por coronavirus.

El semáforo se encargaba de evaluar semanalmente el riesgo epidémico relacionado de acuerdo al número de casos registrados por entidad federativa, debido a esta situación muchos sectores económicos tuvieron que reducir o cerrar temporalmente sus actividades hasta que el color del semáforo posibilitara su reanudación (el color rojo correspondía al cierre de todas las actividades, el naranja y amarillo limitaban a algunas, mientras que el verde permitía la apertura de cualquier tipo de negocio).

La Secretaría de Salud lo conceptualiza como un instrumento orientador de la anuencia del desarrollo de las actividades, así como su reapertura gradual y ordenada siempre y cuando se prevenga y controle de manera adecuada el COVID-19 .

Derivado a esta situación, una gran cantidad de sectores económicos debieron parar o disminuir considerablemente sus labores durante los periodos más delicados de la emergencia sanitaria. Uno de los grupos más enérgicos en mostrar su descontento ante tal situación fue el de los restauranteros.

Con el paso de los meses, las protestas del sector restaurantero devino en un movimiento llamado “Abrir o Morir” (Guillén, 2021) en el que se organizó a los empleados para que salieran a las calles a demandar una solución ante la inactividad que presentaban debido a que la capital del país permanecía en semáforo rojo; es por ello, que para dar respuesta al descontento el gobierno de la Ciudad de México implementó el programa “Ciudad Al Aire Libre” (Ciudad al Aire Libre, 2020).

Este programa (Ciudad al Aire Libre, 2020) permite a los restauranteros colocar sus enseres en las calles de la urbe, en particular, en las banquetas y los cajones de estacionamiento sustentado en la idea de que estar en espacios abiertos en donde fluye el aire es benéfico para la dispersión de virus y al mismo tiempo permite el consumo de alimentos y bebidas de los restaurantes. Además de que se incluyen una serie de reglas de operación del mismo programa, las cuales deben ser acatadas.

De modo que paulatinamente las calles comenzaron a tener mesas y sombrillas, no obstante, se fueron añadiendo a estos enseres la colocación de tarimas para nivelar el suelo y estructuras de diversos materiales (metal o madera han sido los más comunes) para delimitar el área de servicio de sus establecimientos.

Las calles donde se les permitió extender a los restaurantes sus actividades económicas tienen una historia de conflictos previos por el espacio público y han sido ocupadas en las últimas décadas por dos agentes urbanos: los automóviles y el comercio ambulante.

En primera instancia está el automóvil, cuya presencia ha acaparado las calles en su totalidad con el arroyo vehicular y las áreas designadas como cajones de estacionamiento cediendo el valioso suelo urbano para un uso privado. No obstante, han continuado su ocupación del espacio al convertir las banquetas de la colonia Clavería en estacionamientos (Espinosa, 2016) lo cual dificulta el libre tránsito de los peatones por las aceras.

El segundo agente corresponde a la presencia de puestos ambulantes que si bien, ofrecen un servicio urbano al brindar alimentos y servicios a parte de la población, continúa siendo una apropiación del espacio que genera efectos diversos en las personas que transitan las calles (Boils, 2018).

El programa “Ciudad Al Aire Libre” (Ciudad al Aire Libre, 2020) al ser expedido por el gobierno de la Ciudad de México mediante la Secretaría de Movilidad se ha implementado en las 16 demarcaciones de la urbe llamadas alcaldías, siendo aquellas zonas que presentaban establecimientos de venta de alimentos con vocación comercial, las primeras en recibir estas adecuaciones en los restaurantes.

La presencia de estos agentes urbanos mencionados con anterioridad (automóviles y comercio ambulante) así como las nuevas dinámicas que propició la entrada en vigor del programa “Ciudad Al Aire Libre” (Ciudad al Aire Libre, 2020) se observó en la Av. Clavería en la colonia del mismo nombre en la alcaldía Azcapotzalco de la Ciudad de México, por lo que se seleccionó como sitio de estudio delimitando el

área de estudio al área comprendida entre la Glorieta de Clavería y la calle Ignacio Allende, situada enfrente del Parque de la China; siendo dos zonas verdes las que prácticamente limitan el área de estudio (ver Figura 4.3).

La sección de la Avenida Clavería que se analizará en la presente investigación corresponde a una zona de gran movimiento comercial donde se sitúan una gran cantidad de restaurantes inscritos al programa “Ciudad al Aire Libre” los cuales coexisten con un amplio abanico de actores de las calles mexicanas como son los vendedores ambulantes, franeleros, comercios establecidos e incluso un mercado sobre ruedas los días jueves que cambia la dinámica de la zona. Mi tesis buscará analizar los efectos del programa “Ciudad Al Aire Libre” y los cambios en los usos y apropiaciones de las calles.

Problema:

A partir de la revisión anterior, la implementación del programa “Ciudad al Aire Libre” que les permite a los restaurantes extenderse a la calle supone la siguiente problemática:

Al ser un programa con una mirada hacia los beneficios económicos y la recuperación del sector restaurantero debido a la emergencia epidémica, no se tiene como un factor prioritario los efectos que a nivel urbano generan en la población. Por lo que existen implicaciones en las calles no previstas a partir de la puesta en marcha del programa.

Para dar respuesta a la problemática planteada se establece como pregunta de investigación: *¿Qué cambios se registraron en el espacio público (la calle) a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”?*

Objetivo General de la Investigación:

Describir y comprender las apropiaciones generadas en las calles a raíz del funcionamiento del programa “Ciudad al Aire Libre”, analizando los efectos que se generaron a partir de su implementación y en relación a las formas de apropiación anteriores a la aplicación del programa en el caso de estudio en la Avenida Clavería en la Alcaldía Azcapotzalco.

Metodología:

Utilicé una metodología cualitativa donde se analicé el programa “Ciudad al Aire Libre” desde diversas perspectivas:

- En el campo de estudio hice una observación no participante en distintos horarios de mañana, tarde y noche durante el año 2022 para entender las dinámicas que ha generado la apropiación de los restaurantes en las calles; junto con un registro fotográfico de lo que observo.

Se optó por la observación no participante, ya que cuando se inició la investigación aún se encontraba la ciudad en un estado de alerta por la emergencia sanitaria de COVID-19, de esta forma se procuró cuidar la salud personal y la de terceros.

- Debido al tiempo con el que se cuenta en la investigación se consiguió realizar una comparativa a un año de distancia sobre lo que se observa en la Av. Clavería en el 2022 en contraste con el año 2023, de esta manera se puede establecer si hubo efectos duraderos del programa “Ciudad al Aire Libre” en la calle de estudio. Para salvaguardar la formalidad de los análisis realizados, se replicó un año después la observación no participante, de modo que se pudieran establecer elementos sujetos de comparación a un año de distancia.
- Se revisó el marco jurídico de la calle así como bibliografía documental que me permitieron dilucidar la manera en la que se gestionan y administran legalmente las partes que comprenden la calle: las banquetas y los cajones de estacionamiento, comprendiendo desde este punto de vista a quienes pertenecen las calles de la ciudad (mismas en proceso de recibir una nueva ocupación por parte del programa “Ciudad al Aire Libre”).

De igual forma se analiza el programa “Ciudad al Aire Libre” en su totalidad de modo que se comprenden las reglas de operación bajo las cuales debería funcionar para contrastarlo con lo que ocurre en la realidad.

- Se realizaron entrevistas semiestructuradas (ver anexo 7) debido a que a partir de una serie de preguntas planeadas se podían ajustar a los entrevistados en turno, otorgando una flexibilidad para que las personas se pudieran expresar de la mejor manera.

Se optó por integrar en los entrevistados a representantes vecinales (COPACO Clavería) quienes se podría argumentar que son quienes viven los efectos que genera un programa que incide en el espacio público. Mientras que, por otro lado, se incluyó a los representantes de gobierno local (Concejal y Presidenta de la Comisión de Planeación de Desarrollo Económico de la Alcaldía Azcapotzalco) y del Congreso de la Ciudad de México (Presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público) para conocer el punto

de vista desde el gobierno sobre aquellos efectos que produce el programa “Ciudad al Aire Libre”.

- La información recopilada fue trasladada en mapas que permitan visualizar la manera en la que los diferentes actores se apropian del espacio público en la Avenida Clavería.

Con la presente investigación se tendrá la base para generar una discusión entre lo que dice el programa y ocurre en la realidad en materia de apropiación del espacio público raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”.

1. Espacio Público, Apropiación y Gestión Urbana: marco conceptual

En este primer capítulo se hará un repaso de los conceptos principales para abordar los efectos producidos en las calles debido a la entrada en vigor del programa “Ciudad al Aire Libre”.

Para comenzar se aborda qué se entiende en el presente trabajo por espacio público y el porqué puede ser considerada la calle como esto último, una noción vital para esta investigación, ya que el programa permite a los restauranteros asentarse en tanto en banqueta y el área designada como cajones de estacionamiento para que ejerzan sus actividades de venta.

Entender que al poner un pie en la calle estamos en el espacio que pertenece a todos, nos supone cuestionar porque una política dirigida desde el Estado favorece el uso y ocupación de unos actores urbanos sobre otros.

En un segundo apartado se habla acerca de la apropiación del espacio público, siendo este último un elemento en continuo riesgo de ser ocupado por los diversos intereses que lo rodean para servir a fines particulares, más que al favor colectivo. Para comprender las nuevas apropiaciones generadas por el programa “Ciudad al Aire Libre” se analizan las preexistentes siendo los automóviles y el comercio ambulante las elegidas ya que comparten la cualidad de ser realizadas por terceros en las calles.

En última instancia, se habla de la gestión urbana como concepto eje para entender la manera en la que se ejerce acción desde el gobierno para generar acuerdos entre distintos sectores sociales, a la par que se manejan los problemas derivados de la desigualdad entre ellos y sus propios rezagos en materia de desarrollo económico y social.

Con estos tres conceptos eje para el trabajo de investigación se considera que se cuenta con las herramientas necesarias para abordar los efectos que han producido en materia de apropiación del espacio público las anuencias que le ha dado el programa “Ciudad al Aire Libre” a los restauranteros para colocar sus enseres en las calles de la Ciudad de México.

1. Espacio Público

El presente apartado servirá para entender la manera cómo se entiende el espacio público en este trabajo de investigación. Se comienza con este concepto debido a que es el área donde se llevan a cabo las diversas acciones por parte de los actores urbanos y es ahí donde incide de manera directa la política pública promovida por el programa “Ciudad al Aire Libre”.

Comienzo por proponer qué se entiende por espacio en mi investigación: no se plantea como un sitio en blanco o inconexo de lo que le rodea, sino que va ligado a las personas que lo ocupan. Siguiendo la concepción de espacio de Doreen Massey (2005) el espacio que se aborda desde el producto de las interrelaciones que ocurren en él, desde la existencia de la multiplicidad (diversidad de voces y de distintos actores); así como un proceso abierto en continua de formación.

Si bien lo anterior remite a características de lo público, ya que de acuerdo a Soriano (2000) lo público remite a lo móvil, mientras que lo privado a lo estático; lo público remite inestable e indeterminado, lo privado a lo concentrado y funcional. Así pues puedo decir que a más interacciones, a más multiplicidades y a más indeterminado y más abierto sea un espacio, se podrá considerar más público que privado.

Desde luego hay espacios que rozan los límites de unos con otros como pueden ser los aeropuertos que son propiedades privadas con usos que tienden a lo público; desde luego existe lo contrario en las calles y plazas. Espacios públicos por tradición milenaria que remontan sus antecedentes a la cultura clásica de Occidente desde el ágora griega (Narciso, 2012).

Pensar que un espacio es público denota que su uso tiende a una vocación en la que toda la población pueda hacer uso de este. Al respecto existen visiones desde múltiples disciplinas como la antropología urbana (García Canclini, 1999), la geografía (Harvey, 1989) y la sociología (Borja, 1998) en las que prevalece la idea de ese espacio en el que la sociedad tiene la posibilidad ser visibilizada y materializada por sí misma o sus acciones.

Carrión (2014) clasificó las formas predominantes de hablar sobre el espacio público en la actualidad de la siguiente manera:

- El espacio concebido como un elemento residual de las construcciones, es decir, como un componente remanente.

- El espacio entendido desde una perspectiva jurídica que marca una distinción entre lo vacío y lo edificado, estableciendo la línea divisoria entre el espacio de uso común (público) y el privado.
- El espacio abordado desde la filosofía y la teoría que reflexiona sobre la transición desde lo interno hacia el ámbito compartido.

Resulta de interés conocer la perspectiva de la SEDATU (Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano), dado que recientemente ha establecido una normativa oficial mexicana para los espacios públicos. En esta normativa, se define el espacio público como “las áreas, espacios abiertos o predios en los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, con acceso generalizado y libre tránsito” (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2021, LGAHOTDU, Artículo 3).

Autores como Duhau y Giglia (2004) entienden el espacio público como aquel espacio que no es privado y constituye el medio físico que permite poner en relación con los diferentes espacios privados, donde se encuentran los servicios y las calles disponibles para todos los habitantes.

Los mismos autores han agregado que espacio público es más que espacio “abierto” y liberado para su uso, ya que sus principales características es ser el sitio de convivencia de seres heterogéneos y la manera en cómo lidian con normas comunes. (Duhau y Giglia, 2008).

De acuerdo a Ramírez Kuri (2015) el espacio público conlleva una interacción entre la persona y el propio espacio, lo cual hace que se redimensionen de manera diferenciada los espacios públicos de los privados, sin olvidar que existe un límite marcado por la esfera que el Estado ejerce sobre la sociedad.

Jordi Borja (1998) señala que el espacio público plantea la complejidad de determinar si pertenece a la totalidad de la sociedad o solo a algunos; sin embargo, destaca que su rasgo socio-cultural es inherente a su naturaleza, de modo que lo público se define más por su utilización (o la potencialidad de ser utilizado) que por lo que dicen las normas.

Para el caso de esta investigación ambas visiones de los dos autores antes mencionados, resultan relevantes para definir espacio público. De modo que **espacio público** se entenderá como aquel espacio donde las personas

interaccionan entre sí mismas y tengan posibilidad de utilizarlo regulado por una autoridad que permita establecer reglas para dirimir o prevenir los desacuerdos.

1.1. La calle como espacio público.

Un espacio público que cumple con la definición mencionada sobre espacio público es la calle: aquel elemento que articula la ciudad, conecta a todos sus miembros y es el medio por la que cualquier persona se desplazará mientras va de un punto a otro en la urbe.

La visión de calle que mi trabajo quiere plasmar es una completa, alejada de la noción actual en la que se divide en área de banqueta y área de arroyo vehicular, siendo la primera el lugar por la gran parte de la población se moviliza peatonalmente, mientras que la segunda se ha destinado al uso del coche; cuando realidad en ella ocurren muchas otras actividades y funciones de las que se suele querer limitarlas en ese binomio.

En ocasiones se tiene una visión reduccionista por parte del gobierno e incluso de la población en general de lo que es la calle. Hablando de la banqueta, usualmente se le cataloga como un área de paso y eso la aleja de la realidad que se vive en la vida urbana de la capital mexicana (que posee una rica variedad de actividades), lo cual coincide con el pensamiento de Rudofsky (1969) quien menciona que la calle no es un área sino un volumen que no puede existir en el vacío y es inseparable de su entorno.

Es precisamente ese entorno al que se condiciona su funcionamiento o la multiplicidad de ellos, donde lo material y lo social conforman aquello que se puede observar en el día a día.

Cuando observamos atentos a cómo se utiliza la calle nos percatamos que es un espacio provisto de pluralidad de funciones, significados e interacciones (Jacobs, 1961). Reducirla al binomio banqueta y arroyo vehicular, habla más de las limitantes de quien observa, que de las características del propio espacio.

Esta delimitación de actividades concretas en las calles que se vislumbra en los libros o reglamentos puede venir influenciada de las experiencias de los países del Norte global donde se dictamina que las banquetas son para los peatones, el arroyo vehicular para los medios de transporte y que la decisión de su diseño corresponde

a los gobiernos tal como corresponde a una definición cómo se divide la calle de Jan Gehl (2010).

Desde nuestras calles se puede observar que existe una heterogeneidad de usos que superan el sólo usar las banquetas para caminar, lo cual hace más complicado tener una definición única de lo que es una calle, aún más en un contexto donde buena parte de las personas utilizan la calle como modo de subsistencia.

Además, hay autores (Capron *et al.*, 2021) que destacan el orden híbrido que existe en las calles latinoamericanas, ya que además de ser soporte de lo previamente mencionado también tienen cabida para aspectos que en un primer momento parecerían contrarios como lo formal y lo informal, lo público y lo privado, circulación y estacionamiento; donde ambos rasgos existen y coexisten.

Por ello resulta interesante entender que las calles como las conocemos hoy en día son el resultado de una evolución paulatina. Un breve repaso histórico nos puede ayudar a entender cómo ha ido evolucionando la concepción del binomio banqueta-arroyo vehicular, entender de qué manera han cambiado las ocupaciones de las calles y cómo se han gestionado a lo largo del tiempo.

- Uno de los primeros precedentes que nos aproxima a comprenderlas en su estructura actual tuvo lugar en Roma, donde las calles se dividían mediante una suerte de banqueta que segregaba a los individuos de las rutas transitadas por carros y animales, desempeñando la función de facilitar el acceso a las construcciones (Saliou, 1999).

Un milenio después, en París, surge un nuevo paradigma en 1607 con la construcción del Puente Nuevo, donde se establece una banqueta que separa los recorridos de los carruajes y los peatones (Vaillancourt, 2013). Fue necesario esperar más de un siglo, hasta 1766, para que la Ley de Pavimentación e Iluminación autorizara a la Corporación de Londres la capacidad de erigir banquetas elevadas a lo largo de la capital y recaudar un impuesto correspondiente a su mantenimiento (Corporation of London, 2005).

- En la historia de la Ciudad de México la primera tarea en materia de calles modernas registrada data de la época del Virreinato donde se empleaban recursos en la reparación de los pavimentos de las calles con el objetivo de mejorar las condiciones de circulación de los carruajes y la belleza de la ciudad colonial. (Sánchez de Tagle, 1997).
- Fue hasta 1766 cuando se incluye la construcción de las primeras banquetas a la manera británica en la capital mexicana, pero hasta la entrada del segundo virrey Revillagigedo que se generaliza en prácticamente toda la ciudad. (Boils, 2018).

- Es relevante mencionar una ley expedida en 1845 en Francia en la que se asienta el sistema de banquetas determinando una relación 3/5 para carreteras y 2/5 para las banquetas; de manera que se puede mencionar como el punto a partir del cual la relación de uso de las calles siempre ha sido en desventaja histórica para los peatones de todo el mundo. (Landau, 1992).
- El siglo XIX se impulsa la separación por función de los espacios por lo que se separan los paseos por ocio de la circulación de aquellos con un fin utilitario que servirían para conectar puntos en la ciudad.
- Esas banquetas fueron reduciendo su tamaño a favor de la movilidad de vehículos asociada a las clases altas o al transporte de masas y por sí misma la caminabilidad en las banquetas no se tomó en cuenta durante dicho periodo. (Monnet, 2016).
- El siglo posterior se observan las incursiones urbanísticas del movimiento funcionalista con la figura de Le Corbusier que separaba totalmente los flujos de coches de los caminos peatonales. Al final, se puede decir que durante el siglo pasado ese urbanismo funcionalista fue el victorioso dejando relegada la seguridad peatonal de las personas.
- Se puede decir que apenas a inicios de este siglo es cuando se despierta el interés de la calidad de las calles para peatones y comienza en gran medida en los centros de las ciudades con probables raíces en la actividad turística de las urbes, no obstante, es notable la discontinuidad en las acciones de mejora de las calles de las periferias comparándolas con sus centros. (Monnet, 2016).

Con este breve repaso del trazado y gestión de las calles (Capron *et al.*, 2022) podemos comprender que desde sus inicios se han visto como un medio para el paso de personas y bienes desde el punto de vista de quienes establecen las normas, más que por las cualidades sociales que en ella ocurren. Debido a esto es que en este trabajo deseo poner énfasis en los aspectos menos profundizados, pero tan relevantes en la conformación de las calles como son quienes las ocupan y cómo se vuelve un espacio de disputa entre los distintos actores urbanos.

La calle se encuentra en el ámbito de lo público, es decir, debería ser un espacio común a todos los habitantes o, dicho en otras palabras: fuera de lo que considera como lo privado. Es ahí donde converge la triada del Estado, el mercado y la sociedad (Braig & Huffschmid, 2009), su interacción genera relaciones que en ocasiones son conflictivas, ya que los diversos actores que entran en contacto en lo público disputan a diario su utilización e intereses.

Los mismos autores que señalan que a raíz de que el Estado ha perdido fuerza en las últimas décadas ha optado por:

“una autorregulación del mercado, lo cual implica una erosión de facto de lo público sustituyéndolo por una democracia de mercado, donde la ciudadanía participa principalmente a través de decisiones de consumo”. (Braig & Huffschmid, 2009: 31)

Lo público que se articula en la calle no es neutro, en ocasiones se vuelve un enfrentamiento entre los actores de lo público donde se lucha por ese bien colectivo, mientras las personas siguen paseando a sus perros por las mañanas o van en camino al trabajo. Desde luego, estas reflexiones resuenan con lo que se presenta ante una situación como la que abordamos en esta investigación donde existe la presencia del Estado que emite programas como “Ciudad al Aire Libre”, el mercado con los restauranteros y la propia sociedad que tiene una relación con ambos.

La calle más allá de lo que diga en discursos políticos, no se puede pensar como terreno accesible en todo momento, ya que es un espacio que se reivindica con las expresiones de las personas. Por ello, al retirar o darle prioridad a alguna actividad en la calle, de cierta forma se relega esa accesibilidad general. Por ello hay que darle su lugar como bien colectivo, tal como lo afirma Judith Butler:

“La calle no es solo la base o plataforma de una demanda política, es además una infraestructura elemental que constituye un bien público” (Butler, 2017:134).

Muchas veces las propias personas se encuentran a sí mismas luchando por la propia plataforma, la calle, debido a que los bienes públicos se ven constantemente asechados por los intereses de la privatización. (Butler, 2017). Es por ello que esto sirve para reflexionar si la llegada de nuevos actores a la calle, sumado a los ya existentes no suponen un mayor riesgo de pérdida de espacio para la población en general.

En las urbes, lo público se conforma por su lazo a un terreno compartido y está determinado por como la manera en cómo las personas tienen su entrada, por cómo son excluidas o su grado de pertenencia a esa esfera de lo público. (Braig & Huffschmid, 2009).

Por lo anterior podemos decir que aquello que afecte a la calle, afecta a la esfera de lo público y por ende se afecta el espacio por el que nuestros cuerpos se mueven por la ciudad que es el espacio público. Por ello se deja claro que, de aquí en

adelante en este trabajo, cuando se utilice la palabra **calle**, equivale al concepto de espacio público.

Borja (2000) suscribe esto al decir que el espacio público se conforma de las relaciones de convivencia y poder entre los habitantes de la ciudad que se llevan a cabo y se expresan en las calles, las plazas, los parques y sitio público que permita que los diferentes se encuentren.

El espacio público tiene apertura a la heterogeneidad y la posibilidad de la presencia de los otros, a condición de acatar a algunas normas y de manera especial a un orden que implica una visión dominante de los “modos legítimos de uso”. Este proceso se ha llamado “domesticación de la calle” (Baldwin, 1999) aspecto que desde luego deja abierta la discusión sobre el poder y la manera en que los actores urbanos lo detentan. Desde luego, un pensamiento así cuestiona porque las autoridades favorecen que los restaurantes se amplíen a las calles y no ocurre la misma actitud con los otros actores como los comerciantes ambulantes.

Con esto podemos decir que el espacio público no consta sólo de lo físico-espacial (pavimento), sea de una unidad (la calle) o de un sistema de espacios (trama urbana). Es un volumen que contiene la conflictividad social cuyos actores tienen distintas posturas, según el momento. (Carrión, 2016).

Por ello se puede argumentar que el espacio público no es un elemento fijo sino que cambia de acuerdo a lo que contiene en él y se modifica a sí mismo y a los que acoge a lo largo de los días, de acuerdo al momento en que se dan las relaciones entre los actores y sus diversas actividades. Tal y como se analiza más adelante en el trabajo de investigación con la manera cómo la calle cambia de acuerdo a la hora del día: los objetos, las personas, sus formas de relacionarse y los usos que recibe esta plataforma urbana.

El espacio público puede entenderse como el ámbito que genera reconocimiento en la sociedad y, por consiguiente, otorga poder y legitimación política, que muy seguido genera tensión con las regulaciones formales y cualquier tipo de institución. De esta manera el espacio público frecuentemente se halla asediado por intereses privados y prácticas de las personas que buscan su desregulación (Braig & Huffschmid, 2009) así que es un hecho que estas nuevas extensiones restauranteras mediante el programa “Ciudad al Aire Libre” pueden suponer un espacio atractivo para que las marcas y comercios sean vistas.

Sennett (1978) ya había mencionado que el espacio público corría el riesgo de que las intervenciones que ocurrían en él, más que dar respuesta a la sociedad sobre

necesidades puntuales, aceleraba el proceso de la diferenciación social. Poniendo en tela de juicio porque una persona debe tener recursos económicos para disponer de un sitio en el espacio público, cuando en primera instancia debería ser accesible para todos. Aspecto que se acentúa con los restaurantes en las calles ya que son un espacio compartido pero sólo de aquellos que son parecidos o tienen las mismas capacidades de gasto y consumo, limitando la característica de heterogeneidad deseable en un espacio público.

El espacio público entra en conflicto a razón de que en una misma plataforma, en un mismo momento entran intereses contrapuestos que generan una batalla prevalece la ley del más fuerte (Filipe & Ramírez, 2016).

Esto genera que la ciudad se vuelve una mercancía para el consumo de pocos, al tiempo que se descarta a los más vulnerables o con menos recursos (Harvey, 1989) en donde las condiciones de las urbes de hoy en día favorecen la proliferación y segmentación de los espacios (Navez-Bouchanine, 2002).

Retomando estas visiones al realizar esta investigación con un panorama en el que la calle, el espacio público más accesible al que tiene alcance cualquier persona, se puede ver en riesgo de ser tomado por intereses distintos a los colectivos. Es interesante la manera como Baldwin (1999) menciona el tema de los “modos legítimos de uso” ya que para que existan tales debe haber algún tipo de autoridad o poder que los decreta.

En el siguiente apartado se ahondará más en esta consideración como espacio es clasificado por jerarquías entre el espacio dominante y el dominado (Lefebvre, 1974) y la manera en cómo el paso de tiempo es un factor para tomar en cuenta en su análisis.

1.1.1. Espacio, poder y tiempo.

Se considera necesario hablar de aspectos que influyen de manera determinante el espacio: el poder y el tiempo. El poder resulta un asunto preponderante cuando se habla de los beneficios económicos que un grupo puede recibir por la utilización del espacio como es lo que ocurre con el programa “Ciudad al Aire Libre” por parte de los restauranteros, mientras que en el caso del tiempo será relevante revisar la manera en cómo los actores y las nuevas ocupaciones del espacio responden a la línea cronológica del día.

Continuando con la idea del **poder** existen corrientes de pensamiento como la de Michel Foucault (1975) que conciben el espacio como aquel sitio donde se contraponen fuerzas que buscan obtener el poder, discusión que va en paralelo a lo que De Certeau (1984) mencionaba sobre el espacio como el nicho que expresa las relaciones de poder y dominación que rigen las élites del momento.

Aspecto no menor en un contexto como el que desencadenó la creación del programa “Ciudad al Aire Libre”, es decir, en una crisis de cualquier tipo se suelen destinar los recursos (que son limitados) o las políticas públicas a ciertos sectores (presumiblemente los que tengan mayor necesidad y/o vulnerabilidad).

Por lo tanto, resulta de gran relevancia que un grupo económico como el gremio de restauranteros haya sido capaz de impulsar la formulación de una política pública que abordara de manera directa sus peticiones. En este caso, se trató de un programa que tiene como fundamento el aprovechamiento del espacio público como parte central de su estrategia. Incluso, Mozas señala:

“el poder emplea estrategias de control sobre el espacio público, de la misma manera que los movimientos de base desarrollan tácticas para desgastar el poder y apropiarse a su vez del espacio”. (Mozas, 2011:11).

Foucault (1976) piensa que en el espacio se manifiestan y expresan las relaciones de poder social, pero ese espacio no podía ser plenamente apropiado por los discursos dominantes que se sirven a su vez de componentes disciplinarios para asegurarlo. Ligándolo con mi tema de estudio el discurso promovido por parte de los restauranteros y el gobierno para impulsar el programa “Ciudad al Aire Libre” tenía un claro eco hacía los estragos que había producido la pandemia en sus ganancias.

No es menor el hecho que ellos como un grupo con poder tuvieran acceso a la difusión de su mensaje y respuesta a sus necesidades siendo que otros grupos como el comercio ambulante (del que se hablará a detalle en capítulo 1.2.2.).

Foucault (1992) repasa diferentes concepciones sobre este asunto, quisiera detenerme en la visión marxista del poder donde se hace énfasis en la funcionalidad económica del poder, es decir, el papel que posee el poder en mantener las relaciones de producción y una dominación de cierto nicho o grupo que favorece su desarrollo.

Desde luego un razonamiento como el descrito deja latente la reflexión sobre si el poder tiene como razón esencial de ser y existir el servir a la economía. No obstante, Foucault se anima a responder y dice que no es así, sino que el poder es ante todo una relación de fuerza.

“Si el poder es realmente el despliegue de una relación de fuerza, más que analizarlo en términos de cesión, contrato, alienación o en términos funcionales del mantenimiento de las relaciones de producción, ¿No debería ser analizado en términos de lucha, de enfrentamientos?” (Foucault, 1976:189)

Esta cita me parece importante, ya que abriría la puerta a analizar las ocupaciones en las calles promovidas por el programa “Ciudad al Aire Libre” desde la óptica de los conflictos que puede producir con la sociedad la llegada de nuevos actores a las calles.

“El poder tiene que ser analizado como algo que circula, o más bien, como algo que no funciona sino en cadena. No está nunca localizado aquí o allí, no está nunca en las manos de algunos, no es un atributo como la riqueza o un bien. El poder funciona, se ejercita a través de una organización reticular.” (Foucault, 1976:185)

Foucault menciona que las organizaciones que tienen como objetivo el control en muchas ocasiones incluyen un cerco que genera una división que facilita el control de las actividades que ocurren en su interior. De tal forma que es interesante relacionar lo revisado acerca de las distinciones de espacio público y privado, en particular el hecho de que el primero es abierto y el segundo cerrado. Las nuevas extensiones de los restaurantes mantienen una estructura física y de funcionamiento más cercana a los segundos que a los primeros.

Incluso Lefebvre en su ya clásico texto de la *Producción del Espacio* (1974) apuntaba que el “*capitalismo no se apoyaba sólo de empresas y el mercado, sino también del propio espacio*” (Lefebvre, 1974: 222). Mismo espacio que mencionaba “*se halla fragmentado, pulverizado por la propiedad privada, ya que cada fragmento del espacio tiene su propietario. Está pulverizado para ser comprado y vendido*” (Lefebvre, 1974: 222).

Lo mencionado es contundente al afirmar cómo cada espacio, incluso el “público”, es pretendido por algún coto de poder y busca poder detentar la propiedad del mismo. Ya se había hablado antes de la triada (Estado, mercado y sociedad) que cohabitan en el espacio público, la calle, por ello mismo es alarmante cuando uno (Estado) beneficia a otro (mercado).

Lefebvre (1972) distingue dos categorías de espacios. Por un lado, se refiere a los “espacios apropiados”, es decir, aquellos que sirven para satisfacer las necesidades de una población. Estos espacios permitirían una “apropiación” simbólica que encuentra su inicio en el “lugar”, entendido como lo local y lo cotidiano para cada miembro. En este contexto se incluye el cuidado de los elementos arbóreos de una acera o camellón, donde los propios residentes los mantienen debido a su arraigo con el lugar. Ciertamente, el enfoque que Lefebvre otorga al concepto de apropiación resulta de gran interés y será abordado con mayor detalle en el *Capítulo 1.2*, dedicado a las apropiaciones del espacio público.

El otro tipo de espacio que Lefebvre (1972) categoriza por su vinculación con el poder son los “espacios dominados”. Estos se refieren a los espacios transformados que suelen ser cerrados y funcionales, diseñados para tener el poder de decisión (mediante medios disciplinarios) sobre los procesos cuyo fin es la producción de algún tipo de rédito. La expansión de los restaurantes con el propósito de delimitar un área en la calle para convertirla en un espacio de uso privado, a través del programa “Ciudad al Aire Libre”, se enmarca dentro de esta categoría de espacios. En este caso, es posible señalar que estas áreas buscan generar mayores recursos económicos y ejercer un tipo de control donde previamente no lo hacían.

Ahora desarrollaré el segundo concepto de este capítulo: el factor **tiempo**, el cual genera cambios constantes en el espacio público donde los cuerpos, objetos y sus interacciones están en constante dinamismo que varían de acuerdo a la hora del día que atendamos a los eventos que generan.

Anthony Giddens (1995) es un personaje relevante para esta investigación ya que el logró conjuntar las nociones de espacio-tiempo y la manera como constituyen los sistemas sociales.

El autor menciona que en el espacio diversos actores ocupan los “centros” se establecen por el control de los recursos que les permiten mantener relaciones diferenciadas por estar en una mejor posición. Los que tienen los mejores sitios pueden hacer, incluso, una forma de clausura social para mantener una distancia de los que son considerados inferiores o extraños. De acuerdo con Giddens (1995) sus ubicación de algunos actores en el espacio son similares a las expuestas en el apartado anterior de poder, ya que de acuerdo a su sitio pueden tener beneficios para sus actividades.

Giddens (1995) menciona que toda vida social se da en las intersecciones donde esté presente un factor de tiempo y la difuminación del espacio y está constituida por ellas; de manera que proporciona un medio para la notación para la intersección de trayectorias espacio-temporales en la vida cotidiana.

Giddens retoma la notación de Hägerstrand (1972), un sociólogo con estudios previos que utiliza el tiempo cronológico que condiciona las sendas socio-temporales que generan los actores de la sociedad. No es sólo de maneras distintas de contar el tiempo, sino de formas diversas de la estructuración de las actividades diarias (figura 1.1. imagen izquierda).

Hägerstrand (1972) genera sendas espacio-temporales como si presentaran un movimiento lineal a lo largo del día, Giddens añade en su representación el factor de la repetición que se da en la vida social cotidiana, la cual se observa donde la mayoría de las sendas espacio-temporales tiene un “retorno”, de modo que pasa de la primera figura (izquierda) a la segunda propuesta por Giddens (derecha).

Las líneas indican trayectorias de movimiento espacio-temporal. La longitud de estas líneas refleja la duración del tiempo, medido cronológicamente, necesario para desplazarse entre estaciones (identificadas con letras) a lo largo de un día en la vida de una persona. El grado de elongación de las cajas representa la extensión del tiempo que se pasa dentro de una ubicación específica.

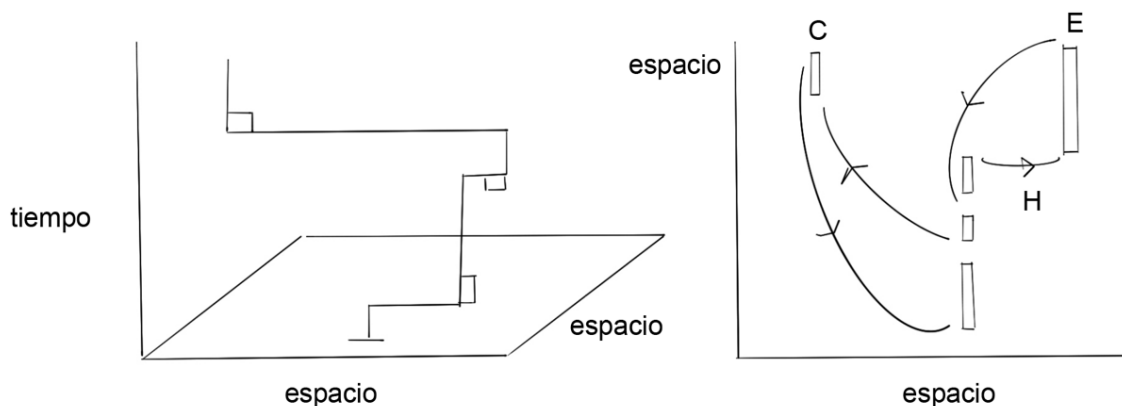


FIGURA 1.1. *Sendas Espacio Temporales propuestas por A. Giddens*

Fuente: Elaboración propia basado en el esquema de A. Giddens (1984)

Giddens (1995) emplea como ejemplo de la rutina diaria de un niño en el diagrama mencionado (figura 1.1). De esta manera, el niño pasa tres periodos distintos en su hogar (H) a lo largo del día: duerme allí desde el anochecer hasta la mañana temprana, regresa después de la escuela (E) tras el mediodía y vuelve de nuevo después de haber ido al cine (C) por la tarde.

Saliendo del ejemplo de las aulas, Giddens (1995) habla que la transformación del tiempo y la conversión del espacio en mercancía generando un “ambiente creado” expresa las nuevas formas de articulación institucional y que marcan los preceptos del capitalismo moderno.

Retomo esta teoría de la estructuración de Giddens ya que considero que su análisis de cómo el tiempo cronológico condiciona la manera como se comportan los actores en el espacio. Esta información fue útil para realizar los análisis en sitio (Av. Clavería) en donde se detalla la manera en cómo cambian los espacios y usos por la hora del día. (Ver Capítulo 4: Las Transformaciones del Espacio Público: análisis de caso).

Añadiría la visión que Michel Maffesoli en su libro *Elogio a la Razón Sensible* (1997) expresa sobre el tiempo y el espacio destacando que son categorías básicas de la manera en la que habita el humano en el mundo.

Maffesoli (1997) retoma la noción del poder y cómo en ocasiones su búsqueda se

da con el propósito de tener incidencia en la producción del espacio, ya que este constituye una manera efectiva para aumentar la presencia y posición social en la comunidad. En otras palabras, se podría decir que así pueden *“influir en la distribución espacial de las inversiones”* (Maffessoli, 1997: 259). Así quienes *“gobiernan el espacio pueden controlar las políticas del lugar”* (Maffessoli, 1997: 260).

Esta última cita de Maffessoli contiene gran parte de la importancia de un tema como el que se estudia en el presente trabajo, ya que el programa “Ciudad al Aire Libre” genera una nueva ocupación del espacio público bajo preceptos económicos que poco toman en cuenta la parte colectiva que una política pública debería estar encaminada. Es interesante como Maffesoli retoma el tema de la falsa neutralidad indigando en el concepto de espacio-tiempo declarando que:

“las practicas espaciales y temporales nunca son neutrales en las cuestiones sociales. Siempre expresan algún tipo de contenido de clase o social. Espacio y el tiempo, se definen a través de la organización de prácticas sociales fundamentales para la producción de mercancías. Pero la fuerza dinámica de la acumulación del capital.” (Maffessoli, 1997: 265).

Considero pertinente cerrar este apartado con esa cita para dar paso al siguiente concepto eje de la investigación: la apropiación, un ejercicio que va de la mano con elementos que revisamos en este capítulo como son el fin de acumular capital y poseer el control particular sobre un espacio.

A lo largo de este capítulo *Espacio, poder y tiempo* es claro que ese dominio que algunos quieren ejercer sobre la calle viene acompañado del reconocimiento que una posición geográfica específica le otorga a un actor urbano.

1.2. Apropiaciones del Espacio Público.

En este capítulo se hablará del concepto de apropiación del espacio público para poder lograr describir y comprender aquellas generadas por el programa “Ciudad al Aire Libre”.

La calle como espacio público es un elemento susceptible de apropiación por parte de los habitantes de la urbe a quienes fuera de la noción que tengan sobre lo que es público, con sus acciones del día a día lo van resignificando como algo propio. (Esquivel & Huarte, 2022).

En la presente tesis se estudiarán las dos apropiaciones pre-existentes al programa “Ciudad al Aire Libre” que se observan en el espacio de las calles de la ciudad, destacando la del automóvil y los comercios ambulantes, ambos se destacan por ser fuente de ocupación del espacio público.

Comenzaré revisando que se entiende en la investigación por **apropiación**. Como se mencionó en el apartado anterior se puede entender que al haber tantos intereses que rodean al espacio público y al ser prácticamente un objeto de deseo por múltiples propósitos se puede decir que es un bien público limitado y que en ocasiones está en riesgo de perderse.

Es remarcable como la palabra apropiación puede traer consigo una connotación negativa ya que se suele relacionar con la obtención inadecuada de algo, aspecto que se puede apreciar en las prácticas de algunos agentes urbanos (empresas o élites) obtienen por medio de la fuerza sitios que ostentan un alto grado de valía por características deseables (ubicación, vistas, naturaleza, entre otras). (Martínez, 2014).

Coincido con la clasificación con la que Vidal y Pol (2005) identifican dos maneras distintas de apropiación: la acción-transformación y la identificación simbólica. La primera forma de apropiación va de la mano con la territorialidad y la acción personal, es decir, un territorio es moldeado por la acción de las personas y es transformado a la vez que las personas dejan su huella en él.

Al hablar de este tipo de transformación se mencionan a los actores urbanos que se apropian de la calle para hacer actividades económicas, para usufructuarlo como propio y generar rentas por su uso como sería con el caso de los franeleros en la Av. Clavería, cuando algún vecino pone estorbos para que nadie más pueda utilizar el espacio o cuando se estacionan vehículos sobre la banqueta argumentando que

es su fachada o algún otro tipo de derecho autoproclamado.

Desde luego esta práctica trae la huella de la exclusión marcada ya que “alguien” decide quien puede utilizar lo que en principio está llamado a ser público, sumado al hecho de que se obstaculiza el paso en banquetas al realizar diversas apropiaciones.

El otro tipo de apropiación del que hablan Vidal y Pol (2005) es la identificación simbólica, la cual está asociada con los vínculos afectivos e interactivos que las personas desarrollan con su entorno. En este caso, se hace referencia a los vecinos o comerciantes locales que cuidan de las plantas en la banqueta o la barren simplemente por el hecho de mantenerla en buenas condiciones.

Hago la acotación de que a veces este modelo puede degenerar en apropiaciones de otro tipo de intención ya que en ocasiones se pueden colocar grandes macetas o jardineras en áreas de la banqueta a fin de inhibir la colocación de puestos ambulantes, por lo que una acción con fines “estéticos” puede ir de la mano de otras intenciones de exclusión a grupos sociales particulares.

Torres Veytia (2009) indica que la apropiación del espacio público puede ser concebida como la formación de un vínculo de pertenencia que comienza con la percepción subjetiva de uno de los actores urbanos sobre su conexión con el territorio. Es posible que el uso constante de un espacio genere un sentido de arraigo tan fuerte que se llegue a considerar como propio, aun cuando no exista algún documento legal que lo respalde.

Al tema se le agrega mayor complejidad cuando cada actor actúa de manera diferenciada en el espacio social y físico, generando apropiaciones que están relacionadas con el entorno construido y que, a su vez, lo transforman y lo moldean (Ramírez Kuri, 2009).

No se puede negar el hecho que gran parte de estas fuerzas transformadoras viene a poner en peligro el espacio público vienen desde la privatización y globalización de los espacios genéricos (García Canclini, 1999). Este aspecto de los espacios genéricos es contundente cuando se vislumbra como se ven las llamadas terrazas o extensiones de los restaurantes en las calles, prácticamente son iguales en todo el mundo. Por un momento se puede llegar a perder la noción del lugar.

Apunta Giglia (2017) que en muchas ocasiones las propias políticas urbanas ya están encaminadas a la conformación de espacios cuyo fin es el consumo, generando más que ciudadanos, unos consumidores que tienen como escena de

fondo la ciudad, esto permite observar que se incurre en el consumo de una experiencia urbana cosmopolita, que depura los aspectos más identitarios de lo local y se inclina por una convivencia genérica y homogénea, que busca retirar los usos “no contemplados” de las calles, generando exclusión de buena parte de la población (Giglia, 2017). Apunta la manera en que una política mal encaminada puede disminuir la posibilidad de los habitantes de vivir la ciudad, ya que está siendo acaparada por las leyes de la oferta y la demanda, aspecto que en el *Capítulo 4: Las Transformaciones del Espacio Público: Análisis de Caso*, se analiza a mayor detalle.

Por ello no se requiere sólo explorar la configuración de los espacios públicos, sino analizar a la vez la facilidad con la que las personas pueden acceder a ellos, cómo se apropian de ellos y como son excluidos ciertos sectores de los habitantes de la ciudad. (Guadarrama y Pichardo, 2020). Precisamente con esta visión coincide mi investigación en materia de apropiación ya que en muchas ocasiones a una apropiación no se le puede dar el carácter de “positiva o negativa” debido a que se caería en una opinión, más bien me inclino como los autores a revisar la manera como las apropiaciones en las calles terminan por excluir o no a los habitantes.

A continuación se explicará con mayor detalle las dos apropiaciones pre-existentes encontradas en la Av. Clavería en la Alcaldía Azcapotzalco, mi lugar de estudio.

1.2.1. El Automóvil

Los automóviles han tomado las calles de la ciudad, aquí prácticamente se podría tomar esta oración de manera literal ya que ocupan espacio en el arroyo vehicular, el área designada como cajones de estacionamiento e incluso en las banquetas, no obstante la llegada de este medio de transporte tiene orígenes que se detallarán a continuación:

El automóvil era considerado a principios del siglo XX como un modo de transporte para las élites lo que significó un cambio total en su adopción por “el gran público” fue la llegada del modelo T de Henry Ford en 1908 que adoptó un proceso de fabricación que bajo costos de producción y colocó más unidades en el mercado (Giucci, 2007). México siguió la pauta de los llamados países desarrollados y en particular de Estados Unidos para ampliar y pensar las ciudades desde la movilidad del automóvil. El primer registro de un auto se produjo a finales del siglo XIX cuando familias cercanas al Porfiriato importaron en 1896 los primeros modelos, por lo que en breve se convirtió en una insignia de la modernidad y progreso que distinguía a quien lo poseía (Lozada, 2001).

El crecimiento de uso, ampliación de las vialidades y facilidades paulatinas a su adquisición, provocó que el siglo pasado su uso se disparara. Se habla, incluso hoy en día, del concepto de automovilidad (Connolly, 2009) para retratar lo que se ha convertido esta forma de movilidad que antepone al auto que a las personas.

La mencionada construcción de vialidades para autos o la adaptación de existentes para facilitar su movilidad o estacionamiento, en ocasiones generó fracturas en el tejido social de las comunidades (Jacobs, 1973) o colonias que tenían lazos sociales y vemos como se deja el área del peatón reducida al mínimo. De hecho, la zona de estudio, la Av. Clavería, tiene como uno de sus límites uno de los grandes ejes viales (Av. Cuitláhuac) que generó el efecto mencionado, aunque se hizo con el afán de darle mayor posibilidad de movimiento a los autos, aunque queda la pregunta si ocurrió lo mismo con los peatones. No obstante a pesar de los recursos invertidos poco ha ayudado a mejorar la calidad de vida de las personas, como reflejo un dato de ITDP (2019) muestra que una persona en el Valle de México pierde 219 horas del año debido a la congestión vehicular.

También se observa como se ha desarrollado una relación simbólica y afectiva con los coches (Pérez, 2009) por lo termina por ser más un fin en sí mismo que una solución de necesidad de transporte para la cual fue pensada. De modo que se puede decir que ha condicionado la urbanización del siglo pasado y los alcances

del día a día los padecemos todos los habitantes de la urbe sin importar si tenemos un automóvil o no. Esto genera que la urbe se piense para el auto y que paradójicamente los peatones terminen por ser un peligro (Oliva, 2011) para sus trayectos ya que les hace bajar la velocidad o no le permite acceder a los pocos sitios de los que aún no está permitida su presencia.

Lo que he expuesto me lleva a decir que el auto en nuestras calles ha significado una monopolización del espacio en nuestras calles ya que están en el arroyo vehicular, el área que está designada como cajones de estacionamiento y en las banquetas, aún cuando es algo que no se debería permitir por ley. El auto ha generado una presencia prácticamente omnipresente en las calles, ya que para el lugar que veamos habrá auto utilizando el suelo urbano de la ciudad.

Si se analiza el área para estacionar un auto es diez veces mayor al de una bicicleta y su aporte a la congestión vehicular es veinte veces más elevado (Bicitecas-ITDP, 2007). El acaparamiento de espacios del coche perjudica el movimiento eficiente de otros medios de transporte más sustentables y supone invasiones al espacio de las personas que caminan por las calles.

En la normatividad de la Ciudad de México, la Ley de Movilidad del Distrito Federal (LMDF) reconoce el derecho a la movilidad de toda persona respetando la jerarquía de movilidad que prioriza a las personas a pie. En el año 2019 se emitió el Plan Estratégico de Movilidad (SEMOVI, 2019) donde se plantea una redistribución del espacio vial que aumente las condiciones de accesibilidad y disminuya los tiempos de traslado y las desigualdades. Incluso plantea un esquema que privilegie económicamente a la mayoría donde por cada peso que se invierta en infraestructura vial se invertirán seis pesos en el mantenimiento y crecimiento de las plataformas disponibles para el transporte público y la movilidad óptima en bicicleta y caminando.

Así pues nos encontramos ante un ocupante en las calles de nuestras ciudades que se instaló desde siglo XX y ha acaparado gran parte del espacio urbano desde entonces quizá uno de sus grandes perjuicios es que sus efectos son compartidos por todos, incluso los que no poseen un auto, por ello puede ser catalogado como una de las apropiaciones del espacio público más perjudiciales para la población en general.

En el siguiente apartado se hablará de la segunda apropiación del espacio público: el comercio ambulante, presente en gran parte de las calles de la Ciudad de México, encontrada a su vez, en mi caso de estudio en la Avenida Clavería.

1.2.2. El Comercio Ambulante

Los comerciantes ambulantes son parte del tejido urbano de la Ciudad de México y de su economía urbana; no obstante, es un tema que genera polémica, en parte, por el hecho que involucra una convergencia de derechos como pueden ser la libertad del ciudadano a caminar disfrutando del espacio público contra el derecho al trabajo de aquellos que obtienen sus ingresos de venta en las calles.

El comercio ambulante se suele asociar a personas de bajos de ingresos ya que se venden bienes y se prestan servicios a un costo mucho menor que al costo del comercio establecido, por lo cual se puede argumentar que cumple con una función de seguridad alimentaria para buena parte de la ciudadanía y una alternativa de ingreso disponible para población (ITDP, 2022), particularmente viable en tiempos de pandemia y todos los cambios laborales que trajo consigo.

Los vendedores ambulantes son quienes ocupan buena parte del espacio público para ofrecer sus productos y servicios, dando vida a esos espacios y realizando prácticas singulares y al mismo tiempo plurales que se muestran lejanas al control panóptico (Delgado, 2011) proliferando sus actividades aún cuando incurran en la ilegalidad.

Sin embargo hablar de comercio ambulante supone remontarnos desde las crónicas españolas donde se relata cómo los vendedores prehispánicos llenaban el espacio público del gran tianguis de Tlatelolco en el centro de la capital mexicana. Mismo que se reinstala en la Plaza Mayor (hoy conocida como Zócalo). (Antuñano, 2002).

Un cambio mayor ocurre en la segunda mitad del siglo XVII cuando se dan a conocer las medidas para reubicar el mencionado tianguis de la plaza, así como el inicio de la regulación del comercio ambulante en las calles, a partir de este momento se impone la idea de que el comercio formal se encuentra delimitado en locales establecidos, mientras que lo informal representa lo contrario. (Monnet, 1995).

Retomando lo expuesto con anterioridad sobre que en el XIX se impulsa la separación de los espacios de la urbe por su función, siendo el siglo XX donde se culmina ese impulso funcionalista, de esta manera no se reconoce de manera propia las formas del comercio popular y su emplazamiento en el espacio público. (Monnet, 2016).

Incluso se inicia una lucha durante la primera mitad del siglo XX cuyo objetivo era detener lo que se llamaba “tugurización” de los barrios de la ciudad para evitar el

crecimiento del comercio ambulante; a partir de la segunda mitad del siglo pasado e inicios del actual se puede hablar de un fenómeno de “patrimonialización” (Monnet, 1995) de las mismas áreas de la ciudad que pone en entredicho si lo que se busca es cuidar los valores estéticos e históricos de los lugares o la erradicación de las personas que ejercen el oficio de la venta en la calles.

Este breve recuento histórico tiene objetivo entender cómo se ha tratado de regular el comercio ambulante desde hace siglos en la capital mexicana y la manera en que este pensamiento no está tan alejado de lo que hoy muchos políticos y parte de la sociedad comparten sobre una visión de lo que genera la informalidad, aspecto que desde luego es parcial, ya que sólo suele tomar en consideración a quienes recurren a esta actividad económica como fuente de ingresos.

En el 2016 la Comisión de Derechos del Distrito Federal (CDHDF, 2016) hizo un informe del trabajo informal en el espacio público de la Ciudad de México en el que se recuperó el sentir de los ciudadanos sobre el comercio ambulante en donde se destacó la molestia por la obstaculización que generan del paso debido a los puestos que tienen.

Más allá de los estigmas lo cierto es que la presencia de la venta en la calle en nuestro país se remonta desde tiempos prehispánicos y actualmente el ingreso de más de cuatro millones de familias de la capital del país (Benítez, 2018) dependen de esta actividad.

Por esta misma razón se pregunta constantemente si las leyes que buscan regular el comercio ambulante en realidad lo que se quiere es desplazar, controlar o excluir la presencia de las personas que lo ejercen (Cross, 1998). La presencia de los trabajadores en el comercio ambulante va de la mano con los procesos de crecimiento urbano que ha experimentado la metrópoli en las últimas décadas:

“ [...] explicada como resultado de la combinación de dos fenómenos convergentes y que se alimentan recíprocamente: la escasa generación de empleo por parte de las empresas formales y los bajos salarios pagados por dichas empresas; y el relevante papel desempeñado en el sistema político local por las organizaciones que aglutinan y controlan a quienes participan en la gran diversidad de actividades económicas informales.” (Duhau y Giglia, 2009:30).

Las autoridades encargadas de regular el uso del espacio no pueden apelar que desconocen los derechos en cuestión y se deben limitar a administrar su ejercicio

en un espacio determinado estando conscientes que están determinando donde los más desfavorecidos pueden ejercer sus derechos y los lugares donde no lo tienen permitido.

Lo cual nos remonta a un tema mencionado con anterioridad, es decir, que tanto acceso o no, le permites a la gente acceder tanto a derechos como a espacio público. Sin duda, ha llegado un punto en que el comercio ambulante ha sido visto como una amenaza y se le atribuye el *“uso inapropiado de calles y pasos peatonales, bloqueando el tráfico y deprimido el valor de bienes inmuebles”* (Meneses-Reyes, 2013).

Coincido con esta manera de pensar de Meneses-Reyes, ya que nuevamente se saca a colación el tema de los usos apropiados del espacio, cuando habiendo hecho el repaso de las características de un espacio que se pueda denominar como tal, no debería haber esa limitante pues corta la pluralidad de acciones y voces que sería deseable en el terreno de lo colectivo.

Desde luego sus actividades generan una disputa del espacio público en términos de uso y apropiación por otros actores que también quieren sacar réditos de lo público, no obstante contrario al estereotipo, no se mueven mediante acciones desorganizadas, siendo la realidad que su proceder está inmerso en reglas y valores internos con sus propios líderes. (Salcedo, 2002).

Hablando de la normatividad, el trabajo en el espacio público está contenido en primera instancia en el artículo 10-B de la Constitución Política de la Ciudad de México (CPCDMX) que establece que todas las personas tienen derecho a realizar un trabajo digno, instrumento vigente desde la década de los 90 es el Acuerdo 11/98 por medio del cual se expidió el Programa de Reordenamiento de Comercio en Vía Pública.

Si bien el acuerdo significó la intención generar un marco de regulación para el trabajo en el espacio público, la falta de una actualización al mismo denota la falta de interés en el tema y nuevamente cuestiona porque el gobierno empuja la creación de una política pública para un grupo cuando no fue el único sector afectado por la pandemia de COVID-19.

La ley prevee la mencionada convergencia de derechos, por ejemplo en la Ley Orgánica de las Alcaldías de la Ciudad de México (LOACDMX) se establece en el artículo 196 que todas las personas, sin distinción alguna, tienen el derecho de utilizar y disfrutar de los espacios públicos, así como de ejercer las libertades sociales contenidas en la Constitución local.

Como se pudo repasar en este apartado el comercio ambulante es un tema complejo al que desde el gobierno no se le ha dado la atención necesaria, así deja claro que no es una sus prioridades en detrimento de la gran cantidad de familias en la ciudad que depende de esta actividad.

Ambas apropiaciones preexistentes en la Av. Clavería tienen orígenes diversos pero sus efectos son palpables no sólo en el caso de estudio, sino en gran parte de las calles de la capital.

Para cerrar este primer capítulo relacionado con los conceptos clave para esta investigación pasaremos al apartado *1.3. Gobernanza y Gestión Urbana*. Como se ha podido comprender en lo leído el manejo del espacio público y las apropiaciones que se dan en el, pasa por un componente de gestión urbana (o falta de la misma).

1.3. Gobernanza y Gestión Urbana

Se ha podido constatar en el marco conceptual descrito hasta el momento que el espacio público es ese sitio en el que por la heterogeneidad de los participantes que toman acción en él se crea un espacio donde cabe el desacuerdo, en muchas ocasiones es el propio Estado quien toma el papel de mediador.

En esta investigación se presenta un caso en el que ante una crisis sanitaria desde el gobierno se dio una respuesta materializada en el programa “Ciudad al Aire Libre”. Para poder analizar los efectos que produjo el programa en las calles es necesario hacer un repaso de que involucra la gestión urbana.

Hablar de gestión urbana implica abordar en primer lugar el concepto de gobernanza, que se entiende como el modo de administrar a través de acuerdos entre distintas instancias de los sectores sociales, con el fin de facilitar el orden en el espacio público y como una forma de gestión urbana que busca alcanzar los resultados esperados por el colectivo (Porrás, 2016).

Subirats (2016) plantea que la gobernanza se materializa a través de las relaciones de poder público existentes, coordinando sus acciones mediante diversos responsables políticos de acuerdo a la zona de interés, y teniendo en cuenta la influencia de vecinos, organizaciones colectivas y el mercado.

Por su parte, Serna de la Garza (2016) establece conexiones entre la gobernabilidad y la gestión pública, donde convergen la capacidad del gobierno para responder ante diversos eventos políticos y económicos, así como su habilidad para rectificar acciones con el propósito de acercarse a los objetivos planteados. Asimismo, destaca la importancia de establecer nuevas relaciones con los agentes y actores urbanos que poseen el poder de transformar la ciudad. Coincido con Serna de la Garza en la cuestión de que los gobiernos deben poseer esa capacidad de corrección de sus acciones y/o políticas ya que muchas ocasiones como en el caso de la emergencia sanitaria por COVID-19 resultan ser soluciones temporales para enfrentar una eventualidad, el error sería no tener la capacidad de mejorar lo planteado.

Debido a que el gobierno no puede no puede tomar decisiones puntuales de manera amplia es que surge la gobernanza que le permite subsanar las deficiencias que se pudieran presentar y se va deconstruyendo en estructuras gubernamentales específicas acompañadas de programas y presupuestos para atender cada nivel de las demandas ciudadanas. (Castañeda, 2022). De este modo, la gobernanza

urbana se desenvuelve a partir de políticas urbanas las cuales como menciona Vásquez Cardenas (2013) son las acciones públicas que se ocupan de los aspectos relativos a lo urbano desde las esferas de gobierno.

Aguilar (2007) menciona que la gobernanza es el antídoto que usa el propio gobierno para paliar sus deficiencias porque a pesar de ser una figura necesaria en el funcionamiento de la sociedad sus recursos terminan por ser insuficientes ante desafíos que plantea la propia sociedad. Debido a esto, considero que la existencia de procedimientos que involucren a la sociedad y el resto de actores sociales, por ende la gobernanza implica deliberación, llegar a acuerdos compartidos, corresponsabilidad donde haya un firme compromiso entre gobiernos y las organizaciones de cualquier índole.

Entrando directamente al tema de la gestión urbana, para Coulomb (1993) son el conjunto de prácticas relacionadas con el manejo de las desigualdades y conflictos propios del desarrollo económico, social y territorial en la ciudad. Una visión que comparto y va de la mano con mi investigación ya que se quieren conocer los efectos de las nuevas apropiaciones en el espacio, para ello habrá que ver la manera en que realizan ese manejo de los diferentes aspectos.

Balbo (2003) entiende la gestión urbana como un proceso en el que se realiza una nueva estructuración al territorio donde se implanta una la acumulación de voluntades, conocimientos, recursos y motivaciones para darles la mejor salida para el bien de la ciudad. Perspectiva interesante ya que sin duda el programa “Ciudad al Aire Libre” está encaminado a ordenar el espacio de distinta manera a como ocurría en la etapa pre-pandemia.

Complementando lo expuesto, Castañeda (2022) añade que para que la gestión urbana pueda ser considerada como exitosa debe permitir darle voz y rostro a los actores que en ocasiones se omite. Por ello diría que la gestión urbana se acerca más a un proceso donde se desarrolla el diálogo y compromiso para crear nuevas posibilidades mediante recursos y capacidades no previstas para darle salida a los problemas que afectan a todos.

Dentro del campo de gobierno, la gestión urbana tiene como herramienta la administración urbana, es decir, las leyes, reglamentos y programas para dirimir los conflictos antes mencionados de la mejor manera. No obstante, la mayor parte de sus grandes disyuntivas surge cuando lo público y lo privado chocan y se vuelve difícil distinguir cuando comienza uno y cuando el otro.

Trayendo a colación un concepto planteado previamente como el orden híbrido (Capron et al., 2021) detecto que puede ser utilizado para la gobernanza del espacio compuesta de un amplio entramado de instituciones, formas de gobernar, actores y acciones donde entran en juego las contradicciones que son palpables en nuestras calles como son la presencia de lo informal y lo informal en esta esfera de acción. De esta forma se retoma un tema vital como es la gestión de la organización de actores y objetos en el espacio que puede tener sesgos de los valores cuestionables que están detrás de las decisiones que se toman.

Giglia (2006) advierte que cuando se habla de este ordenamiento urbano no hay que olvidar que se llegan a manipular y negociar los reglamentos formales, dependiendo a qué actor urbano se esté tratando en cuestión. Así hay aspectos que quedan a la deriva de la “deber ser” de las normas y leyes que la gestión urbana debería estar designada a poner en práctica generando una sensación de incertidumbre por está aplicación selectiva de a quién si se le aplican las normas y a quienes se les exenta de las mismas.

Para concluir este apartado, deseo abordar el tema de las políticas públicas. Según Salazar (2012), la política pública es la forma en que el Estado proporciona soluciones a las demandas de su población. Aguilar (2012) destaca que las políticas públicas son el resultado de la colaboración entre el gobierno y la sociedad. Para ser consideradas como tales, deben reflejar de manera clara las voces o demandas de las partes afectadas.

El programa “Ciudad al Aire Libre” es el resultado de una política de gobierno integral del Gobierno de la Ciudad de México para el combate a la pandemia de COVID-19 dando como resultado un programa para el uso de la calle por parte de los restaurantes para su recuperación económica, por el ende el programa herramienta de la administración urbana que debería ser sometido a revisión (como cualquier política o acción de gobierno) para mejorarla a partir de un análisis minucioso.

Así se puede dar cierre a este capítulo de los conceptos que nos servirán para poder los analizar los efectos de las apropiaciones derivadas del programa “Ciudad al Aire Libre” en el espacio público, es decir, la calle. A continuación se detalló en el segundo capítulo de esta tesis la gestión urbana de los cajones de estacionamiento y banquetas, ambos receptores de las nuevas extensiones de los restaurantes y de las pre-existentes (autos y comercio ambulante).

2. Gestión Urbana en la Ciudad de México: cajones de estacionamiento y banquetas

Para aproximarnos a la zona de estudio de mi investigación que es la Avenida Clavería en la alcaldía Azcapotzalco en la Ciudad de México, antes se debe hacer un análisis a nivel de gestión urbana y administración legal de las dos zonas de la calle en las que el programa “Ciudad al Aire Libre” les permite a los restauranteros extenderse y colocar sus enseres, siendo los cajones de estacionamiento y la banqueta. Esta revisión permitirá al lector comprender que conlleva que se le permita a los restauranteros ocupar esas áreas de las calles a la vez que se conozca si se incurre en algún tipo de falta u omisión.

Se comenzará con los cajones de estacionamiento, área designada desde hace poco más de un siglo como espacio para dejar los autos, no obstante se aborda este tema desde una mirada crítica, ya que se dejan claros los perjuicios que ha generado a la ciudad esta apropiación del espacio público en materia ambiental, de movilidad y de manera urbana. Se podrá comprender cuales son las autoridades encargadas de controlar, tomar decisiones, sancionar y verificar que se haga el cumplimiento en esta materia.

En segunda instancia se plantea la temática de las banquetas donde se hará un repaso de beneficios que otorga a la ciudad las banquetas, además de una investigación se retomarán los usos que posee más allá del uso funcionalista del tránsito peatonal. En materia legal se mencionará como son los peatones los que tienen la preferencia de movilidad en la urbe, a la vez que deben ser dispuestas y diseñadas de modo que respeten los derechos humanos de los ciudadanos.

Por último, se hará un revisión legal sobre a quién pertenece la calle, ya que el gran foco atención de mi investigación es que está pasando con las zonas que “pertenecen” a los restaurantes gracias el programa “Ciudad al Aire Libre” aunque se encuentran en el terreno de lo público. Incluso se revisará un ejemplo de un esquema en el que la ciudad genera dinero a partir de la renta del espacio público.

2.1. Gestión Urbana de los cajones de estacionamiento.

La gestión de los cajones de estacionamiento tiene papel fundamental en el desenvolvimiento de la ciudad. En el apartado 1.2.1. El Automóvil expuse una crítica a la gran cantidad de suelo urbano que se les otorga a los vehículos en forma de “espacio muerto” con los cajones de estacionamiento, circulación prácticamente total en el arroyo vehicular e incluso apropiaciones en el área de banquetas con gente que estaciona sus vehículos en ellas.

A continuación se hará una revisión de los impactos que producen los cajones de estacionamiento en términos ambientales, urbanos y viales.

- *Impacto Ambiental y en la Salud.*

Se parte de un principio evidente como el hecho que todos los viajes en auto comienzan y terminan en un cajón de estacionamiento por lo que podemos atribuir a los cajones de estacionamiento como pieza fundamental de la cadena que provoca la mala calidad del aire en la zona del Valle de México.

Las emisiones provenientes de vehículos representan hasta un 60% de la contaminación total por partículas suspendidas gruesas. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en México fallecen 14,700 personas cada año a causa de enfermedades asociadas a la contaminación del aire (ONU-Habitat, 2016: 53).

- *Impacto en la Movilidad.*

La garantía de espacios para aparcar en cualquier destino al que se llegue en vehículo, incentiva su uso, por lo cual la ciudad aumenta su dependencia al coche privado.

Las calles se congestionan lo cual ocasiona quejas de la población y se entra a un círculo nocivo donde ante la continua creación de mayores vialidades para resolver el tráfico de la ciudad se continúa incentivando el crecimiento del número de coches en la ciudad.

Esto se ejemplifica en datos oficiales del Sistema Nacional de Información Estadística y Geográfica en sus datos de vehículos motor en circulación (INEGI, 2020) donde se demuestra que el parque vehicular de la Ciudad de México creció un 125% en los últimos quince años pasando de 2,696,220 millones de unidades en el 2005 hasta las 6,084,903 millones registrados más de una década después en 2019.

- *Impacto Urbano.*

En este apartado repercuten principalmente los cajones de estacionamiento en las calles ya que implican una privatización por particulares ya que el único beneficiado por dejar su vehículo en la vialidad es el propio dueño. Utilizando un bien escaso y preciado: el suelo urbano. Cada espacio de estacionamiento consume alrededor de 13 m² (de acuerdo a cálculos propios derivado de la multiplicación del cajón de estacionamiento en la Ciudad de México: 2.40 m x 5.20 m).

Desde luego esas ocupaciones de lo público no son las únicas, en el contexto mexicano y en particular de la Ciudad de México desde hace décadas han surgido “administradores” auto designados del espacio público conocidos como franeleros que auxilian a los conductores a encontrar lugar y a vigilarlos a cambio de una propina.

Esta actividad genera una sensación de derecho superior sobre el uso del espacio llevando a arbitrariedades como la colocación de “estorbos” que tienen las formas de cubetas, huacales o cualquier objeto que inhiba el estacionamiento sin la ayuda de estas personas. En respuesta, el gobierno se han implementado medidas como los parquímetros que buscan administrar ese espacio de una forma más eficiente y transparente (Se mencionan como ejemplo, no obstante no existen en la zona de estudio).

Todo lo expuesto lo resumo en que se ha privatizado el espacio público de las calles por particulares por los automóviles y por otros actores urbanos relacionados a ellos como los franeleros que generan afectaciones diversas a los habitantes de toda la ciudad. Por ello las afectaciones que producen los cajones de estacionamiento terminan por repercutir a una escala que rebasa el barrio e impacta a la propia zona metropolitana del Valle de México (ZMVM), ya que sin importar el área de la ciudad que sea analizada existe una ocupación específica del suelo urbano por parte de las áreas de cajones de estacionamiento en todas las calles de la urbe.

En el siguiente apartado se hablará de aquellas instituciones, reglamentos y autoridades encargados legalmente de la administración y/o control de los cajones de estacionamiento.

2.2. Administración legal de los cajones de estacionamiento en la Ciudad de México

La gestión de los espacios de estacionamiento de la Ciudad de México se encuentra dividida entre las empresas operadoras de parquímetros, las alcaldías, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) y la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), podemos decir que ellos son los que detentan la administración y control de los cajones de la capital del país.

El cumplimiento de la **Ley de Movilidad** en la Ciudad de México recae en el Jefe de Gobierno, quien ejerce sus atribuciones según lo establecido en el **artículo 10** de dicha ley. Estas facultades son supervisadas y ejecutadas a través de las siguientes instancias:

- I. La Secretaría de Movilidad;
- II. Seguridad Ciudadana;
- III. Secretaría de Desarrollo Urbano;
- VII. Las Alcaldías, dentro de su ámbito territorial; y
- VIII. Otras autoridades con funciones relacionadas a la movilidad en la Ciudad.

Por otro lado, el **artículo 12** de la Ley de Movilidad otorga a la Secretaría de Movilidad las responsabilidades de:

Proponer la regulación sobre el uso de vialidades, incluyendo la política integral de estacionamientos públicos. Además, le corresponde establecer el Programa Integral de Movilidad (PIM) y emitir los lineamientos para ordenarlo.

El **artículo 207** especifica que la Secretaría determinará las zonas en las que sea viable o no, el estacionamiento en vía pública y junto con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), definirá las zonas susceptibles a la colocación de parquímetros.

Al considerar el tema abordado en la sección *1.1.2 sobre Espacio, Poder y Tiempo*, se puede establecer una correlación entre los distintos actores con autoridad sobre los espacios de estacionamiento. Este vínculo se puede sintetizar de la siguiente manera:

La Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad, conforme a lo estipulado por la Constitución local, son los encargados de tomar

decisiones. Asimismo, la Secretaría de Movilidad tiene la facultad de supervisar que lo dispuesto por la ley se cumpla conforme a derecho.

Esta característica la comparte con la Secretaría de Finanzas ya que tiene la capacidad de verificar que los recursos recaudados sean los correctos en las distintas modalidades de cobro que la faculta la ley. Particularmente en el **Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la CDMX (Gaceta Oficial 2/08/17)** en su **artículo 5**.

Las alcaldías y la Secretaría de Desarrollo Urbano deben revisar y avalar cualquier disposición que tenga injerencia en sus demarcaciones y en el caso de la Secretaría estar enterada y que todo expedido y por ejecutar siga la línea de sus programas.

Hablando de los estacionamientos en vía pública se encuentra el programa de parquímetros llamado EcoParq que opera en un esquema donde la SEMOVI marca las zonas en las que puede haber presencia de parquímetros, tomando en consideración el Plan General de Desarrollo del Distrito Federal y el PIM.

La instalación de parquímetros (los postes donde se colocan las placas y recibe el dinero que tienen el nombre de alcancías) es llevada a cabo por la Secretaría de Movilidad o a través de terceros debidamente autorizados, mediante un esquema de concesión.

El Sistema de Parquímetros de la CDMX es parte de las estrategias para regular y recaudar por el estacionamiento en la vía pública de la Ciudad de México. Su finalidad es supervisar el uso de espacios de estacionamiento en la vía pública por parte de vehículos basado en el pago de una tarifa preestablecida, este sistema busca promover la disminución del uso de vehículos particulares para trayectos hacia áreas con parquímetros. Adicionalmente, persigue objetivos como la organización del estacionamiento en la vía pública, la desincentivación de prácticas inadecuadas y la promoción de una utilización más eficiente del suelo urbano, así como la redistribución del costo social asociado al espacio destinado para el estacionamiento de vehículos.

En cuanto a la toma de decisiones, la Secretaría de Movilidad dispone de diversos recursos y herramientas, detallados en el **artículo 39**, incluyendo la implementación de programas específicos como el PIM destinado a la planificación de la movilidad y la seguridad vial.

Por otro lado, en lo que concierne a sanciones y supervisión de los agentes involucrados, corresponde a la Secretaría de Movilidad la responsabilidad de vigilar

y aplicar sanciones con el fin de garantizar el cumplimiento de lo establecido en la Ley de Movilidad, según lo dispuesto en el **artículo 12** de esta legislación.

Así mismo se deja claro en el **artículo 119** que cualquier incumplimiento al procedimiento y condiciones que establezca la Secretaría de Movilidad estará sujeto a la Ley de Responsabilidades Administrativas de la CDMX.

La Secretaría de Seguridad Ciudadana tiene injerencia de acuerdo al **artículo 13**, donde señala que para el cumplimiento de la mencionada Ley, tendrá la capacidad de aplicar sanciones.

Con las sanciones mencionadas finalizo la exposición de la administración legal de los cajones de estacionamiento, la revisión de este compendio de normativas nos sirve para entender el marco regulatorio sobre el que las distintas autoridades tienen competencia en el marco de uno de los espacios que el programa “Ciudad al Aire Libre” supone como área para que los restaurantes extiendan sus operaciones en las calles de la ciudad.

A continuación se hará el repaso de la gestión urbana y administración del caso de las banquetas, el otra área en el espacio público que el programa “Ciudad al Aire Libre” contempla como área de enseres de sus locales comerciales.

2.3. Gestión Urbana de las banquetas.

La gestión de las banquetas de la ciudad es fundamental para el funcionamiento de la ciudad ya que todos los habitantes las utilizan en algún punto de su traslado por la urbe:

- *Impacto Urbano.*

Las banquetas facultan la posibilidad de que las personas puedan desarrollar sus actividades de la mejor manera, además de recibir una multiplicidad de actividades fuera de caminar como son: espacios para juego de niños, de reunión o venta de bienes.

Las buenas banquetas son garantía de evitar muchos hechos de tránsito por su buen diseño ya que priorizan al peatón, de igual forma son espacio para la creación de lugares que ofrezcan áreas de sombra y descanso, por ello requieren de buen mobiliario urbano para clasificarse como tales.

- *Impacto en la Movilidad.*

Las banquetas pensadas para la gente son accesibles para todo tipo de usuario sin importar su condición física o edad, así como las que tengan alguna discapacidad motriz o visual. Visto de esta manera pueden ser garantes del derecho a la movilidad de las personas en la ciudad.

De igual forma impactan en la manera como se mueve el peatón y le da una clara legibilidad de los sitios por donde cruzar generando viajes seguros, sin obstáculos en el pase lo que las hace eficientes e impulsa que se opte por caminar en ellas como un modo de movilidad.

- *Impacto Ambiental y en la Salud.*

Caminar es una actividad que no genera contaminantes por lo que se puede considerar como la forma más amigable con el entorno, disminuyendo emisiones de partículas de que de otro modo se respirarían en el aire. El caminar trae beneficios a la salud pública ya que evita el sedentarismo y genera una población activa.

La banqueta es un elemento clave en soportar la movimiento de la ciudad en varias escalas ya que no son sólo las personas quienes mueve, ya que pasan a través de ella, los coches para entrar a los edificios y a las áreas públicas para dar algún mantenimiento.

La banqueta es la base de los intercambios económicos y sociales por ello es vital considerarla no sólo como una infraestructura de transporte, sino como el engranaje indispensable para la vida en comunidad y las actividades del espacio público (Capron, Monnet & Pérez, 2018). En el artículo *“Infraestructura Peatonal: el Papel de la Banqueta (Acera)”* los autores Guénola Capron, Jérôme Monnet y Ruth Pérez (2018) realizan una tipología de los usos de la banqueta en la Ciudad de México que son las siguientes:

- Flujo: utilizadas para el desplazamiento peatonal con diversos propósitos añadidos, que van desde conectar dos puntos hasta pasear, caminar con mascotas, correr, entre otros.
- Descanso: proporcionan lugares para que las personas se sienten, con un enfoque especial en adultos mayores, personas con movilidad reducida y turistas. Esta tipología se apoya en asientos improvisados como escalones, jardineras o bolardos. En ocasiones, vendedores ambulantes o particulares colocan asientos de manera informal para los peatones.
- Mobiliario Urbano: la banqueta se utiliza para colocar elementos fijos como bancas, postes de luz, semáforos, parquímetros, letreros o botes de basura, entre otros. Puede ocurrir que el exceso de este mobiliario o una planificación deficiente terminen obstruyendo el flujo peatonal, especialmente para aquellos que utilizan carreolas o sillas de ruedas.
- Vegetación: incluye los árboles, el pasto y las plantas que utilizan espacio de las banquetas. En general son apreciadas por los vecinos y las cuidan.
- Encuentro y sociabilidad: ocurre cuando son espacios destinados a la convivencia social y al fortalecimiento de relaciones con los vecinos. También pueden contribuir a la seguridad, siguiendo el concepto de los "ojos en la calle" (Jacobs, 1961), donde la presencia de personas en la calle beneficia a todos al haber alguien vigilante de lo que ocurre aún cuando no sea propósito principal de aquel que mira.
- Comercio, trabajo y consumo: la banqueta desempeña un papel central en la interacción entre vendedores y clientes. La manera en que se instalan los negocios varía, incluyendo puestos fijos o semifijos, quioscos, escaparates, dispositivos ambulantes o las terrazas de los restaurantes. Algunos productos y servicios se ofrecen directamente en la calle, como el oficio del "bolero", la venta de comida, talleres mecánicos, venta de muebles, interacción con trabajadoras

sexuales, entre otros.

- Estacionamiento para vehículos: en muchas partes de la ciudad, se considera que la banqueta situada frente a una propiedad es una extensión de la misma y se utiliza para estacionar vehículos. Esto puede ser gestionado por vigilantes, choferes o mediante dispositivos no humanos como cadenas o cubetas para apartar el espacio.
- Refugio para personas sin hogar: para aquellos que no tienen vivienda, la calle se convierte en su espacio para vivir (dormir, comer, socializar, etc.) y para sobrevivir (vender productos, pedir dinero, etc.)

Los autores demuestran que no se puede entender la banqueta sin los usos y actividades que ocurren en ella, que pueden ser contradictorios, pero es necesario conocerlos si se desea administrarla de una manera en la que la multiplicidad de usos y diversidad personas puedan ser admitidos en un espacio.

En el siguiente apartado se hará un recuento de la norma que acompaña a las banquetas en la Ciudad de México esto ayudará a clarificar cuando se podría omitir parte de lo que establece la norma en relación a las banquetas contraviniendo lo que menciona “Ciudad al Aire Libre”.

2.4. Administración legal de las banquetas en la Ciudad de México

Si bien en el apartado 2.2. se detalló la situación en materia legal de los cajones de estacionamiento, en el presente se hace lo propio con las banquetas. Cuando se habla de las banquetas en la Ciudad de México se debe tomar en cuenta que existen varios factores que inciden en la manera en que se utilizan que van de la vía formal a su contrario, la informal. Sirva este análisis a la norma como un repaso de lo que incide en las banquetas legalmente, ya que abordar lo segundo sería tema *per se* de otro tema de investigación.

El **artículo 6** de la **Ley de Movilidad** establece que el gobierno local (GCDMX) tiene la responsabilidad de facilitar los medios necesarios para que las personas puedan elegir cómo desplazarse dentro de la urbe. En la formulación de políticas públicas sobre este tema, se deberá tomar en cuenta el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, así como las externalidades que cada tipo de transporte produce y su contribución a la productividad. Se dará prioridad en el uso del espacio vial de acuerdo a la jerarquía de movilidad comprendida por:

1. Peatones
2. Ciclistas
3. Transporte público
4. Transporte de carga
5. Vehículos privados

El **artículo 170** de la ley establece que el área destinada a la movilidad debe estar en concordancia con criterios que respeten los derechos humanos y garantice el orden público. Asimismo, impulsa un diseño de calles que asegure que todas las personas puedan hacer uso del espacio público de manera equitativa.

Del mismo modo, el **artículo 65** establece que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) se encargará del mantenimiento y ampliación del patrimonio urbano de la capital, dentro del cual se incluyen los espacios públicos ya mencionados como las calles, parques urbanos, plazas, entre otros.

La Secretaría de Seguridad Pública (SSP) mediante el **Reglamento de Tránsito** en su **artículo 11** tiene facultades para sancionar a los conductores de vehículos motorizados que circulan sobre la banqueta, mantener libre de obstáculos que no permitan el paso tanto de peatones; así como la remoción de puestos ambulantes (artículo 13), amonestar ciclistas mayores de 12 años que circulen

sobre ella (artículo 19) e impedir el estacionamiento de vehículos motorizados sobre la banqueta (artículo 30) o bicicletas que obstruyan el paso de los peatones.

Por último menciono un programa que existió en la administración pasada del gobierno de la Ciudad de México (2012-2018) a cargo de la Agencia de Gestión Urbana (ahora forma parte de la Secretaría de Obras y Servicios) llamado “Programa de adopción de áreas verdes y banquetas” donde se impulsaba a los ciudadanos a dar mantenimiento a las áreas verdes sobre banquetas o camellones, así como a reparar banquetas junto a su negocio o propiedad. Si bien se puede discutir el hecho de que el gobierno “trasladaría” parte de su responsabilidad a los habitantes, los mismos contarían con la supervisión de la Secretaría de Obras y Servicios para que cumplan con lo que dicta la norma.

Además los contribuyentes veían un estímulo con la reducción fiscal de 50% a 100% del impuesto predial, a la vez que se alegaba que esta acción ayudaba a subir el precio de la propiedad en cuestión. Menciono este ejemplo, ya que creo que es una muestra de como se puede trabajar conjuntamente con la ciudadanía, dando ciertos estímulos y generando beneficios para la mayoría.

Como último apartado en materia legal de esta parte de la investigación se indagará en una pregunta que surge a partir del programa “Ciudad al Aire Libre” sobre: ¿A quién pertenece la propiedad de las calles ante un actor urbano que amparado en este programa pareciera que reclama para sí parte del suelo urbano?

Al no estar integradas en este mapa la Avenida Clavería no se puede considerar vialidades primarias, por ello su mantenimiento corresponde a las alcaldías, tal como lo expresa la **Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal** en su **artículo 39** donde se establece que corresponde a los titulares de los órganos político-administrativos de cada demarcación mantener en estado óptimo las calles secundarias, hablando tanto de la banqueteta como del arroyo vehicular, acción que aplica también para la ocasión que requiera que se construyan nuevas vialidades.

Recapitulando lo expuesto en este apartado tanto las banquetetas como los cajones de estacionamiento en las calles que pertenecen a la Ciudad de México podemos decir que corresponde su propiedad a la urbe.

Para evitar confusiones y a pesar de que no existen parquímetros en el área de la Av. Clavería, resulta relevante traer a colación cómo funciona brevemente ese sistema. Se debe dejar claro que la ciudad no “vende” los cajones de estacionamiento, sino que hace una concesión a un tercero que en este caso es una empresa particular por medio de un contrato. De tal modo que se puede decir que la ciudad renta a las empresas operadoras el espacio para que lo administren y le den mantenimiento a las alcancías (las máquinas donde se realizan los pagos) y a las aplicaciones electrónicas que sean utilizadas en la zona.

La empresa solo posee el equipo (alcancías) y tiene control sobre sus operadores (aquellas personas encargadas de instalar, mantener y operar los sistemas de control y cobro de estacionamiento en vía pública). Así que se puede decir que la ciudad renta ese espacio a la empresa concesionaria. Desde luego es debatible el beneficio que ha tenido esta medida pero es un acercamiento a pensar otras maneras de administrar el espacio público y recibir recursos.

Con este apartado se cierra el capítulo referente a la gestión urbana de banquetetas y cajones de estacionamiento, dejando claro después de la revisión que la propiedad pertenece a la ciudad y al dominio público por ello no se puede establecer que raíz del programa “Ciudad al Aire Libre” está situación cambie. En el siguiente capítulo se hará un recuento de la capital a través de la pandemia, las acciones que tomó el GCDMX así como explicación a profundidad de lo que establece el programa “Ciudad al Aire Libre”.

3. La Ciudad de México en la pandemia por COVID-19.

Habiendo entendido en los capítulos previos los conceptos eje (espacio público, apropiaciones y la gestión urbana) y comprendido las regulaciones legales y forma de gestionar el espacio por parte de las autoridades en las dos zonas que el programa “Ciudad al Aire Libre” planea ubicar las extensiones de los restaurantes (cajones de estacionamiento y banquetas), considero que se puede explicar cómo funciona a detalle el mencionado programa.

En primera instancia, presento como vivió la Ciudad de México la pandemia por COVID-19 desde una perspectiva urbana. Posteriormente hablo de las características a detalle del programa “Ciudad al Aire Libre” como a nivel de reglas de operación. Por último se mencionará la reforma a la Ley de Establecimientos Mercantiles en la que se añade el programa como parte de la mencionada Ley, por lo que deja de ser un programa momentáneo o para responder a un fin particular.

El objetivo de este capítulo es entender el funcionamiento del programa “Ciudad al Aire Libre” para ello habrá que conocer la situación que vivió la urbe con la pandemia por coronavirus y el resto de acciones y programas que implementó el GCDMX con el fin de minimizar las afectaciones del virus.

Desde una visión general la pandemia por COVID-19 generó una crisis a gran escala que trascendió el ámbito de la salud con el número de contagios y muertes por el virus. El confinamiento al que se mandó a gran parte de las actividades productivas a parar, consistió en mantenerse contenido preferentemente el hogar, el mayor tiempo posible bajo ciertas normas que limitaban las interacciones y la movilidad. (Sánchez Villena & De la Fuente Figuerola, 2020).

Sus efectos se dejaron sentir con fuerzas en múltiples ejes, uno de ellos fue el del trabajo generando una transición al empleo remoto en los afortunados que podían seguir generando ingresos aún estando en casa; y acrecentando desigualdades con aquellos que no podían “quedarse en casa” como lo pregonaba el gobierno. El impacto a este último grupo era contundente ya que una de las características del uso de la calle tiene que ver con la aglomeración y el tránsito de las personas; así que los que por necesidad debían salir a las calles se encontraban con un panorama desolador de ventas y movimiento.

Esta situación repercutió en un aumento de los niveles de pobreza, como ejemplo en la Ciudad de México de acuerdo a datos de CONEVAL (2021) las personas en

situación de pobreza extrema aumentaron en 248,300 personas comparando el año 2018 respecto al 2020.

Los trabajadores ambulantes se hallaron en una situación delicada no sólo por la precariedad laboral, sino también por el ojo del prejuicio al que le sumaban a los calificativos que ya por sí tenían estos trabajadores como “estar fuera de la ley” ahora se agregaban los de “necios, inconscientes e irresponsables” de modo que se generó una funesta representación donde los buenos ciudadanos y hasta “civilizados” eran los que se quedaban en casa (Vásquez & Tapia, 2021), mientras que aquellos alejados de las buenas prácticas urbanas permanecían en el espectro de lo público a riesgo de contagiar y ser contagiados.

Así mismo se demostraba que el número de ocupantes por vivienda se asocia positivamente al contagio con mayor facilidad (Maroko, Nash y Pavilonis 2020) lo cual evidenciaba que las personas con menores ingresos, aquellas que estaban en condición de hacinamiento eran más vulnerables a contraer la enfermedad.

Sin duda esta pandemia representó una crisis de la gestión de los privados ya que: trabajo, ocio y familia, coexistían en un solo lugar, diluyendo las fronteras que antes había marcadas entre las actividades exteriores (o públicas) de las interiores (o privadas) y de cierta forma se puede decir que el tiempo urbano perdió parte de su diversidad durante este periodo y se volvió bastante uniforme ya que el grueso de actividades se llevaban en casa de aquellos que podían guardar el aislamiento solicitado por las autoridades.

Así que lo que comenzó como una emergencia sanitaria se volvió un fenómeno con matices sociales y económicos. La suma de estos elementos devino en una grave crisis urbana que cuestiona profundamente el modo de vida y el modelo actual de ciudad dispersa que rigen la mayoría de las ciudades de hoy en día (Ziccardi, 2021).

Si bien este trabajo se enfoca en la Ciudad de México, no se puede omitir el hecho que fue una crisis de ciudades al estar la mayor parte de la población del mundo en las urbes, los cuales fueron los focos más fuertes de contagio.

Las consignas que lanzó el gobierno de México y de la capital como “Quédate en casa” y “Lávate las manos” evidenciaron las carencias de gran parte de la ciudadanía y como podían ser completadas de manera inequitativa de acuerdo a los recursos de la persona en cuestión (Ziccardi et al, 2021). Con tantas actividades acumuladas en el hogar, el acceso a espacios públicos se torno en un punto vital para que las personas pudieran tomar un respiro del encierro simplemente dando un paseo o haciendo alguna actividad física.

Esto desemboca en el tema que ocupa gran parte de este trabajo de investigación como es la preocupación por el uso del espacio público y es precisamente que un evento como la pandemia por COVID-19 vino a trastocar varias de las cualidades que se han expuesto debería aspirar a tener el espacio público como la apertura, el acceso y la calidad en él.

El llamado a quedarse en casa puede interpretarse como una política pública que nace de la emergencia sanitaria a la que se enfrentó no sólo la Ciudad, sino el mundo; en un contexto donde se figuró como una norma impuesta a la sociedad ante la ausencia de vacunas o medicinas específicas para la enfermedad en aquel momento (Lazcano & Alpuche, 2020). Al momento de implementar estas medidas y pasando las olas de contagios más fuertes generó preocupación la manera de regresar la confianza a la gente en torno a estar en el espacio público, ya que los sitios donde hay mayores concentraciones de personas son aquellos donde se asientan las actividades económicas.

Así pues, la Ciudad de México se vio con la necesidad de reorganizar el espacio público en las zonas mencionadas de modo que se dieran las bases para continuar con las medidas de distanciamiento social. Por ello plantearon medidas que hablaban de aforos permitidos de acuerdo al giro y tamaño del inmueble en cuestión; aunque destaca que al final se trató de la administración de un recurso escaso y valioso como lo es el espacio público en la ciudad.

Al repasar la situación que vivió la capital del país y comprender la situación por la que pasaba gran parte de la población podemos pasar al siguiente apartado para entender las diferentes soluciones que se emitieron desde el GCDMX para atender la eventualidad sanitaria.

3.1. Programas y acciones del gobierno de la Ciudad de México ante la pandemia.

Se dará un repaso por las acciones, programas y políticas públicas implementadas por el gobierno a raíz que se presentó la pandemia. Sin embargo, antes traigo a colación la manera en como Hernández (2009) vislumbra la eficacia de las políticas públicas en tiempo de crisis, tal como ocurrió con la pandemia por COVID-19 en nuestra ciudad.

El autor menciona que la eficacia de las políticas públicas depende de su diseño y la implementación, desde luego por la prontitud con la que se presentan y comienzan a funcionar es fundamental que la intervención, injerencia y seguimiento del gobierno sea alta, no obstante, tiene un alto grado de presentar fallas ya que no corrió con los tiempos necesarios para realizarla, por lo que la revisión de las mismas es vital o de otro modo puede tener efectos colaterales no previstos para los ciudadanos.

A continuación se presenta la cronología de los eventos, así como las acciones emprendidas por el Gobierno de la Ciudad de México (GCDMX):

- La Ciudad de México permaneció en fase 1 de la pandemia desde el 27 de febrero de 2020 hasta el 24 de marzo de 2020. En esta fase, se consideraba que los casos de contagio provenían del extranjero. Se ingresó a la fase 2 con el anuncio de la Jornada Nacional de Sana Distancia, difundiendo medidas preventivas como el lavado de manos, el uso de gel antibacterial y la desinfección de superficies. Sin embargo, las actividades económicas continuaron.
- El 31 de marzo se declaró la emergencia sanitaria debido a la epidemia generada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19), y solo se permitieron continuar las actividades consideradas esenciales.
- En abril, se ajustó el Programa "Seguro de Desempleo", aumentando el presupuesto destinado a este programa y se implementaron facilidades de pago de derechos en favor de la ciudadanía. En mayo, el GCDMX publicó el "Plan Gradual hacia la Nueva Normalidad en la CDMX", que establecía la necesidad de reducir el ingreso de personas a los hospitales para determinar el retorno a las demás actividades económicas y sociales. Esta situación se evaluó a través del semáforo emitido por el Gobierno Federal para cada entidad, de acuerdo con el número de contagios. El resto de medidas se mantuvieron a lo largo del año

y se siguió instando a la población a evitar salir para reducir la propagación del virus.

- Este período de cierre de actividades generó enojo y desesperación entre la sociedad y los empresarios debido a la pérdida de empleos, cierre de negocios y aumento en los niveles de pobreza. La contracción del empleo se concentró especialmente entre los trabajadores de menor ingreso (Esquivel, 2020). El 46% de los trabajadores en el sector no establecido experimentó reducciones en sus ingresos, mientras que solo el 23.5% de los trabajadores pudieron continuar su empleo desde casa (INEGI, 2020).
- La Ciudad respondió con un Plan de Reactivación Económica que implicaba inversiones en la urbe y la generación de empleos temporales.
- Cabe destacar la respuesta del sector restaurantero ante el cierre de sus actividades. Los empleados de este rubro iniciaron protestas conocidas como "golpes de cacerola" para que se les permitiera reanudar sus labores, lo cual lograron al abrir con un límite de aforo a principios de 2021. Además, se establecieron normas de operación para la reapertura gradual de sus servicios, dando origen al "Programa Ciudad al Aire Libre".
- El Gobierno de la Ciudad de México implementó más apoyos económicos debido a los impactos de la pandemia, incluyendo créditos para pequeñas empresas y apoyos monetarios para empleados en restaurantes. También se adelantaron beneficios a las familias afiliadas a programas sociales como "Mi Beca para Empezar" y el "Apoyo a Útiles Escolares".
- A lo largo de 2021, se experimentaron cambios en la situación, marcados por el semáforo epidemiológico. Esto generó confusión y desesperación entre la población debido a la continuación de las medidas para evitar contagios y el cierre de actividades. Sin embargo, hubo varios momentos en el año en los que los contagios y hospitalizaciones disminuyeron, permitiendo que la Ciudad de México se mantuviera en semáforo verde durante varios meses.
- En septiembre de ese año, la Secretaría de Economía (SEDECO) anunció que todas las actividades económicas estaban autorizadas a reabrir, independientemente de si eran consideradas esenciales. Por lo tanto, los antros y discotecas recibieron la aprobación para volver a operar, aunque siempre con restricciones de aforo y medidas establecidas por el semáforo epidemiológico.

- Después de seis semanas en semáforo amarillo debido a la denominada "cuarta ola de contagios" en la Ciudad de México, la entonces jefa de gobierno, Claudia Sheinbaum, anunció que a partir del 7 de marzo de 2022 todas las actividades tenían permitido abrir.
- Esto llevó a instar a las escuelas de todos los niveles y universidades a unirse al regreso, junto con oficinas e instituciones públicas y privadas, para impulsar una "reactivación económica". Para este momento, la mayoría de la población ya había recibido al menos una dosis de la vacuna contra el COVID-19 y, en muchos casos, su refuerzo.

Habiendo hecho este repaso de eventos y acciones emprendidas por gobierno de la Ciudad de México y comprendiendo el contexto urbano y social en que se creó el programa "Ciudad al Aire Libre" podemos dar el paso de analizarlo en el siguiente apartado.

3.2. Características del programa Ciudad Al Aire Libre.

El programa “Ciudad al Aire Libre” nace de las demandas del sector restaurantero después de meses del cierre de sus actividades, esta situación provocó un detrimento a la actividad restaurantera, ya que la Cámara Nacional de la Industria Restaurantera, (CANIRAC) estima que en los dos primeros meses de cierre de actividades en los establecimientos significaron pérdidas cercanas de 500,000 millones de pesos.

De la presión del sector restaurantero y sus empleados se plantea al gobierno una “nueva relación con el espacio urbano” tal como lo afirma el documento “Ciudad al Aire Libre” que nace de la demanda de reapertura pero buscando minimizar los contagios.

Este programa plantea que los restaurantes puedan habilitar los espacios abiertos que permiten el distanciamiento social entre los comensales en las calles, específicamente en los cajones de estacionamiento y banquetas junto a los comercios en planta baja. El documento “Ciudad al Aire Libre” establece las medidas y lineamientos que los restaurantes deben seguir para ocupar el espacio público mientras se preservan las mejores condiciones para cuidar la salud de los comensales. Este tipo de acciones no son nuevas, ya que gobiernos de todo el mundo implementaron programas similares que buscaban el mismo objetivo de impulso a la economía y disminución de los contagios.

Repasando un poco ejemplos cercanos culturalmente a lo que se vive en la Ciudad de México se puede hablar del caso de la ciudad de Buenos Aires en Argentina que expidió la “Guía de Nuevos Usos del Espacio Público” (Buenos Aires Ciudad, 2020). donde detalla en su capítulo de “ampliaciones gastronómicas” las reglas que deberán seguir los restaurantes para colocarse en la calle. Es interesante que la normativa argentina incluye la colocación de artefactos de iluminación o calefactores; además el plazo de uso del espacio público es por una vigencia de cinco años.

El caso chileno fue tomado bajo la tutela del Ministerio de Vivienda y Urbanismo publicó la “Guía para el Distanciamiento de Terrazas Gastronómicas” donde explica a lo que se atienen los quieren colocar sus mesas en el espacio público. Incluso han ido un paso más al implementar un programa llamado “Terrazas Pro: Activación gastronómica de espacios barriales” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, 2020) impulsado mediante financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo. Básicamente dividen las intervenciones en espacio público en tres vertientes:

- a. Intervención plaza: mesas sobre la banquetta.
- b. Intervención calle: mesas sobre áreas de cajones de estacionamiento.
- c. Intervención veredón: mesas sobre el “arroyo vehicular” de las calles, en las que son cerradas para fines gastronómicos.

La capital colombiana, Bogotá, también dijo presente con su programa “Bogotá A Cielo Abierto” (Alcaldía de Bogotá, 2020) donde además de hablar de medidas similares a las anteriores, innova al colocar tabuladores de cuanto se debe cobrar por el uso del suelo urbano.

Similar a lo que veremos más adelante con el caso de la CDMX, el programa se ha consolidado para seguir a pesar del fin de la pandemia, no obstante, se hizo un llamado a que se privilegie el cuidado del espacio público y la inclusión. Este último aspecto es relevante, ya que busca garantizar que tanto peatones como comerciantes puedan compartir el espacio con las actividades de los sectores más desprotegidos como los comerciantes ambulantes y los artistas callejeros..

Mencionando un ejemplo del otro lado del Atlántico se encuentra la ciudad de Madrid en España que llamó a las extensiones de los restaurantes con el nombre de “terrazas covid”, no obstante ya se encuentran en una segunda etapa de su política debido a las quejas de vecinos sobre las acciones de los restauranteros generando la “Ordenanza de las Terrazas de Madrid” (Ayuntamiento de Madrid, 2022) en la que con nuevas reglas buscan el equilibrio entre la vida de los habitantes y el servicio de los establecimientos de consumo.

Regresando al caso de la Ciudad de México para registrarse en el programa “Ciudad al Aire Libre” los establecimientos mercantiles cuyo giro preponderante sea la venta de alimentos preparados deben seguir un sencillo procedimiento en la página de internet de la Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO) donde se descargará la constancia de aviso de estar dentro programa. Misma que se imprimirá y se colocará en un lugar visible del establecimiento que incluye información como: el nombre del restaurante, el nombre del titular del establecimiento y que acredite que se realizó un pago de derechos por un monto de \$3000 (tres mil pesos) al año.

Este último aspecto abre un espacio para la reflexión sobre lo debe costar el uso del espacio público y un bien tanpreciado como el suelo urbano, ya que existen zonas de las ciudad en que ese consumo lo pueden conseguir de una o dos mesas; parece que desde el gobierno no se le estaba dando demasiado valor al

aunque no olvido que una de las motivaciones del programa era la ayuda al sector de las pérdidas derivadas de la pandemia.

Para efectos del programa “Ciudad al Aire Libre” se entenderán como enseres en vía pública aquel mobiliario y estructuras que permitan la prestación del servicio de los locales beneficiados (Ciudad al Aire Libre, 2020), los cuales se dividen en:

- Desmontables: sombrillas, calefactores, mesas, sillas y bancos.
- Permanentes: toldos, plataformas, soportes, barreras físicas y señalética que no se hallen sujetos o fijos a la vía pública, es decir, que su colocación no implique obra o intervención al suelo, por lo que todo elemento debe ser autoportante.

Sin duda, este tema es relevante porque de acuerdo a lo revisado en el capítulo anterior la propiedad de la calle pertenece a la ciudad. Interpreto que fijarse al suelo se puede entender como un acto de reclamo del suelo urbano por lo cual me parece acertado incluir una disposición de esta índole.

Otro requerimiento es que los establecimientos no podrán exceder el 75% del aforo permitido al interior de los mismos en la zona de enseres en la calle. Medida que hace total sentido pensando que el programa nace precisamente de la emergencia por el COVID-19, de modo que no respetar el aforo supone no cuidar a los comensales del virus, además de no respetarse podría constituirse como una vía alterna para que los restaurantes consigan una mayor cantidad de metros cuadrados (m²) sin rentarlos.

Alineado a las medidas ya mencionadas, también se estipula que el espacio máximo que pueden ocupar los restaurantes corresponde a los cajones de estacionamiento existentes frente a la fachada del local comercial, en caso de no existir será de una medida de 2.20 metros de ancho y el largo de la fachada del establecimiento.

Otras de las reglas generales que quedan manifiestas es que el programa se aplicará en las 16 alcaldías de la ciudad y podrán utilizar las siguientes alternativas para colocar sus mesas, debiendo seguir el orden prelación, por lo que no se podrá escoger una opción sin antes agotar las anteriores, que son:

- Espacios descubiertos del propio establecimiento.
- Estacionamiento del propio establecimiento.
- Banquetas.
- Área de estacionamiento sobre el arroyo vehicular.
- Carril sobre el arroyo vehicular.

A pesar de la gran gama de espacios que presentan las autoridades, podemos mencionar que se reducen a dos, áreas privadas del restaurante donde no habían mesas como: patios, terrazas o estacionamientos internos; áreas públicas como: las banquetas y los cajones de estacionamiento. De tal modo que se puede interpretar que en el primer rubro solo podían optar los grandes restaurantes, mientras que el segundo era más accesible a cualquier local.

Para el caso de las banquetas se deja claro que sólo pueden ser usadas cuando el restaurante se encuentre en vías primarias o secundarias y tenga las condiciones para que al colocarse los enseres permita dos metros libres para los peatones.

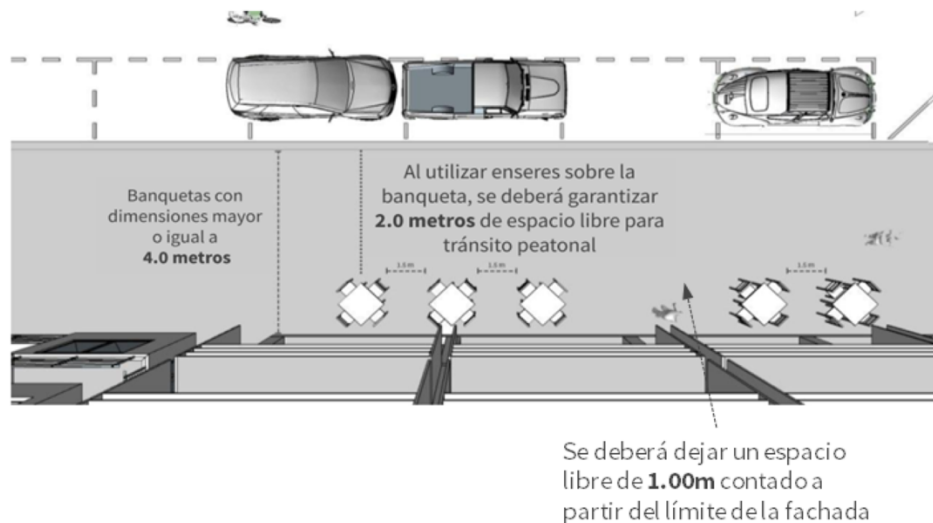


FIGURA 3.1. Colocación de enseres en banquetas con un ancho igual o mayor a 4.0 metros

Fuente: Manual de Especificaciones técnicas para la colocación de enseres en vía pública de la CDMX

En el caso de que haya un carril sobre el arroyo vehicular, solo se permitirá la colocación de enseres en esa zona si el establecimiento se ubica en una vía secundaria que carece de carril para estacionamiento, utilizando el carril del lado derecho de la circulación. Es importante mencionar que no está permitido colocar enseres en vías primarias, vías de acceso controlado, carriles exclusivos para transporte público, ciclovías, áreas verdes, camellones o mobiliario urbano.

Estas últimas reglas me parecen que evidencia de que secretaría emana el programa “Ciudad al Aire Libre” tratándose de la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) ya que desde luego es importante mencionar que tipo calles pueden recibir estas extensiones, no obstante, me parece que gran parte de los lineamientos tienen como origen una mentalidad pro-auto, ya que busca facilitar o entorpecer lo menos posible la movilidad en auto, sin embargo, deja una duda importante pensar si se comete un error al sólo tomar ese tipo de criterios como parámetros para hacer un programa que afectará a las vidas de gran parte de las calles de la ciudad.

Así mismo, no se deberá impedir el tránsito por los pasos peatonales, rampas, drenajes, zonas designadas a Ecobici, ni cajones de estacionamiento para personas con discapacidad. Se insta a dejar un metro de distancia entre las zonas de enseres de cada uno. Las nuevas extensiones de restaurantes no se podrán encontrar en esquinas y deberán estar alejadas de las mismas con al menos un cajón de estacionamiento de distancia. Si bien está medida repite los criterios anteriores, al menos se está procurando la figura del peatón.

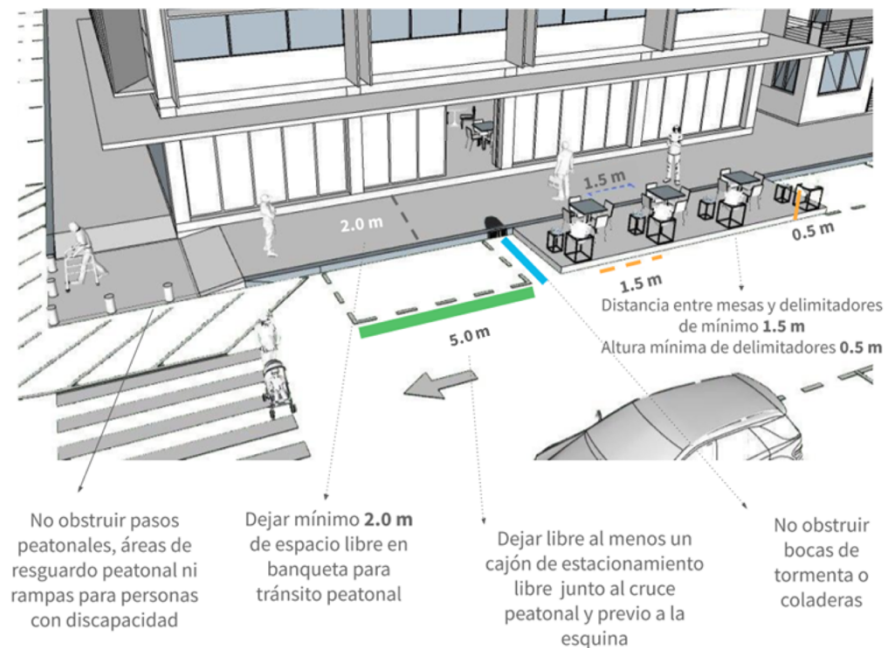


FIGURA 3.2. Colocación de enseres con restricciones.

Fuente: Manual de Especificaciones técnicas para la colocación de enseres en vía pública de la CDMX

Las mesas se deben disponer con una distancia de 1.5 metros entre cada una y alineadas en forma de zig-zag cuando existan dos establecimientos mercantiles juntos se deberá dejar un metro de distancia entre las zonas de enseres de cada uno. Las nuevas extensiones de restaurantes no se podrán encontrar en esquinas

no deben tener movimiento una vez instaladas y deberán ser de un armado sencillo que permita que sean desmontadas. Podrán ser instaladas diariamente o retirarse al finalizar las actividades, desde luego esto no incluye al concreto.

Deberán señalizarse con pintura amarilla de tránsito las áreas de enseres para que la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC) pueda regular el estacionamiento, el cual incluso cuando no esté en funcionamiento el restaurante no podrá utilizarse. Este punto me parece relevante ya que en el siguiente capítulo se detallará el análisis del sitio, pero se anticipa que en los recorridos esta fue una medida que jamás encontré y no es menor ya que ayudaría a la visibilidad de las amparadas al programa “Ciudad al Aire Libre”, además de que en condiciones de poca visibilidad o luz ayudaría a los automovilistas a evitar accidentes viales.

Al restaurantero se le pide desarrollar y ejecutar un plan de mantenimiento en el área extra de su local, el cual debe considerar los elementos de señalización, riego de la vegetación colocada y limpieza. De igual manera, esta medida amerita hacer una reflexión, ya que evidencia que el restaurante será el encargado de “mantener” el espacio, lo cual no estoy del todo de acuerdo. Hablando de la limpieza del lugar, esa se puede calificar como un mantenimiento, pero el verdadero desgaste y ocupación del lugar que utiliza el restaurante corre a cargo de la ciudad. Si reflexionamos este hecho, el GCDMX (por ende los ciudadanos con sus impuestos) fue el encargado de hacer el gasto para asfaltar el lugar que actualmente usan los locales comerciales, de modo que me parece cuando menos controversial pensar que ellos son los que le dan mantenimiento cuando en un mediano plazo será el propio gobierno de la ciudad el encargado de hacer ese mantenimiento.

Por último hablando de las sanciones y la supervisión de cumplimiento de los lineamientos descritos correspondientes al programa “Ciudad al Aire Libre” quedarán a cargo de la Alcaldía, aunque si lo requiere puede auxiliarse en el Instituto de Verificación Administrativa (INVEA). El Instituto está capacitado para apereibir a un establecimiento que no cumpla con lo descrito, en caso de reincidir será acreedor de una sanción de suspensión temporal de la actividad comercial por 15 días naturales.

Con esta revisión al programa “Ciudad al Aire Libre” se le puede dar al lector un panorama crítico de lo que incluye el programa, cuáles fueron sus motivaciones y que sustenta algunas de sus normas. De esta manera podemos pasar al siguiente y último apartado sobre los cambios que generó la pandemia a nivel de gestión urbana y el más reciente cambio se dio a principios del año en que se escribe este documento (2023) por lo que se trata de la modificación más vigente a la fecha.

3.3. Reforma a la Ley de Establecimientos Mercantiles

El 20 de enero de 2023 se publicaron en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México diversas modificaciones a la **Ley de Establecimientos Mercantiles** con el objetivo de regular la actividad de los restaurantes, desde luego lo que ocupa a esta investigación son los cambios aprobados por el Congreso de la Ciudad de México en materia de las nuevas disposiciones (o reiteración de las ya mencionadas) sobre los enseres en las calles.

Esta reforma supone un evento relevante al ser la oficialización en Ley del programa “Ciudad al Aire Libre” por lo que pierde su condición de programa que pretendió responder a una eventualidad como la pandemia por COVID-19, volviéndose una disposición que estará en nuestras calles.

Cabe mencionar que a pesar de esta situación aún cuando se escribe el presente documento es posible ver en la página del GCDMX que todo el compendio de normas, reglas de operación y publicación de gacetas está colocada en una página que lleva el nombre de “Programa Ciudad al Aire Libre” dentro de la página de la Secretaría de Economía (SEDECO). Quisiera hacer una breve acotación sobre el tema de las secretarías usadas en este programa “Ciudad al Aire Libre” ya que si bien se ha mencionado que el documento original fue expedido por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) lo cierto es que es un tema tan amplio que conlleva muchas dependencias para abarcar todo lo que involucra un programa de esta envergadura.

En el **artículo 6** de la Ley, se especifica que corresponde a la Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO) el administrar el sistema en el que cada restaurante se registrará para inscribirse a la modalidad de colocar sus enseres en la calle.

En estas modificaciones se saldan confusiones previas sobre las responsabilidades del Instituto de Verificación Administrativa (INVEA) y las alcaldías, ya que en el **artículo 7** de la mencionada se establece que al primero corresponde:

- Practicar las visitas de verificación del funcionamiento de los restaurantes solicitadas por la Alcaldía; así como aplicar sanciones cuando lo dicte la alcaldía ante alguna falta a las reglas de operación u omisión al proceso detallado con anterioridad.

Por su parte en el **artículo 8** menciona las obligaciones y facultades de las Alcaldías las cuales son:

- Elaborar y actualizar el padrón de establecimientos mercantiles que operan en sus demarcaciones y ordenar las visitas de verificación al INVEA.

En cuanto a las obligaciones y prohibiciones de los titulares, es decir, de los dueños de los restaurantes se estipula que los establecimientos deben tener su permiso o aviso generado por el sistema, impreso en el local y que sea visible y no pueden generar ruido al exterior que afecte a los vecinos.

El **artículo 14** establece que los restaurantes pueden colocar enseres e instalaciones que sean necesarios para prestar sus servicios, siempre que estén afiliados al sistema de SEDECO y el pago de derechos que establece el Código Fiscal de la Ciudad de México.

Aquí debo hacer una crítica ya que me parece un desacierto que después de haber tenido la experiencia de más de dos años con el programa, el único criterio que se pida sea estar afiliado al sistema, es decir, no se toman en cuenta varios de los aspectos revisados en la presente tesis. La autoridad debe recordar que instalarse en el espacio público implica más consideraciones sociales que únicamente pagar lo que establece el Código Fiscal.

En el **artículo 15** se menciona limitaciones y obligaciones de los restaurantes al colocar enseres:

- El espacio donde se coloquen debe ser contiguo al establecimiento mercantil, es decir, que se encuentre frente a la fachada principal de la entrada principal. Dejando claro que los enseres no pueden estar fijos en la vía pública.
- Al colocar los enseres se deberá respetar el paso peatonal con una anchura de al menos dos metros, entre los enseres y el arroyo vehicular.
- Se hace una reiteración de los espacios donde prohíbe la colocación de enseres a los que se agregan las calles que cuenten con ciclovía, calles primarias, áreas verdes, camellones y equipamiento urbano, entre otras.

Se repiten algunas de las medidas ya expresadas con anterioridad como el caso de cuando se coloquen enseres sobre el arroyo vehicular todas las barreras físicas deben ser desmontables, además de que continúan las restricciones a sobrepasar el 75% del aforo interior, los enseres no pueden utilizarse para la elaboración de los alimentos, las mesas deben estar a una distancia de 1.5 metros entre los

comensales y cuando se utilicen cortinas, carpas o similares se debe dejar descubierto permanentemente al menos dos lados de la zona de enseres.

Se manifiesta, además, que la Alcaldía puede ordenar el retiro inmediato de los enseres de un restaurante cuando se constate en una visita de verificación que su colocación o instalación incumple algo de lo señalado en la ley. Cuando lo mencionado ocurra el retiro deberá ser realizado por el propio restaurantero, en caso de que no lo haga, la Alcaldía podrá iniciar un proceso en los términos que la Ley de Procedimientos Administrativos de la Ciudad de México lo determine.

Sumado a lo expuesto, queda prohibido a los restauranteros colocar sus enseres o en ellos:

- En banquetas que se encuentren en esquina frente a una fachada de un restaurante, ya que al menos deberán dejarse 5 metros a partir de la esquina para colocar enseres.
- Colocar tablas u otros objetos al equipamiento de la ciudad (árboles, jardineras o infraestructura en general) que generen mesas o áreas para consumir alimentos.
- Colocar plataformas, macetas, señalética o muros de protección sobre banquetas.

El primer punto es relevante por una cuestión de seguridad vial, ya que los vehículos o las propias personas no pueden ver de manera clara si hay obstáculos de visibilidad para dar la vuelta o cruzar la calle; el segundo punto va de la mano con lo revisado de la propiedad de la calle, no se debe utilizar el equipamiento urbano como parte del mobiliario del restaurante, ya que pertenece a la ciudad; por último me parece interesante el tercer punto ya que no permite que se coloque nada en la banqueta que no sean sillas, mesas o sombrillas.

Además de lo señalado, se le otorgan atribuciones a la Secretaría de Seguridad Ciudadana para retirar de la calle los objetos que obstaculicen la movilidad o pongan en peligro de alguna manera a las personas y sus bienes.

Resulta relevante que de acuerdo en lo expuesto, existen 3 secretarías del Gobierno de la Ciudad de México involucradas: Secretaría de Economía (SEDECO) como la encargada de afiliar a los restaurantes a los inscritos al programa “Ciudad al Aire Libre”, la Secretaría de Movilidad (SEMOVI) como la encargada de la realización del documento original y de revisar de acuerdo a los parámetros marcados si una

calle puede recibir cierto tipo de enseres; por último también se le dan atribuciones a la Secretaría de Seguridad para retirar objetos que dificulten la movilidad. Estos aspectos son relevantes, ya que si se desea un buen funcionamiento del programa tal como está ideado se necesita de una buena coordinación entre estas dependencias, además de la responsabilidad que se les da de sancionar y/o verificar a las alcaldías y al INVEA.

Con este apartado se da por concluido este tercer capítulo, de modo que se cuentan con las herramientas para pasar al caso de estudio en la Avenida Clavería en la Alcaldía Azcapotzalco de la Ciudad de México, de modo que se tiene el conocimiento de lo que establece el programa “Ciudad al Aire Libre” y las últimas adiciones incluídas en la Ley de Establecimientos Mercantiles, así que se podrán realizar comparativas de lo que establece y lo que ocurre en la realidad.

4. Transformaciones en el Espacio Público de la Colonia Clavería: Análisis de Caso

La pandemia supuso cambios importantes en todos los niveles de la vida pública. Desde luego las ciudades y lo urbano no quedaron exentos y algunos de sus efectos han sido más duraderos como el caso de las extensiones de restauranteras a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”. Lo que comenzó como algunos restaurantes utilizando el espacio público se ha convertido en norma.

El objetivo del presente capítulo será dar respuesta a la pregunta planteada en un inicio: ¿Qué cambios se registraron en el espacio público (la calle) a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”? Así como el objetivo general de la investigación: Describir y comprender las apropiaciones generadas en las calles a raíz del funcionamiento del programa “Ciudad al Aire Libre”, analizando los efectos que se generaron a partir de su implementación y en relación a las formas de apropiación anteriores a la aplicación del programa en el caso de estudio en la Avenida Clavería en la Alcaldía Azcapotzalco (Ciudad de México).

Este capítulo se dividirá en cuatro apartados, el primero servirá para comprender el sitio de estudio y sus condicionantes, además de hacer un repaso de los aspectos históricos y un análisis socio-territorial al día de hoy; este incluirá mapas donde se detallan diversos aspectos del territorio a estudiar.

El segundo apartado buscará comprender cuáles son recursos económicos que genera la Avenida Clavería de modo que se puede comprender los intereses de los diversos actores por utilizar y/o apropiarse de la calle. El tercer apartado corresponde a analizar in situ las apropiaciones de la Avenida Clavería previo a la introducción del programa “Ciudad al Aire Libre”.

Por último se hablarán de las nuevas apropiaciones del espacio público que se generaron por el programa, además en dicho apartado por el tiempo del estudio se logró hacer una comparativa a un año de distancia entre lo visto en 2022 contra 2023 de modo que se podrán observar dos momentos en el mismo sitio con un año de diferencia, lo que permitirá ver si los efectos que generó el programa fueron duraderos o sólo fue cuestión de la coyuntura.

4.1. Clavería y Azcapotzalco: aspectos históricos y análisis socio-territorial actual.

El origen de la alcaldía Azcapotzalco donde se ubica la colonia Clavería se remonta desde tiempos prehispánicos siendo uno de los poderes de la región, para fines de esta tesis se iniciará el recuento de los procesos históricos a partir del 16 de diciembre de 1898 (Ayala Alonso, 1996) cuando el gobierno de Porfirio Díaz crea la municipalidad de Azcapotzalco en la cual se asentaban casas de campo sobre la Calzada México-Tacuba y cerca del pueblo histórico (Ayala Alonso, 1996).

Después de tiempos turbulentos llegados con el fin de la Revolución Mexicana comienza a principios del siglo XX la conexión de la alcaldía Azcapotzalco con el centro de la Ciudad de México con el tranvía que iba de Tacubaya a Popotla, mismo que transitaba por la calzada México-Tacuba (Ayala Alonso, 1996).



FIGURA 4.1. *Clavería a mediados de la década de 1930*

Fuente: Clavería Centenaria de María Elena Solórzano (2016)

Este medio de transporte supuso una oportunidad para inversionistas por la gran cantidad de suelo que se conectaba con las fuentes de empleo a zonas que hasta entonces habían sido periféricas. La colonia Clavería tiene su comienzo con la lotificación de la Hacienda de San Antonio Clavería en las primeras décadas del siglo pasado, aunque su primer nombre fue el de colonia de El Imparcial ya que se encontraba financiada por un periódico de la época con aquel nombre (García, 2003).

Hubo dos eventos específicos que evidenciaban el crecimiento de la industrialización de la capital, los cuáles se asentaron en Azcapotzalco como fue la

1943) que de igual manera requiere áreas habitacionales cercanas para las personas que laboran ahí; sumado a la traza unos años después (en 1947) de la Avenida Cuitláhuac que la limita al oriente, lo cual provoca un nuevo proceso de lotificación del otro lado de la vialidad que se constituyó en la actual Colonia Nueva Santa María. (Aguilar Marín, 2000).

Posteriormente se crearía la “Ampliación Clavería” en la que se lotificarían los lotes en los alrededores por lo que se sumarían 40 manzanas extras a las ya edificadas (Aguilar Marín, 2000), de igual forma estas nuevas casas ya abrazan el auge de movilidad de auto, por lo que ya incluirían en sus plantas bajas áreas para guardar los vehículos así como la inclusión de rampas y portones para tal efecto.

Como se puede observar en el mapa mostrado e intervenido, la línea roja muestra que la zona de estudio, se asienta en parte en la colonia Clavería original, mientras que el resto de la zona de estudio corresponde a “Ampliación Clavería” la cual años más tarde terminaría con unirse en una sola.

La colonia se puede catalogar como una con estilos eclécticos, es decir, la combinación de diversas tendencias o modas arquitectónicas que reflejaban el espíritu aspiracional de algunos de sus pobladores. Hoy en día varias de esas construcciones corren peligro de demolición ante la búsqueda de los actuales desarrolladores inmobiliarios para generar edificios de cuatro plantas en adelante.

Este repaso histórico tiene como objetivo demostrar que el lugar de estudio, Clavería, se trata de una colonia que tiene una historia afincada al desarrollo de la ciudad y su industrialización, de modo que observo que Clavería posee un arraigo a su territorio y en palabras de los vecinos (ver Anexo de Entrevistas) es una colonia en la que muchos de los hijos de los primeros pobladores aún residen hoy en día.

Clavería tiene costumbres afincadas desde hace tiempo como el mercado sobre ruedas que se asienta los días jueves sobre la calle Irapuato (ver color línea en color en la figura 4.3) y cómo se podrá ver en los mapas por presentar en el análisis socio-territorial, es el lugar que más comercio posee en la zona lo cual lo vuelve un punto al a muchas personas atrae por dicho dinamismo.

De igual modo, se comento en el repaso histórico la mayoría de las casas poseen entradas para vehículos, si recordamos lo expresado en capítulos anteriores, el automóvil es una los agentes de apropiación que más se observan en la Avenida Clavería. Este repaso histórico sirve como contexto y comprensión del sitio que abordaremos en las siguientes páginas.

Clavería en la Actualidad: análisis socio-territorial.

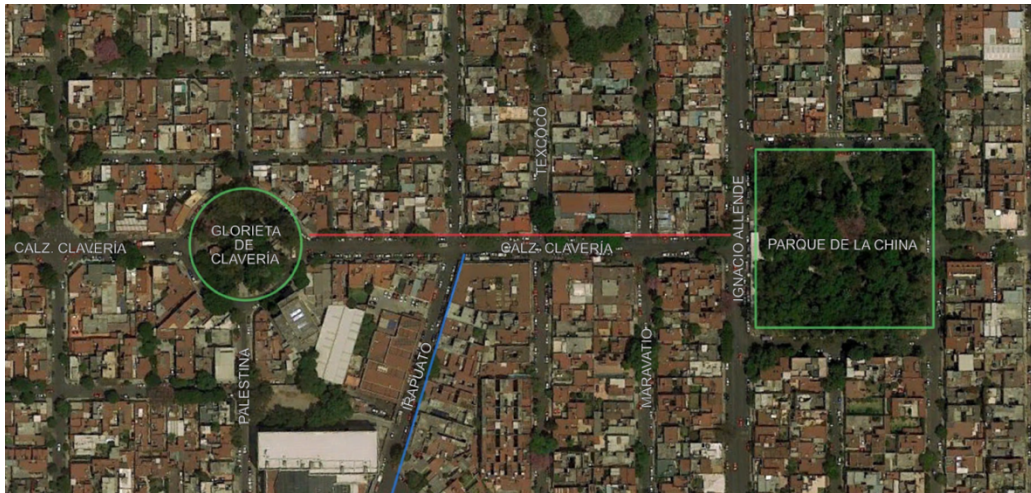


FIGURA 4.3. *Ubicación del sitio de estudio.*

Fuente: Elaboración propia

El sitio de estudio es la Avenida Clavería en la alcaldía Azcapotzalco de la Ciudad de México, delimitando el área de estudio al área comprendida entre las calles Palestina e Ignacio Allende. De modo que son dos zonas verdes las que limitan el área de estudio: la Glorieta de Clavería y el Parque de la China.

En el mapa se puede apreciar como las áreas verdes tienen un perímetro en color verde, la parte que se estudiará de la Av. Clavería se encuentra marcada en color rojo; por último se señala en azul la parte de la calle Irapuato donde se pone el mercado sobre ruedas los días jueves.

Si bien la colonia Clavería es en su mayoría una zona mayoritaria de vivienda, precisamente el tramo seleccionado es la parte más comercial de la colonia que reúne tanto locales como personas que visitan de otras colonias de la Ciudad de México.

Para hacer el análisis se han realizado mapas donde se identifican diversos aspectos que servirán para determinar aspectos de la zona, de manera que se podrán cruzar resultados del análisis territorial con lo que se pueda descubrir más adelante y realizar correlaciones con la información.

- Concentración de Oficinas.

La Avenida de estudio funge como el enlace entre las áreas de mayor concentración de oficinas de la zona, una hacia el límite que marca la Av. Azcapotzalco (que a su vez limita la Av. Clavería) y el otro con la Av. Cuitláhuac. Es destacable como su ubicación se da en las esquinas de las manzanas. La Av. Clavería representa una concentración de zona de oficinas en un área que claramente se puede visualizar como habitacional.

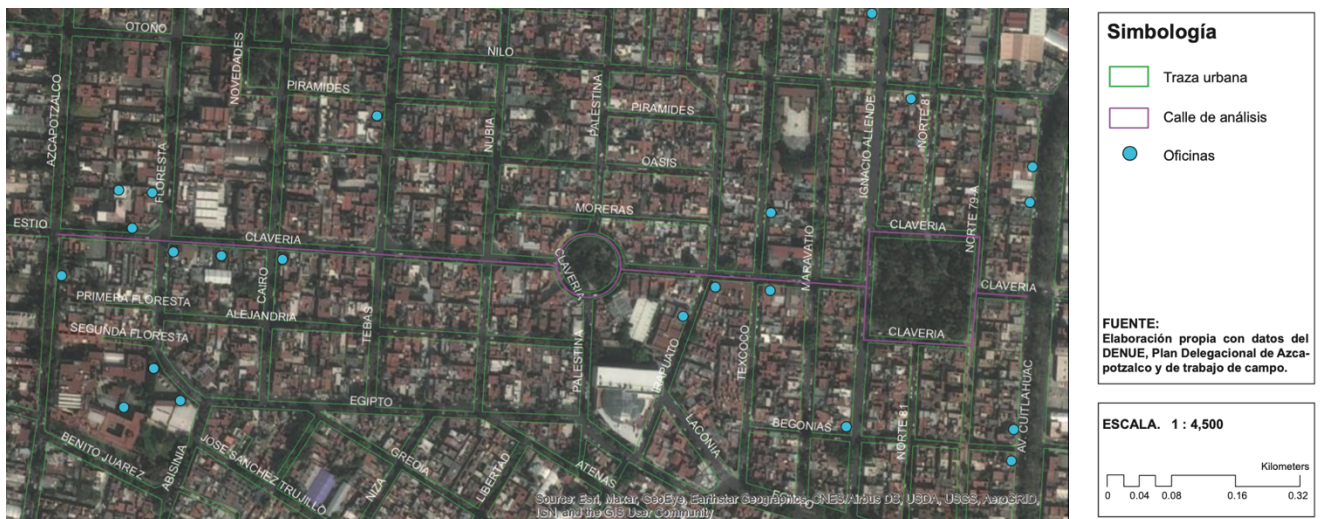


FIGURA 4.4. Concentración de Oficinas.

Fuente: Elaboración propia con datos del DENUE, Plan Delegacional de Azcapotzalco y de trabajo de campo.

- Concentración de Vivienda por Departamento.

La colonia Clavería es una que posee baja densidad por lo que en su mayoría se ven casas habitación unifamiliares, no obstante, hay tres zonas en el mapa que claramente muestran una concentración de vivienda en departamento: la primera es aquella que se ubica junto a la avenida Cuitláhuac que por su condicionante de eje vial permite un mayor potencial de construcción.

La segunda se ubica en la parte sur del mapa, zona que ha crecido con la aparición del centro comercial patio Clavería; por último, observamos una concentración mayor en la zona colindante a la avenida Azcapotzalco.



FIGURA 4.5. Concentración de viviendas por departamento.

Fuente: Elaboración propia con datos del DENU, Plan Delegacional de Azcapotzalco y de trabajo de campo.

- **Concentración de Comercio al Por Mayor.**

La colonia Clavería no es un punto clave de la actividad intermedia en la cadena de distribución de bienes, debido a que en su mayoría se coloca como una zona de vivienda, más que comercial.

Resalta que incluso la Avenida Clavería no posee gran cantidad de este tipo de comercio, sino que orienta más hacia la avenida Cuitláhuac que al ser un eje vial tiene salida a muchos puntos de la ciudad que facilita su distribución.



FIGURA 4.6. Concentración de comercio al por mayor.

Fuente: Elaboración propia con datos del DENU, Plan Delegacional de Azcapotzalco y de trabajo de campo.

- **Análisis Origen-Destino**

El distrito donde se está la Av. Clavería corresponde al 21, La Raza, por ello se utilizó como parámetro para observar el número de viajes al que llegan desde los municipios y alcaldías de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). En el mapa se resaltó los cinco puntos de los que llegan más viajes, destacando las alcaldías Cuauhtémoc y la Gustavo A. Madero.

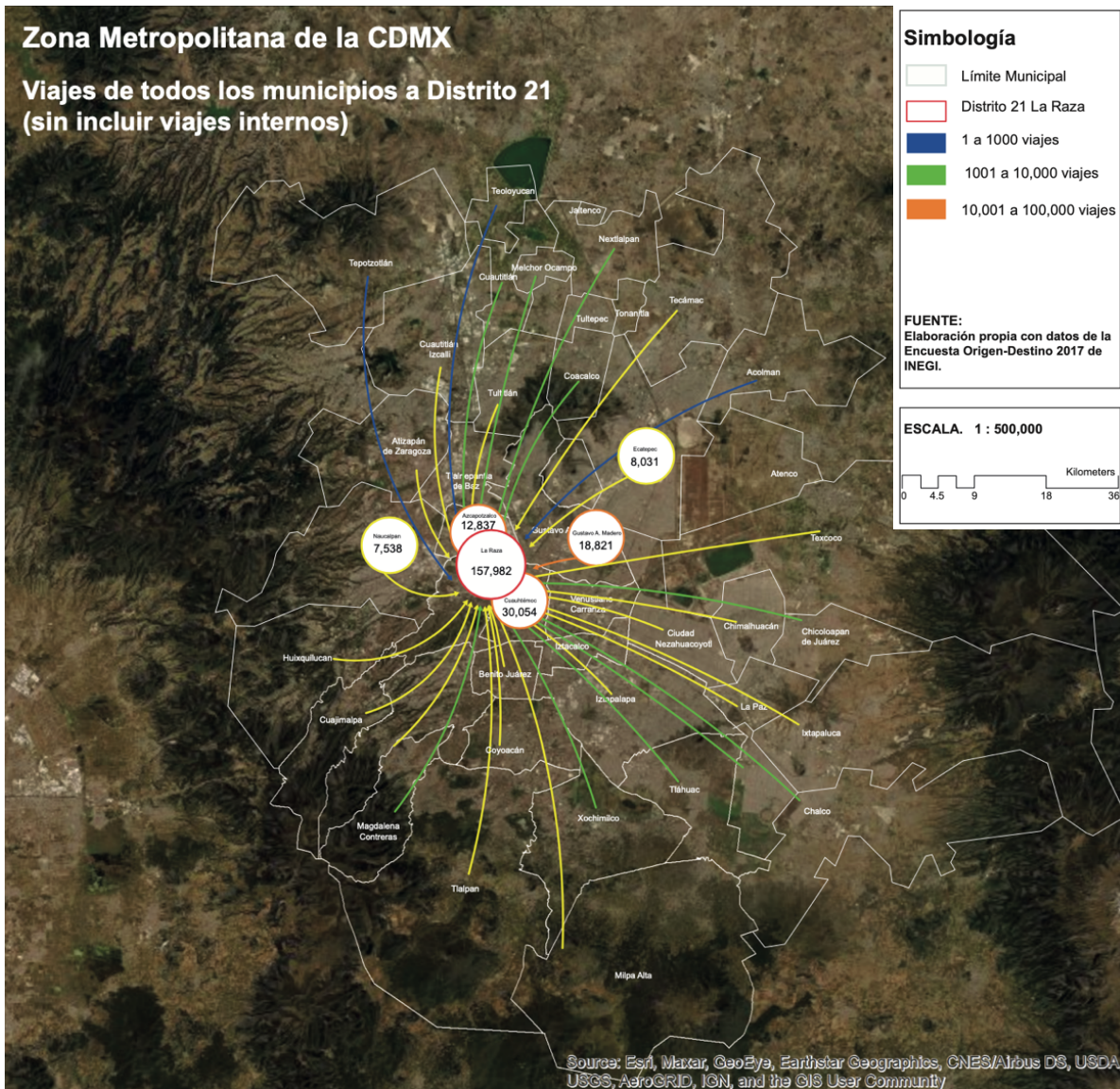


FIGURA 4.7. Análisis Origen - Destino.

Fuente: Elaboración propia con datos del DENUE, Plan Delegacional de Azcapotzalco y de trabajo de campo

Por cercanía y punto central de logística industrial y distribución de productos se puede inferir que el distrito 21 es un lugar donde mucha de la gente labora en Industrial Vallejo. De igual forma queda claro la gran cantidad de gente que se mueve de la ciudad central (Reforma, Centro Histórico, etc) hacia La Raza para fines como trabajar y estudiar.

Actividades por las que viajan las personas al distrito 21:

1. Regresar al Hogar
2. Ir al Trabajo
3. Estudiar
4. Van de compras.
5. Recreación.

Distritos que más visitan el distrito 21:

1. Distrito 21. La Raza.
2. Distrito 20. Industrial Vallejo.
3. Distrito 2. Buenavista-Reforma.
4. Distrito 1. Centro Histórico.
5. Distrito 16. Chapultepec-Polanco.

Con lo expuesto se considera que se cuenta con la información necesaria para abordar el sitio de estudio, en el siguiente apartado corresponde a analizar la Av. Clavería, en el tramo seleccionado entre la Glorieta de Clavería y el Parque de la China, para analizar los recursos que se generan en la Avenida Clavería y los intereses detrás de los diferentes actores implicados.

4.2. Recursos Generados en la Avenida Clavería.

En mi investigación he identificado a los principales actores urbanos que se apropian del espacio de los cajones de estacionamiento en las calles en Clavería. Esta clasificación está subordinada al agente económico ya que todos los actores buscan apropiarse de la calle para la obtención de alguna ganancia y/o beneficio económico, de modo que se detectó que todos los actores lo apropian para sacar réditos económicos de lo público. A continuación se presenta en la figura 4.8 un diagrama de elaboración propia en el que se detallan los diversos actores que se apropian del espacio en el caso de estudio de la Avenida Clavería en Azcapotzalco en la Ciudad de México:

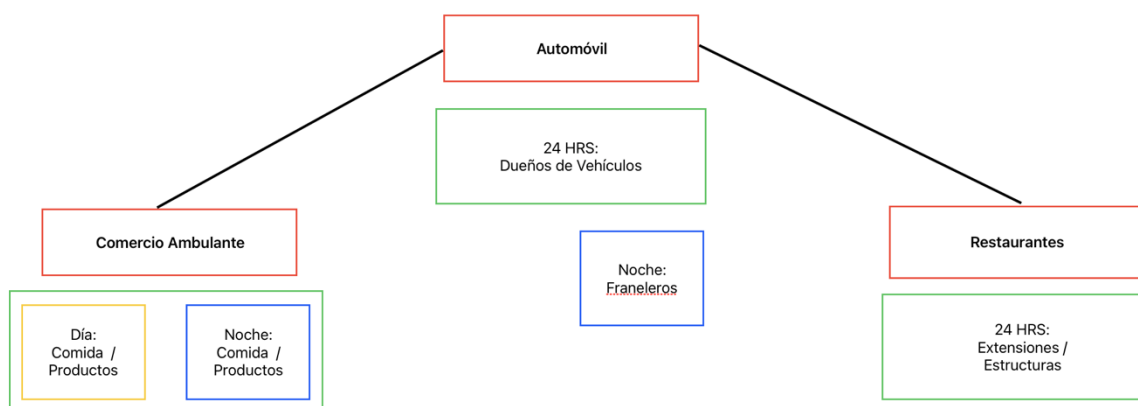


FIGURA 4.8. Actores que se apropian del espacio público en Av. Clavería.

Fuente: Diagrama de elaboración propia con datos recopilados en campo.

En el diagrama se observan encuadrados en rojo los tres actores que se apropian del espacio público de acuerdo a los recorridos realizados en el campo de estudio siendo las apropiaciones previas al programa “Ciudad al Aire Libre” el automóvil y el comercio ambulante y las posteriores al programa son las ejercidas por los restaurantes. Si bien se profundizará en el hecho de la duración de las apropiaciones del espacio público de cada uno de ellos más adelante, se observó que los actores comparten una apropiación de 24 horas del espacio público, sólo que cada uno lo hace a su manera.

En el caso del comercio ambulante son distintos los puestos que se colocan en el día y en la noche, sin embargo ambos ofrecen distintos productos o tipos de comida

de acuerdo a la hora del día, aspecto que también viene de la mano con el factor económico ya mencionado.

En el caso de los autos, los dueños de los vehículos ejercen la apropiación durante todo el día, ya que permanentemente utilizan los cajones de estacionamiento y áreas no previstas para que se coloquen como las banquetas o rampas; sumado a esto, por la noche los franeleros aprovechan la concentración de personas por consumir en los diversos restaurantes o puestos ambulantes lo que deriva en que regulen el estacionamiento en aquel momento del día.

Por último, también se detectó que las extensiones de los restaurantes (o también llamadas terrazas) se encuentran montadas, sin importar si hay horario de servicio del local comercial, por lo que se incurre en otra apropiación cuya duración comprende las 24 horas del día.

Los mencionados actores se clasificarán en dos categorías: consumo o espera, ya que ambas tienen la finalidad de consumir, pero la manera de apropiarse del espacio público es distinta en ambas.

- **Clasificación: CONSUMO** (Restauranteros)

Desde el punto de vista legal, los restauranteros tienen permitida la venta en la calle con nueva modalidad de sacar sus enseres a la calle gracias a la publicación emitida en la Gaceta Oficial de la CDMX (30/04/21), la cual fue oficializada en ley en (20/01/23) se estipula un acuerdo por la colocación de enseres en vía pública donde se marca un cobro por el uso del suelo urbano siendo de 3,000 pesos por todo el año.



FIGURA 4.9. *Extensión de restaurante.*

Fuente: Fotografía propia tomadas en la Av. Clavería. Diciembre 2021

Si bien, esta medida puede generar polémica ya que es un cobro del suelo bajo, pensando que con el consumo de algunas mesas durante un día es suficiente para pagar el cobro de todo el año.

Además hay restaurantes en las visitas que realizado a campo donde se constata que han utilizado esta medida como medio para extender el aforo de sus locales comerciales casi al doble en algunos casos, incumpliendo no exceder más del 75% del aforo tal como marca la ley lo cual repercute en más ingresos a los restauranteros.

En este caso se podría considerar que la ciudad renta el espacio público a los restauranteros, no obstante se observan varios abusos a las reglas de operación expuestas en las que se entrará a detalle en el capítulo 4.4. Repercusiones del Programa “Ciudad al Aire Libre”: nuevas apropiaciones del espacio público.

- **Clasificación: CONSUMO** (Vendedores Ambulantes)

Las alcaldías otorgan permisos para la venta en vía pública con un costo de 300 pesos y deben ser renovados cada 3 meses. Además del pago deben entregar documentos identificatorios, croquis del área donde venderán y descripción de la mercancía.

Se encuentran sujetos al Acuerdo Número 11/98 mediante el cual se emite el Programa de Reordenamiento del Comercio en Vía Pública y los Criterios para la Aplicación.



FIGURA 4.10. Comercio Ambulante.

Fuente: Fotografía propia tomada en la Av. Clavería. Diciembre 2021.

Obteniendo obligaciones como mantener limpia el área de venta, evitar la fijación de elementos de protección de lluvia en mobiliario urbano, los puestos no pueden medir más de 2m² dejando claro que las disputas la alcaldía los resolverá.

No puede negar el hecho que además de los costos que se plantean de manera formal, los propios comerciantes deban destinar algo de su recurso a pagar de manera extra-oficial a personas que les cobran cuotas extras.

Además de los puestos ambulantes que se ponen a diferentes horas del día en la Avenida Clavería, también se debe mencionar la colocación del tianguis sobre ruedas en la calle de Irapuato los días jueves.

En este caso se podría considerar que la alcaldía renta el espacio público a los vendedores ambulantes.

- **Clasificación: ESPERA** (Franeleros y Automóviles)

Los “franeleros” o “cuidadores de vehículos” tienen sus actividades protegidas y reguladas por la Secretaría del Trabajo y Fomento al Empleo como “Trabajadores No Asalariados” y sujetos a la Ley de Cultura Cívica de la Ciudad de México. No obstante pueden ser objeto de las siguientes sanciones:

En primera instancia el **artículo 27** señala con infracciones a quienes atenten contra la tranquilidad de las personas mientras se encuentran en el espacio público, por eso queda como falta a aquellos que prohíba la utilización de los bienes que están al alcance de todos y son previstos en la norma como de dominio público de uso común.



FIGURA 4.11. *Franelero.*

Fuente: Fotografía propia tomada en la Av. Clavería. Agosto 2022

Mientras tanto en el **Artículo 28** se detallan las acciones contra el bienestar de las personas mientras usan el espacio público:

- Obstaculizar o entorpecer de cualquier manera la utilización de la calle, así como la libertad de movimiento de los ciudadanos, a menos que se cuente con un permiso o una justificación válida para hacerlo.

Antes de finalizar, quisiera comentar sobre el tema de los autos también ejercen una apropiación por fines económicos ya que las personas que dejan sus autos en la vía pública están utilizando un espacio que podría tener cualquier otro uso, pero optan por utilizarlo; de modo que ahorran dinero al no pagar un estacionamiento o pensión nocturna para dejar sus vehículos.

La idea arraigada del estacionamiento “gratis” es falaz, ya que esta acción genera una subutilización del suelo urbano que se ha normalizado por la costumbre de que en las calles debe haber espacio para aparcar el vehículo de modo que se priva de usar espacio para una infraestructura que podría ser de mayor provecho para el grueso de la población y no sólo para un particular.

Habiendo revisado a los diversos actores que ocupan el espacio público por fines económicos se puede dar paso al siguiente capítulo donde se detallan las apropiaciones previas al programa “Ciudad al Aire Libre”.

4.3. Apropiaciones del espacio público en la Avenida Clavería previo al Programa “Ciudad al Aire Libre”.

En el presente apartado se repasarán las apropiaciones del espacio público percibidas en las visitas campo, las primeras (el mercado sobre ruedas y el comercio ambulante) tienen sus raíces en la informalidad mientras que la tercer apropiación que se analiza corresponde al auto.

En este apartado se podrá observar como utilizan el espacio estas apropiaciones y ver de qué manera se correlacionan con los efectos del programa “Ciudad al Aire Libre”.

- *Mercado sobre Ruedas*



FIGURA 4.12. *Mercado sobre ruedas.*

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

Los jueves se asienta un mercado sobre ruedas en la calle de Irapuato que es colidante a la Avenida Clavería, no obstante, se aprecia como parte de la avenida adopta esta misma condición abarcando grandes porciones de la misma.

La apropiación del espacio resulta es una combinación de elementos que toma el área de los cajones de estacionamiento (donde los vendedores ambulantes usan sus vehículos como soporte), la banqueta y con cuerdas o mecatres se agarran de las fachadas y toldos de los locales establecidos.

El área que corresponde a la venta de bienes es difusa ya que incluso vendedores llevan sus mercancías cargando a través de las banquetas y ofertándolas a los peatones, de modo que no hay un área definida para la venta.

En entrevista con la COPACO de Clavería, Isabel Mendoza, comenta la situación que ella vive y parte de los vecinos ante este mercado sobre ruedas:

“el problema se presenta... el día jueves que es cuando está el mercado sobre ruedas y todo el mundo se sale del espacio”.

Así que se puede argumentar que si bien constituye una fuente de trabajo para muchas personas y la atracción de visitantes para abastecerse de sus productos, por parte de los vecinos más próximos a su colocación puede ser percibido como problemático.



FIGURA 4.13. Interior de mercado sobre ruedas.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

- Comercio Ambulante

La Avenida Clavería posee una vocación comercial, misma que está al acceso de todos los bolsillos ya que, además de los restaurantes establecidos, la avenida cuenta con una gran cantidad de puestos ambulantes de comida que cambian conforme el paso del tiempo.



FIGURA 4.14. Comercio ambulante sobre banqueta.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Abril 2022

Se muestra como se coloca una gran lona que da sombra a los cocineros y comensales, los cuales se extienden en el perímetro del comercio y junto a la fachada de un edificio de la Avenida Clavería dejando un área libre para los peatones.

Nuevamente retomo el testimonio de la COPACO de Clavería, Isabel Mendoza, para dar su perspectiva de lo que representa el comercio ambulante y su peligros colaterales de acuerdo a su visión:

“Esto viene porque al haber ambulantes ha habido problemática de basura, exceso de basura, ha habido problema de que, pues se estancan los lugares, son lugares que están hechos en su mayoría para poder tener accesos a estacionamientos, muchas veces se encharcan y en tiempo de lluvias es una situación muy, muy problemática.”

Así que se puede argumentar que comparte perspectivas ya atisbadas en el marco conceptual sobre como los comerciantes ambulantes reciben connotaciones negativas más allá de su propia actividad de venta. Por lo que resulta relevante añadir el testimonio de la Rosalía Herrera, Concejal y Presidenta de la Comisión de Planeación y Desarrollo Económico en la Alcaldía de Azcapotzalco, sobre el comercio ambulante:

“El ambulante...definitivamente no tienen orden y se nota.”



FIGURA 4.15. Comercio ambulante sobre banqueta.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

En la segunda imagen se muestra como dos comercios no establecidos contiguos, restan una gran cantidad de área para el paso del peatón. Guarda un esquema similar a la primera imagen donde se colocan asientos en un lado de la calle, reduciéndose a un pasillo.

Observo que de acuerdo a la hora del día a la que acuda a realizar la observación no participante, los puestos cambian de giro, es decir, mientras que las mañanas y tardes ofertan comida (frutas, verduras y productos perecederos en general) cuando acudo en las noches cambian a venta de comida callejera preparada por personas distintas a las que ocupaban el espacio en el día.

De igual manera, hay productos que se ofrecen los fines de semana exclusivamente o los días “especiales” como podrían ser la venta de flores (relacionada a la proximidad de una iglesia cercana) o los globeros.

El concepto del tiempo y el espacio se muestra presente tal y como se abordó en el apartado 1.1.2. *Espacio, tiempo y poder*, en el cual se retoma los planteamientos de Giddens (1995) donde marca la incidencia del factor tiempo en la conformación del espacio y cómo afecta, a su vez, a la vida cotidiana de los habitantes. Incluso ya advertía la transformación del tiempo y la conversión del espacio en mercancía que es lo que se puede atisbar en los recorridos realizados a pie. Considero que también Mafessoli (1997) retoma el tema expuesto hablando sobre cómo tiempo y espacio se determinan a través de las prácticas sociales para la producción y venta de bienes.



FIGURA 4.16. Comercio ambulante de acuerdo a la hora del día.

Fotografías propias tomada sobre la Av. Clavería. Octubre 2022

En las imágenes se observa como el mismo espacio es utilizado de manera distinta durante el día que en la noche, en la primera imagen para venta de frutas y en la segunda para venta de artículos de animes japoneses. El puesto no cambia sólo en la mercancía sino en su conformación, mientras el primero es una carreta modificada, el segundo presenta una estructura, carpa y áreas de exposición de los productos.

- *Automóviles*



FIGURA 4.17. *Auto sobre banqueta.*

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

Es común que los residentes o los locales comerciales pongan vehículos sobre la banqueta. El problema de los autos entrando en espacios que no les corresponden es un evento que se da a todas horas.

No obstante en la noche repercute en mayor medida con el tránsito vehicular, debido a que muchos coches, ante la falta de estacionamiento cercano a los restaurantes, comienzan a estacionarse en doble fila, generando grandes afectaciones a la fluidez de los vehículos.

La segunda fotografía demuestra que el tránsito peatonal no queda exento de las afectaciones ya que las apropiaciones en la banqueta continúan en las noches (precisamente cuando se registra mayor afluencia de personas).

Esto se retrata con un vehículo que reduce la calle a un pasillo, el cual a su vez, es ocupado en gran medida por personas que esperan su turno para consumir en un local de churros.



FIGURA 4.18. *Auto sobre banqueta.*

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Junio 2022

Dicha situación se suma a vendedores ambulantes que promocionan cobertores dejando poco espacio para el ideal que muchos autores entienden por el espacio público.

Al realizar los recorridos peatonales pude constatar que a pesar de que la ocupación de los autos sobre las banquetas es una práctica cotidiana que se da en todo el día, una cochera presenta un uso dual de acuerdo a si es de día a de noche.



FIGURA 4.19. *Apropiación de cochera de acuerdo a la hora del día.*

Fotografías propias tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

De acuerdo al momento del día la reja se vuelve flexible permitiendo que el coche entre en el interior de la vivienda, mientras que en el día se deja fuera de la casa el vehículo y la reja adquiere una posición lisa que da apariencia de la forma que puede tomar unas horas después.

Si bien, este es el único caso de este tipo que he podido observar en la zona de estudio se trata de un reflejo de la actitud que varios dueños de vehículos tienen sobre el frente de sus hogares e incluso, la banqueta, es parte de su propiedad; de manera que se privatiza el espacio que debería ser de todos.

Las apropiaciones revisadas también reflejan el concepto de espacio-tiempo revisado en el marco conceptual de modo que enlazando lo visto en este apartado y el previo, podemos observar que las apropiaciones son condicionadas por el tiempo, ya que de acuerdo a la hora del día hay distintas formas de obtener beneficios económicos lo cual hace que se observe un espacio condicionado por el mercado y el consumo que genera.

Los aspectos descritos nos llevan al eje central de la tesis, es decir, poder responder a la pregunta de estudio sobre cuáles fueron los cambios que se registraron en el espacio público a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”.

4.4. Repercusiones del Programa “Ciudad al Aire Libre”: nuevas apropiaciones del espacio público



FIGURA 4.20. Cambios en el uso del espacio público por parte de los restaurantes.

Fuente: Fotografías tomadas de Google Earth (excepto la última esa es propia) en la Av. Clavería. Agosto 2022.

La apropiación del espacio público por parte de los restaurantes es perceptible a través del análisis que se obtiene tras verificar el estado de un local comercial en planta baja al que se puede ver como paulatinamente va ganando terreno en pocos años.

Es evidente cómo inicialmente se extendió a los cajones de estacionamiento en forma de sombrillas y delimitado por pequeñas macetas, no obstante, a partir de mediados de este año es notorio como se sustituyeron las sombrillas por un toldo permanente que genera que la calle se vuelva un pasillo más que el espacio al que debería estar destinado la movilidad de los habitantes de la ciudad.

La imagen de “Agosto de 2022” evidencia como se llenó el toldo de instalación eléctrica generando que sea difícil determinar en qué punto comienza y en qué punto acaba el restaurante, de modo que se puede hablar de una frontera difusa en favor de los establecimientos mercantiles.

La expansión de su área de influencia y de ocupación es visible, si bien, antes el área de cajones de estacionamiento sólo era utilizada por coches y ahora por

restaurantes, se puede apelar a que el cambio de usos es positivo, sin embargo, la realidad es que ambos son usos particulares en el que sólo se beneficia a particulares mientras se usa el espacio público que debería ser de todos.

Incluso llama la atención como utilizando el mismo tipo de análisis la manera en que una taquería que marca el área de su extensión con macetas en los cajones de estacionamiento en su frente, termina por “oficializar” la ocupación del espacio que ya ejercía desde años.



Enero 2018



Junio 2022

FIGURA 4.21. *Comparativa de apropiación de taquería con el programa “Ciudad al Aire Libre” y sin el mismo.*

Fuente: Fotografía tomada de Google Earth (Enero 2018). Fotografía propia Junio de 2022.

Como muestra está la comparativa en la que se muestra una imagen de enero de 2018 en la que se observa cómo mediante “estorbos” en forma de sillas y cajas de plástico, el propio comercio ya ejercía un control sobre dicha área.

Como parte del análisis territorial se mapearon los puntos donde restaurantes han utilizado el programa Ciudad al Aire Libre en la Avenida Clavería y la zona de alrededores.

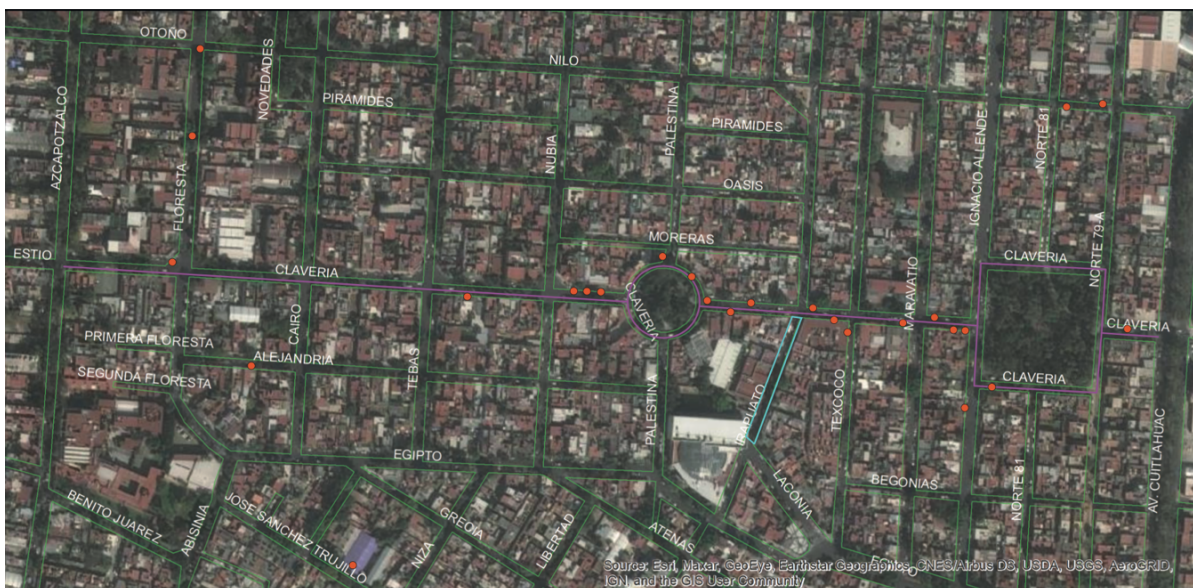


FIGURA 4.22. Ubicación de los restaurantes que tienen el esquema de “Ciudad al Aire Libre”.

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados en trabajo de campo.

La Avenida Clavería se muestra claramente como el referente en cuestión de establecimientos en la zona, lo cual ha llevado que a partir de la puesta en marcha del programa “Ciudad al Aire Libre” muchos establecimientos sacarán sus enseres a las calles.

Es destacable, como la avenida tiene una gran ocupación de estas terrazas. También se muestra el área de ocupación del mercado sobre ruedas que se pone los jueves en la calle de Irapuato, sin duda ambos fenómenos responden a la atracción que genera la calle por su vocación comercial y pública.

A continuación, se muestra el esquema que refleja los cambios en el espacio en la Av. Clavería.

- *Análisis Fotográfico del Estado Actual*

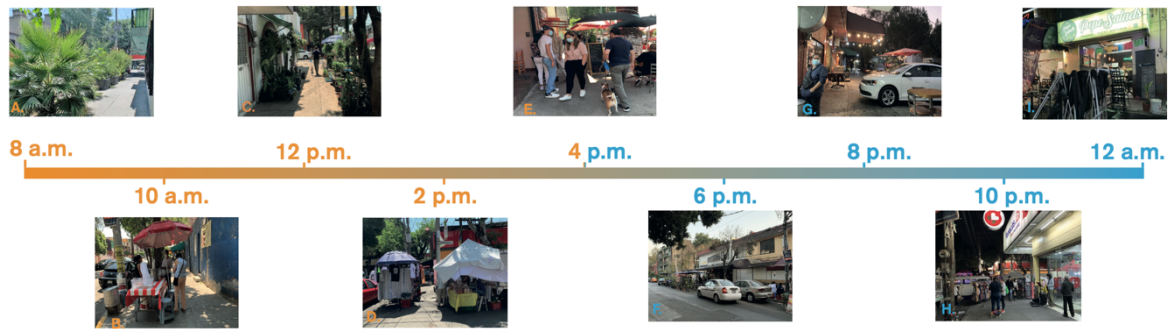


FIGURA 4.23. Registro de actividad en la Av. Clavería.

Fuente: Elaboración propia.

Para realizar este análisis se ha visitado la zona de estudio durante distintos días, semanas y meses. Buscando registrar las diferencias en el espacio público para dar un análisis con base en los patrones de conflictos generados a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre”.

Los restaurantes amparados con el programa “Ciudad al Aire Libre” de forma similar a los vendedores ambulantes utilizan el área designada a los cajones de estacionamiento para colocar sus enseres, aunque lo llevan un paso más allá al colocar tarimas, macetas y bardas de madera para delimitar su área.

Así mismo se aprecia como utilizan parte de la banqueta para extender su área comercial e incluso ponen letreros y publicidad de gran formato para anunciar sus productos. Mientras que el “Restaurante Che!” utiliza un toldo permanente de metal para abarcar toda la banqueta hasta el área de cajones de estacionamiento, se constata como el local de al lado utiliza un techo rojo que únicamente abarca área en el arroyo vehicular.



FIGURA 4.24. Apropiación de los restaurantes en cajón de estacionamiento y banqueta.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

A raíz del programa “Ciudad al Aire Libre” los cajones de estacionamiento se han vuelto extensiones de los restaurantes en la calle. Estas ampliaciones ocupan el espacio sin importar la hora del día, ya que incluso vacías, declaran a quién pertenece ese suelo urbano.

En este caso los enseres restauranteros son móviles con sillas y mesas de plástico blanco, sombrillas y macetas para delimitar su área, no obstante, se aprecia una acumulación de elementos, debido a que otro local comercial decidió colocar una banca de espera propia de un consultorio médico en la calle y una persona dejó su bicicleta junto a ella mientras permanece vacía.



FIGURA 4.25. Apropiación de los restaurantes en la mañana.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

A la situación descrita sumamos un vehículo estacionado sobre la banqueta siendo uno de los temas que aqueja la avenida comercial, reduciendo de manera drástica el espacio peatonal libre.

A raíz del “Programa Ciudad Al Aire Libre” hay restaurantes en la avenida Clavería que se han apropiado el suelo urbano de manera permanente, para muestra este restaurante ha colocado un gran toldo de metal que remata en una estructura

soporta un vidrio e instalación eléctrica haciendo difuso donde está la calle y donde el comercio.



FIGURA 4.26. Toldo metálico fijado al suelo.

Fotografía propia tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2022

Si bien el programa “Ciudad Al Aire Libre” contempla que los elementos de los restaurantes no deben ser fijos, claramente este restaurante incumple este aspecto, incluso bardeando parte de la banqueta con un muro a media altura y otro con una maceta.

Al respecto, y retomando la entrevista realizada a Gabriela Salido, Diputada del Congreso de la Ciudad de México y presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público comenta lo siguiente:

“Mira el programa en sí no es malo, lo malo es la aplicación, lo malo es la falta de supervisión, lo malo es el abuso de la explotación. El lograr el equilibrio de este tipo de programas podría generarnos una relación virtuosa en la que tú tendrías el apropiamiento de la calle de una manera ordenada....”.

“Pero cuando pasas el punto de equilibrio, pues los beneficios se invierten ¿no? Y en lugar de ser un elemento de seguridad, hay inseguridad. El tema del ruido, por ejemplo, el tema del ruido es una cosa que hoy por hoy creo que es una de las quejas más grandes que tenemos. El reconocimiento del espacio público como un derecho en la ciudad. También hay que reconocer el tema del ruido como un tema de salud pública.”

Es así que la diputada plantea que si las faltas a las reglas de operación se atendieran podría haber un manejo mejor del programa, no obstante, tuve que indagar sobre que entiende por “una manera ordenada” ya que como se ha revisado a lo largo del presente trabajo, las calles son receptoras de una serie de actividades que sobrepasan las que marcarían el “deber ser” de una calle. A lo cual la diputada argumenta:

“Es un tema de educación, de todos. Es un tema de legislar los pendientes por legislar....(en) la Ley del Espacio Público, la Ley de Trabajadores No Asalariados que esta lo que buscaría, sería regular a todos”.

“Los vecinos hacen sus presupuestos participativos apropiándose en muchas ocasiones del espacio público y después no piensan que va a pasar con ese espacio que modificaron”.

“No, hay una política clara respecto al espacio público, por un lado, te dicen que no hay que privatizar...otro lado, pues venden a cachos el espacio público ¿no?”

Intuyo que más allá de regular a todos los actores que hemos revisado en el documento existen acuerdos que van más allá de la norma que no la contemplan, pero que al menos la norma debería prever su existencia para estar ajustada a la realidad y no insertarse en la realidad desde la óptica de lo ideal sino de lo real.

Así mismo me parece relevante sus críticas tanto a los habitantes como al gobierno mismo, siendo que a los primeros les cuestione sus prácticas de apropiación por parte de los ciudadanos, donde deja latente su preocupación porque pasa después de esas acciones. Mientras que al segundo, diga sobre la contradicción en la que se cae al decir que el espacio público es de todos mientras se “venden” fragmentos del mismo.

Análisis de los Usos de la Calle: Mayo 2022

Una vez hecho el análisis e identificación de los actores y los usos que se dan en la Av. Clavería con la observación no participante se constataron las principales redes de relación entre personas y objetos, por ello se marcan en el mapa con una línea punteada.

En el mapa se le dieron colores a los diversos usos en el espacio, cuando esa actividad se repite en alguna de las visitas con frecuencia se coloca una capa o layer del mismo uso y se sobrepone de tal forma que a mayor saturación indicará una mayor frecuencia del uso.

Se hace la acotación del año ya que más adelante se hará una comparativa de la forma en que se ocupa la calle en la zona de estudio, de modo que se podrá entrar con mayor detalle en los cambios registrados en el espacio público a raíz de la implementación del programa “Ciudad al Aire Libre”.

- Área de Estudio

En este primer diagrama se representa la zona de estudio de día y cómo se apropian del área de estudio los distintos actores. Se representa con diversos colores que se relacionan a lo que especifica la simbología en la parte superior de cada diagrama.

Aquí se retoman lo revisado en el marco conceptual donde se hace énfasis en la relación del tiempo con el espacio y como se va modificando de acuerdo a la hora del día que se haga el análisis.

Cómo se puede constatar las mayores variaciones suceden en las área de banqueta y de cajones de estacionamiento y los actores que generan esta diferencia de intensidad en su uso son los restaurantes y el comercio ambulante.

De igual forma es remarcable el como las áreas de ocupación se ensanchan en su mayoría en la noche, es decir, indica un mayor uso del espacio público en la noche que va a tono con la cantidad de restaurantes y en particular de taquerías que hay en la zona.

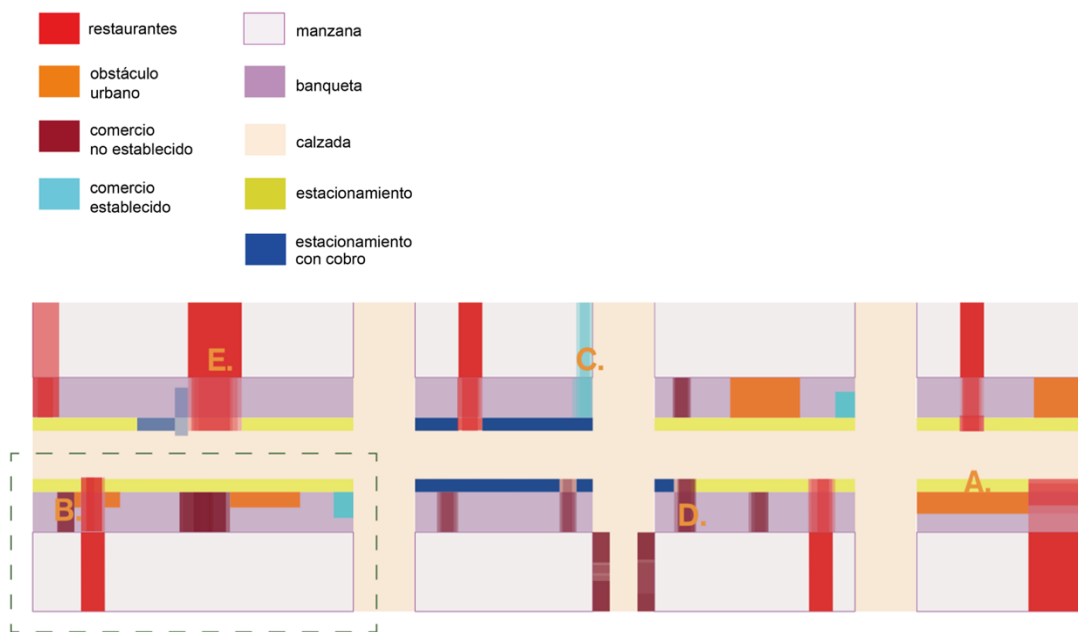


FIGURA 4.27. Mapeo del Estado de Apropiaciones del Espacio Público en el Día. Mayo 2022.

Fuente: Elaboración propia.

Los elementos que no modifican su frecuencia siendo su presencia constante y estática son los obstáculos urbanos (en forma de jardineras, postes, mobiliario urbano en general y árboles) así como el comercio establecido que son representados por dos puestos de revistas en esquinas que aunque no abran en la noche siguen ocupando el espacio peatonal.

Hablando del estacionamiento únicamente los cajones en la parte central del área de estudio son los que cuentan con franeleros que cobran por el uso del espacio, aspecto que coincide con el área de comercio no establecido que venden en las mañanas productos de consumo como verdura y fruta.

La situación del estacionamiento cambia durante la noche ya que de ser únicamente la parte central la que está controlada por franeleros cambia a ser el total de la calle y se observan muchas áreas donde los vehículos se estacionan en doble fila.

Mientras tanto en el esquema nocturno podemos observar cómo hay usos se incrementan como es el uso de la banqueta y los cajones de estacionamiento por parte de los restaurantes, así como del “estacionamiento de cobro” por parte de los franeleros.

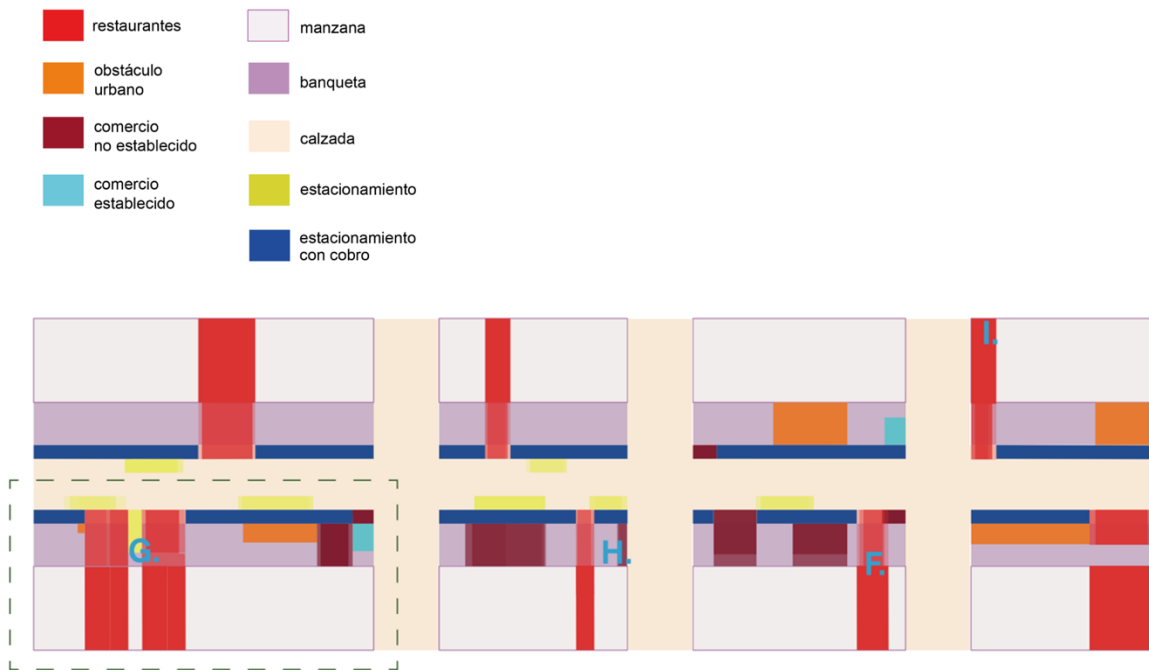


FIGURA 4.28. Mapeo del Estado de Apropiaciones del Espacio Público en la Noche. Mayo 2022.

Fuente: Elaboración propia.

En las figuras 4.27 y 4.28 se presenta en un recuadro punteado el cuadrante inferior izquierdo, ya que es el área que se toma como base del análisis relacional de los actores urbanos al utilizar el espacio público.

Para dicho análisis se dividieron los elementos observados en la calle para determinar la clasificación en actores y objetos. En el caso de los primeros se optó mencionarlos por su actividad ya que nos centramos en este estudio en los usos y formas de ocupación del espacio público.

A pesar de dicha forma de organizar a los actores se mantiene el foco en los tres principales agentes que se apropian de la Avenida Clavería como es el comercio ambulante con la figura de los vendedores y la relación que establecen con los consumidores, los restaurantes con la figura de los servidores que serían los meseros de los locales comerciales y por último la presencia de los vigilantes que corresponde a los franeleros que ejercen su oficio en la calle.

Los actores mencionados a su vez se relacionan de diferentes maneras con los paseantes que son los peatones, los custodios que son los policías, los cargadores que suministran de ingredientes y productos tanto a los puestos ambulantes como a los restaurantes y por último queda por mencionar los administradores que son

las personas encargadas de administrar los diversos negocios que se ubican en la Av. Clavería como podría ser una farmacia o tienda de lentes.

Hablando de los objetos se hizo una recopilación de aquellos que fue posible ver durante los recorridos a diversas horas del día que tomaban el espacio público, destacando los automóviles, uno de elementos que ejerce una ocupación constante del espacio público.

El resto de los elementos son descriptivos por sí mismos, no obstante me gustaría hacer una pequeña acotación por incluir las puertas de casas o negocios, ya que pueden resultar una manera de ocupar el espacio cuando abaten hacia la calle de modo que resulta una forma de cerrar temporalmente total o parcialmente una banqueta para que un vehículo salga de un garage o un restaurante pueda dar servicio abriendo la totalidad de sus puertas.

Actores.



Objetos.



FIGURA 4.29. Simbología de actores y objetos en la Av. Clavería.

Fuente: Elaboración propia.

- *Análisis Relacional de Usos, Actores y Objetos en la Calle*

Se realizaron estos diagramas a modo de poder “retratar” la actividad del área seleccionada y poder abarcar más de lo que puede una fotografía; además de que se desea contrastar con lo revisado en la clasificación de usos de la banqueta del estudio hecho por Capron, Monnet y Pérez (2018).

Como primeros elementos que llaman la atención es que en el día, la parte central de la calle es donde los vendedores ofrecen sus mercancías mientras que en la noche esta actividad se repliega a las esquinas. Durante el día los vendedores venden productos perecederos, mientras que los que ofrecen comida preparada optan por atole y tamales en las mañanas; en las tardes optan por diversidad de

invade la banqueta para estacionarse en ella, trayendo con esto otra de las clasificaciones de uso de las banquetas como estacionamiento para vehículos.

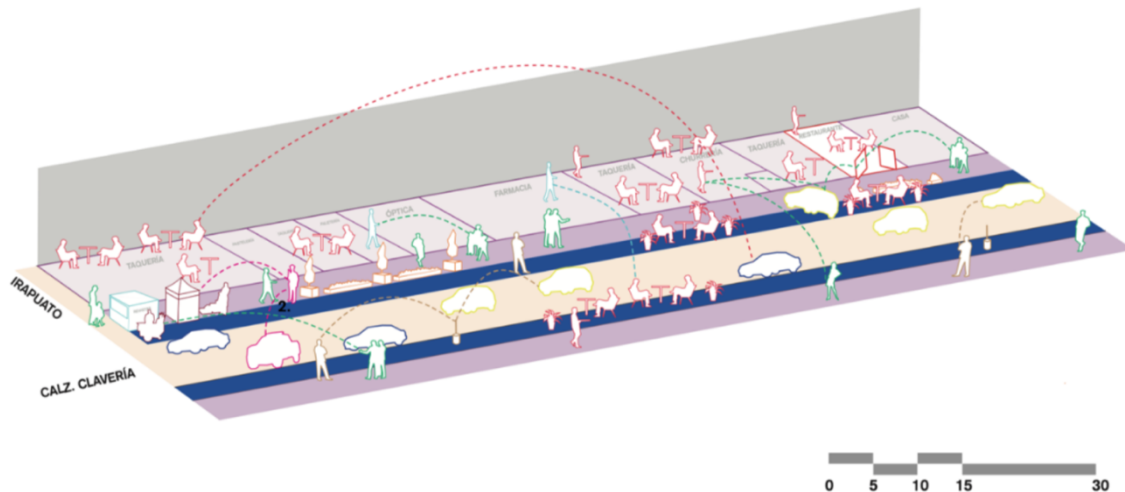


FIGURA 4.31. Mapeo de relaciones entre actores urbanos en la noche. Mayo 2022.

Fuente: Elaboración propia.

Es notable el aumento del uso del espacio público por parte de los restauranteros en la noche. Así mismo, los vendedores ambulantes ofrecen comida como tacos, elotes y pambazos.

En la noche aumenta el uso de estorbos para apartar lugar por parte de los franeleros, lo cual evidencia que la búsqueda de espacios para estacionarse (y para terminar consumiendo en cada uno de los locales comerciales).

En ambos diagramas relacionales es importante ver en acción las apropiaciones del espacio expresadas y comenzar a dilucidar como el componente económico es factor relevante para las decisiones de uso y apropiación del espacio público.

El aumento de personas en la calle también genera que parezca con mayor fuerza la tipología de la calle como lugar de encuentro y sociabilidad, que si bien existe en el día quizá a nivel local entre vecinos en la noche aumenta con la población que viene de otros distritos a pasar un tiempo en la Avenida Clavería como se analizó en el mapa de Origen-Destino presentado (Figura 4.7).

Análisis de Uso de la Calle un Año Después: Mayo 2023

Se realizaron las mismas trayectorias para realizar la observación no participante sobre la Avenida Clavería para analizar los cambios que se hayan experimentado en el espacio público. Realizar este análisis a un año de distancia permitirá rectificar tendencias de los cambios registrados en el espacio público a raíz del programa “Ciudad al Aire Libre” lo cual ayudará a la investigación a que sus resultados tengan una mayor fiabilidad, ya que se verá de igual si los cambios que se vieron un año antes persisten o han cambiado.

Por ello se tomaron en cuenta todos los aspectos distintos o remarcables a los observados en el año anterior. Sin embargo, quisiera hacer la aclaración que de acuerdo a lo observado no se detectó un aumento o disminución del comercio ambulante en la zona, el único apartado a destacar en este rubro es el que se explica a continuación:

- *Uso Híbrido de los Coches: venta de mercancía y comida*

Al realizar la observación no participante un año posterior me percaté del uso de vehículos para realizar actividades distintas a las que fueron pensados. Igualmente parece que este fenómeno puede ir en la línea de lo ya expuesto con otras apropiaciones del espacio público, es decir, adopta un carácter particular de acuerdo a la hora del día en que se produzcan: mientras en el día se pone en auge la venta de productos como los zapatos o artículos de celulares, en las noches se utilizan como áreas de venta de alimentos preparados.



FIGURA 4.32. Uso Híbrido de los autos.

Fotografías propias tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2023

En el caso de la fotografía de la izquierda (día) se muestra como se utiliza el propio auto sin ninguna adición como soporte para exponer la mercancía, en la segunda imagen (noche) sí se generó una estructura específica para realizar la venta. En ambos casos las apropiaciones se realizan en el espacio público, siendo el área de cajones de estacionamiento la más utilizada para este fin, no obstante, algunos como el negocio “Café Siglo XVIII” se coloca sobre la banqueta del Parque de la China, en el límite de la zona de estudio.

Este tipo de usos hacen eco con el orden híbrido que ocurre en las calles del país (Capron *et al.*, 2021) ya que se cabida a aspectos que tienen aspectos en apariencia contrapuestos pero que cohabitan y existen en el mismo espacio, tal y como en este caso con la presencia de un vehículo cuya finalidad es el movimiento de los cuerpos y bienes, no obstante, su aprovechamiento se da cuando está detenido.

No se puede establecer una correlación directa con el programa “Ciudad al Aire Libre” o mencionar que sea fruto de esta apropiación, pero es un hecho que al menos en el caso de la Av. Clavería es una forma de ocupación “nueva” que se está dando y comparte rasgos con el mencionado programa como ser una ocupación del espacio público que busca el rédito económico y que cambia de acuerdo con la hora del día en que se presente.

Con las nuevas apropiaciones del espacio público registradas se puede complementar el diagrama de actores presentado con anterioridad de modo que se establece que estos son los vehículos que sirven para la venta de comida o productos constituyen un elemento híbrido entre el auto con el comercio y los ambulantes, según sea el caso y la hora.

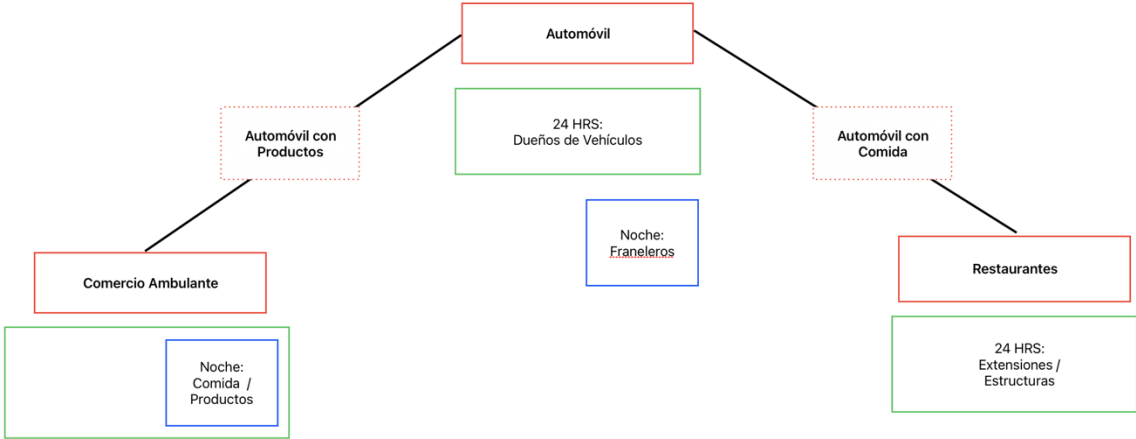


FIGURA 4.33. Actores que se apropian del espacio público en la Av. Clavería.

Elaboración propia con datos obtenidos de Mayo de 2023

- *Apropiaciones de los Restaurantes*

Al caminar la zona es visible que las extensiones de restaurantes mantienen la ocupación del espacio, sin importar si está siendo utilizado o no, por lo que dicha situación se mantiene de la observada un año antes.

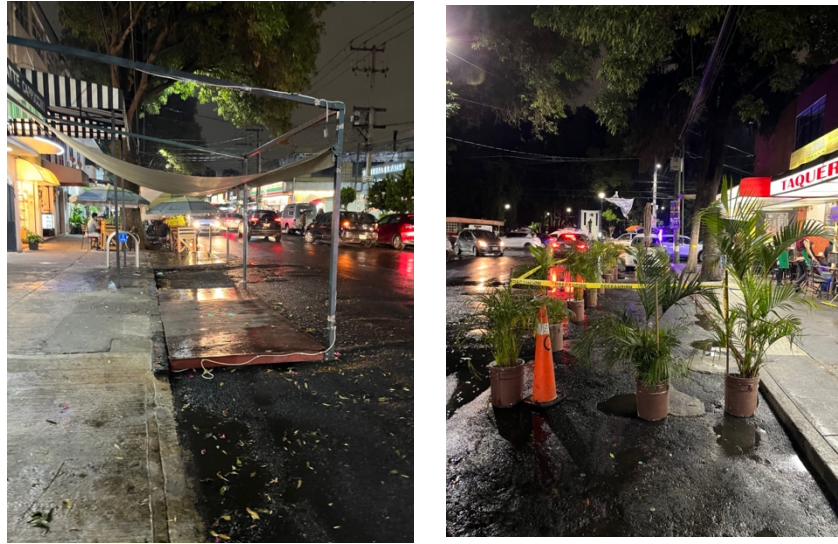


FIGURA 4.34. Apropiación de los restaurantes.

Fotografías propias tomadas sobre la Av. Clavería. Mayo 2023

A su vez se puede notar como no se modifica esta situación si la extensión es “flexible” o “desmontable” como pueden ser macetas que limitan el área o si se trata de una estructura metálica empotrada al piso.



FIGURA 4.35. Apropiación de los restaurantes durante el día y la noche.

Fotografías propias tomada sobre la Av. Clavería. Mayo 2023

Este patrón se repite con restaurantes que no se encuentran afiliados formalmente al programa, ya que no tienen su permiso expuesto a la vista, sin embargo colocan enseres para uso de clientes (bancas de espera) o propios (bote de basura encadenado al árbol contiguo, así como una estructura metálica del local).

Estas apropiaciones las conecto al efecto generado por el programa “Ciudad al Aire Libre” ya que en esencia realizan una ocupación del suelo urbano cuyo fin es el consumo de alimentos en la vía pública. Desde luego estamos ante una situación fuera de la norma pero que ocurre a todas horas del día.

Se detecta, a su vez, el cambio de uso de locales comerciales a ser restaurantes, por lo que se puede decir que disminuye la heterogeneidad de usos. Tal es el caso de esta cremería que sin ser propiamente un restaurante ha optado por este modelo de colocar enseres en vía pública, sumado a utilizar más superficie de la que le corresponde por norma (sólo el frente del propio comercio).



FIGURA 4.36. Comparativa de apropiación 2022-2023.

Fuente: Fotografías tomadas de Google Earth (Abril 2022 y Mayo de 2023).

Sumado a esta situación es perceptible que, además, utilizan prácticas vistas con anterioridad como es el caso de colocar botes de basura de los comercios en la vía pública para uso propio, incrementando el acaparamiento de lo público.

A continuación se exponen los cambios vistos en campo respecto al año pasado en el número de extensiones que los restaurantes han llevado a cabo amparados por el programa “Ciudad al Aire Libre”, los cuales han incrementado en número como se puede observar en la Figura 4.36.



FIGURA 4.37. Ubicación de los restaurantes con extensiones de “Ciudad al Aire Libre”. Mayo 2023

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados en trabajo de campo.

A continuación se exponen los cambios vistos en campo respecto al año pasado:

	<i>Número de Apropiaciones en 2022</i>	<i>Número de Apropiaciones Nuevas 2023</i>
<i>Zona de Estudio</i>	9	6
<i>Radio de 350 m</i>	14	9
<i>Total</i>	23	15

FIGURA 4.37. Tabla de número de apropiaciones 2022-2023

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados en trabajo de campo.

Como se puede ver en la tabla de la figura 4.37 existió un incremento en el número de apropiaciones efectuadas por los restaurantes, ya que pasaron de 23 a 38 en toda el área que se muestra en el mapa.

Hablando exclusivamente del área de estudio se añadieron 6 restaurantes al esquema de “Ciudad al Aire Libre” en un periodo de un año, lo cual aumenta el uso del espacio público para fines de consumo de alimentos.

Resulta, a mi parecer, añadir para esta investigación las extensiones restauranteras cercanas a la zona de estudio para ver los cambios que están ocurriendo alrededor de la zona planteada.

Uno de los puntos a destacar es que el área de estudio es la zona con mayor número de extensiones restauranteras de lo mostrado en el mapa, no obstante, también se puede notar como la zona que rodea a la glorieta de Clavería (límite de la zona de estudio) está aumentando el número de apropiaciones del espacio público. Al poniente también se aprecia como la calle Floresta comienza a posicionarse como una donde este tipo de apropiación va en aumento.

Por ende se puede decir que las apropiaciones de restaurantes han aumentado en número, al menos en la zona de estudio, y han aumentado paulatinamente el área que utilizan y cambiado los materiales que utilizan para las extensiones.

De modo que comienzan con enseres de fácil movimiento como macetas y después de un tiempo optan por estructuras de mayor tamaño que incluso terminan por ser tan parecidos al restaurante y compartir instalación eléctrica que es difícil de distinguir el afuera del adentro.

CONCLUSIONES y RECOMENDACIONES.

*Escribes para cambiar el mundo...si alteras,
incluso por un milímetro,
la forma en la que las personas ven la realidad,
entonces puedes cambiarla.*

James Baldwin

El anuncio del Gobierno de México y la OMS en 2023 sobre el fin de la pandemia por COVID-19, afortunadamente nos recuerda que ya no estamos ante una emergencia sanitaria de escala global, no obstante, hay que indagar sobre sus efectos y en particular, desde la esfera urbana, sobre las consecuencias que aún hoy en día continúan.

El confinamiento demostró la inequidad de acceso a cuestiones consideradas básicas para tener los cuidados mínimos ante la enfermedad como son el agua y el jabón, lo cual ratificó la carencia de servicios urbanos al grueso de la población.

Así mismo, se evidenció la falta de acceso a vivienda digna al momento que se nos pidió quedarnos en casa (para poder quedarnos en casa, primero hay que tener una) y la falta de espacio público de calidad cercano a los lugares de residencia inhibiendo las actividades recreacionales y/o deportivas de la mayoría de la población en el punto más álgido de la crisis sanitaria.

En las calles de la Ciudad de México hay un nuevo invitado urbano que son las llamadas terrazas o extensiones de los restaurantes como respuesta desde el GCDMX para permitir la apertura anticipada de los comercios que ofrecen alimentos preparados, en las teóricamente mejores condiciones para inhibir el contagio.

Lo que empezó como política pública en 2020 y un programa provisional llamado "Ciudad al Aire Libre" terminó por oficializarse en este año (2023), de modo que se facilita que los restauranteros el colocar sus enseres en el espacio público con un simple trámite en línea que no prevé las condiciones existentes del entorno en el que se planteará dicha extensión. Me recuerda la simpleza con la que en esta ciudad se dan las licencias de conducir: sin examen de manejo y haciendo un pago en cualquier supermercado.

El programa "Ciudad al Aire Libre", ahora parte de la Ley de Establecimientos Mercantiles, no contempla que las extensiones no se asentarán en un lugar neutro

o una simple superficie de suelo lista para ser utilizada. Esa ampliación se está dando en el espacio público, aquel concepto tan extendido en la academia, discursos y en los libros, que al menos en ciudades como la capital mexicana, tiene su máximo representante en las calles.

Mismas calles que significan cosas tan diversas para muchas personas como su hogar, su medio de sustento diario, lugar de ocio, por mencionar algunas.

La calle como espacio público es aquel bien urbano al que todos los habitantes tienen acceso y donde desarrollan buena parte de su vida. Ese mismo espacio está siendo promovido para que sea utilizado por actores privados, en particular en el área de banquetas y áreas designadas como cajones de estacionamiento.

Como se repasó en la presente investigación hay muchos tipos de apropiaciones del espacio público, para fines de este trabajo, me enfoqué en los actores urbanos como son los coches, el comercio ambulante y en la acción de los propios restaurantes.

El elemento que detectó en común es el componente económico, ya que los tres actores de distintas maneras: los coches como área “gratis de estacionamiento”, el oficio de los franeleros o incluso como un derecho autoasignado del propietario de una vivienda o comercio, suponiendo que todo lo que esté frente a su fachada le pertenece.

Incluso se observó cómo los autos son utilizados como medio para venta de productos, lo cual recuerda el componente híbrido que se ha hablado en toda la investigación y que se visualiza como una de las características del uso del espacio público en las calles de la Ciudad de México.

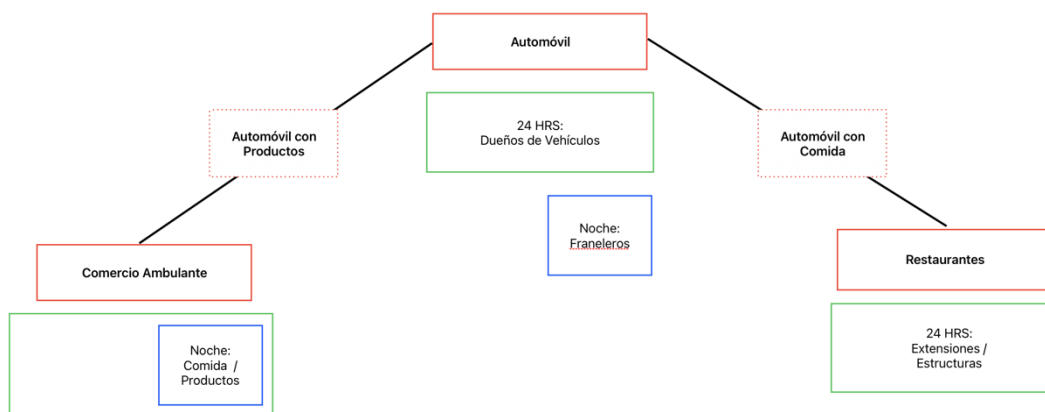


FIGURA 5.1. Actores que se apropian del espacio público en Av. Clavería

Fuente: Elaboración propia con datos recolectados en trabajo de campo.

En el caso del comercio ambulante, esa actividad tan denostada por buena parte de la sociedad, incluso corroborada en las entrevistas realizadas; sin embargo, supone la forma en la que se mantiene la mayor parte de la población y que de la misma forma con la pandemia vió afectadas sus actividades, pero no contó con el apoyo de las autoridades, que sí recibió el otro actor estudiado a detalle: los restaurantes.

Para el caso de la Avenida Clavería se engloba en el diagrama de la Figura 4.33 presentado anteriormente y que se retoma para estas conclusiones (Figura 5.1), los actores que se apropian de lo público. Se destaca que tienen en común la búsqueda de la ganancia económica y presentan cambios de acuerdo a la hora del día para lograrla.

Por ejemplo: las extensiones de los restaurantes ocupan el espacio las 24 horas del día sin importar si están en funcionamiento o no; a la hora de dar servicio esas plataformas “libres” o toldos metálicos reciben los enseres como sillas y mesas para atender a los comensales.

Llama la atención lo que ocurre con el comercio ambulante, ya que tienen actividad de día y de noche, donde gran parte de las ocasiones son distintas personas las que ofrecen bienes diferentes, de acuerdo a la hora y día, es decir, mientras los sábados en las mañanas y tardes está en la esquina el globero, ese mismo sitio es ocupado en la noche por el esquiretero.

En la Figura 5.1. se marcó en línea punteada roja a aquellos coches con usos híbridos que son tanto para venta de productos como para dar alimentos preparados, acercándose de un lado más al comercio ambulante y del otro a los restaurantes. Es relevante mencionar que, a excepción de los puestos fijos, todos los comerciantes ambulantes se retiran en las noches, aspecto que no comparten tanto los restauranteros ni los automóviles.

En resumen, de acuerdo a lo expuesto en el trabajo de investigación se puede establecer que:

- Las expansiones de los restaurantes conseguidas a través del programa “Ciudad al Aire Libre” han llegado para quedarse al formalizar su figura legal en la Ley de Establecimientos Mercantiles.

Dichas extensiones fueron ideadas como un medio para ayudar económicamente a los restaurantes tras la pandemia, lo cual se puede mencionar como un objetivo cumplido, ya que las extensiones existentes en el año 2022 se han mantenido y han aumentado en número.

Se puede observar que han generado una dinámica distinta en el uso del espacio público donde las personas que asisten a los restaurantes pueden disfrutar del uso de la vía pública de una manera distinta a la que normalmente estaban acostumbrados, otorgando una vitalidad distinta a la previa.

No obstante, han generado efectos colaterales como un mayor desorden en el uso del espacio público por parte de los restauranteros y agregado una nueva apropiación del espacio público que va en aumento.

- Estas expansiones han aumentado su tamaño y tipo de objetos con las que se dieron en un inicio: comenzaron sólo con macetas, conos de señalización e incluso pintura; no obstante, algunos locatarios han comenzado a construir estructuras permanentes fijadas al piso que terminan por ser privatización del espacio público.
- Con estas extensiones los restauranteros han podido, en ocasiones, duplicar o incluso más su aforo por poco dinero de acuerdo a lo que establece la Ley (\$3,000 pesos al año).
- Más allá de la existencia de cobros “por fuera de la norma” requeridos por las propias autoridades o algún otro actor urbano que exija un cobro por el uso del espacio, termina por ser redituable, ya que como se analizó estas extensiones no sólo están manteniéndose, sino continúan creciendo en número.
- Se detecta una pérdida de diversidad en los usos comerciales, ya que se privilegia la inserción de nuevos restaurantes, creciendo en casos documentados a zonas que no les corresponden o sobrepasan sus límites.
- El uso del espacio está condicionado por el mercado, el cual genera que las actividades y mercancías se ajustan de acuerdo al tiempo en que se ofrecen por ello se observa distintos bienes ofrecidos en el día o en la noche. Por ello se puede hablar de un uso dual (que considero limitado), pero la palabra híbrido se ajusta mejor a la diversidad de usos (a veces contradictorios) que se presentan en el espacio público.
- El espacio público en su forma de la calle es un espacio dinámico y en constante cambio, donde los actores sociales demuestran su poder para hacer uso del mismo, lo cual les genera reconocimiento social.
- Se percibe que con el paso del tiempo se han vuelto más laxas las observaciones de las autoridades a los restauranteros, ya que se encuentra en todos los recorridos una serie de aspectos impedidos por la norma, que existen, y continúan su reproducción en una mayor cantidad de restaurantes como: instalación eléctrica en la vía pública, música con alto volumen, empotramiento de estructuras a la banqueta, poca área libre para el peatón y la difuminación de lo que pertenece al restaurante y qué a la urbe.

- Las apropiaciones previas del espacio público coexisten con la que generó el programa “Ciudad al Aire Libre”, sin embargo se corre el riesgo de que este “gen” de ocupación del espacio sea cooptado por otras actividades o usos.

RECOMENDACIONES

Se considera que tras realizar un trabajo como este, se cuenta con la capacidad de emitir una serie de recomendaciones a la autoridad para el mejoramiento del programa y, por ende, la vida en las calles de la Ciudad de México:

- No se deben otorgar los permisos de inscripción al programa sin antes hacer una visita al establecimiento mercantil, observar las condicionantes del lugar y emitir una serie de recomendaciones si se quiere llevar a cabo la ampliación del restaurante.

Ya que este programa, como se repasó en el apartado de políticas políticas y aún más en tiempos de crisis, se hacen en gran parte desde el escritorio lo cual hace que diste mucho lo que ocurre en un pdf que marca los lineamientos y reglas de operaciones de un programa a que se opere en el espacio público con todas las condicionantes sociales y usos analizadas.

De modo que al realizar las visitas y tomar en cuenta las condiciones de los lugares donde se asentarán será mucho más viable el generar una mejor sinergia entre la calle y los establecimientos que utilicen el programa “Ciudad al Aire Libre”.

- En materia de diseño de las extensiones se impulsaría el hecho que todo elemento sobre la vía pública debe ser desmontable y ser forzosamente retirado mientras el restaurante no se encuentre en funcionamiento. Hablando de toldos propongo que sean retráctiles o en su defecto el uso de sombrillas, que de igual manera se pongan y se retiren de acuerdo al uso.

En calles donde hay muchos restaurantes contiguos y usan el programa “Ciudad al Aire Libre” terminan por generar una sensación de que la banquetta se vuelve una gran área de comida, por ello establecería que entre extensiones de restaurantes en el espacio público debería haber al menos 3 metros libres entre uno y otro.

Reitero el apego a las reglas operación actuales ya que atienden aspectos relevantes como el respeto al área libre de obstáculos para la circulación del peatón de al menos 2 metros, la no colocación de extensiones al menos a 5 metros de la esquina (ya que dificulta la visibilidad tanto de autos como de

personas que quieran cruzar la calle), el respeto al aforo exterior; o la prohibición de colocar bocinas o pantallas en exteriores.

Además de pedir a los restaurantes que quieran usar las calles reciban un curso por parte de las autoridades donde se aborden cuestiones como el civismo del uso del espacio público y comprensión clara de los límites que enfrenta al utilizar el mismo. Dicha sesión debe ser atendida tanto por meseros y encargados del restaurante.

- La Ley de Establecimientos Mercantiles ya establece que las alcaldías deben generar un padrón de los restaurantes que utilizan la vía pública, sin embargo no es accesible a la población en general. Por ello sería deseable que se abra esa información y que se tenga la oportunidad de ver las faltas y/o amonestaciones a las que ha incurrido cada local comercial, de modo que la propia población local pueda darle seguimiento al uso que se le da a sus calles.

Lo resumiría en: sí estás en el espacio de todos, debes otorgar la información a todos y ser lo más transparente en la cuestión de datos, así sólo habría las sanciones legales sino que también se añadiría un filtro extra donde las personas pueden tener ese padrón como un elemento más de decisión para ir a un lugar a comer o evitarlo.

- El programa puede ser un referente en reconocer la presencia del sector “informal” en las calles que usualmente no se toman al realizar políticas públicas siendo que son parte de la vida cotidiana en las calles mexicanas. Reconocer su presencia es un primer paso para integrar su actividad al programa y ser una oportunidad para ordenar el espacio de mejor manera.

Ciudad al Aire Libre podría contemplar verdaderamente lo que ocurre en el espacio abierto de las calles y buscar maneras de que las actividades económicas ejercidas por diversos actores, coexistan de la mejor manera y generen beneficios para la ciudad. Esto provocaría que el programa verdaderamente regulará la actividad que ocurre al aire libre y no sólo una porción pequeña de las actividades que acontecen en el espacio público.

- El cobro anual por la colocación de enseres es muy bajo, considerando que hay zonas de la ciudad en las que el precio por metro cuadrado está tasado en dólares, por ello se invita a utilizar tabuladores basados en el valor catastral de la zona donde el restaurante esté, así se podrá recaudar más dinero y va en función del sitio en cuestión.

Con el dinero recaudado se podría hacer un fondo para inversión en espacio público el cual debe estar etiquetado, se propone que la zona donde se recaudó el dinero se le destine el 35% de los ingresos, el 10% sea para proyectos puntuales de espacio público en la urbe, el 40% se destine a mejora de espacio público en zonas periféricas de la ciudad en las que existe una gran brecha de espacio público de calidad; por último el 15% restante se propone para inversión

en proyectos de movilidad sustentable como puede ser la construcción de ciclistas, cruces seguros entre otros para mejorar el rezago en este apartado en las alcaldías donde se obtuvo el recurso siendo contempladas con mayor atención las colonias con mayor déficit de las mismas.

- Se debe cuidar la manera en que se usa el espacio público ya que el lugar que era ocupado por los cajones de estacionamiento, ahora es usado por mesas y sillas, lo cual puede ser bueno desde un punto de vista de movilidad y el impulso a disminuir el uso del coche; sin embargo, el hecho espacial es que se está cambiando un uso privado del suelo urbano por otro.

Por ello con el fondo mencionado con anterioridad, en particular con los recursos del primer rubro (el correspondiente al 35%) se debe realizar inversión en mejoras al espacio público que pueden ir desde la colocación de mesas y bancas “libres de consumo” donde una persona pueda sentarse sin necesidad de tener que pagar por ello en el espacio de todos.

Unas últimas palabras...

Esta investigación nació de un afán de entender la ciudad, sus calles y particularmente aquellas que he caminado desde que soy niño. La pandemia fue un evento que a todos nos marcó y observar cómo las cosas iban cambiando me generó preguntas.

Considero que este es un espacio valioso para hacer una breve reflexión del porqué de las acciones que realizamos (en mi caso una investigación de esta índole), precisamente por ello utilicé la frase de Baldwin con la que abro esta etapa final de la tesis.

Más allá de los títulos, considero que aquellos que estudian la ciudad y buscan entenderla lo hacen con el objetivo de aportar algo a ese enorme constructo tangible e intangible que algunos han calificado como el mejor invento del ser humano: las ciudades.

Ciudades como esta nos hacen a la vez amarlas y odiarlas; no obstante, incluso lo que percibimos como negativo puede ser una oportunidad para generar soluciones a demandas históricas y también para afrontar los nuevos problemas que van surgiendo con el paso del tiempo.

Después de junio de 2020 al ver como las calles eran tomadas por un nuevo ente urbano me hizo hacerme preguntas. Espero que este documento sea la punta de lanza para que otros puedan responder las mismas preguntas que yo tuve, ayudar a responder nuevas y...¿Por qué no? A transformar nuestra realidad en una más digna, más humana y más justa.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, J. (2000) *Mi bella Clavería*. México: Grupo editorial Talleres Cosmo.
- Aguilar, L. (2012). *Política pública* (2da ed.). Grupo editorial Siglo Veintiuno.
- Alcaldía de Bogotá (2020). Bogotá a Cielo Abierto. Disponible en: https://www.dadep.gov.co/sites/default/files/2021/baca/vf_bogota_a_cielo_abierto_2.0_-_abc.pdf
- Antuñano, A. (2002). La plaza mayor: sueño y ensueño artístico de México. En *Plazas mayores de México. Arte y luz* (pp. 279-318). México: Grupo Financiero BBVA Bancomer.
- Augé, M. (2000). *Los no-lugares. Espacios del anonimato: Una antropología de la so- bremodernidad*, Barcelona: Gedisa.
- Arellano D., Cabrero, E. & Del Castillo, A. (2000). *Reformando al Gobierno. Una visión organizacional del cambio gubernamental*. México: CIDE.
- Artículo 3, LGAHOTDU de Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, disponible en: https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf fecha de consulta: el 20 de marzo de 2022).
- Ayuntamiento de Madrid (2022). Ordenanza 1/2022, de 25 de enero, por la que se modifica la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de Hostelería y Restauración. Disponible en: <https://cppm.es/ordenanza-terrazas-quioscos-hosteleria-restauracion/>
- Balbo, M. (2003). *La nueva gestión urbana*. Santiago de Chile: Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Baldwin, P. (1999). *Domesticating the Street. The reform of public space in Hartford, 1850-1930*. Columbus: Ohio State University Press.
- Belcic, Sofía. (2020) *Control estatal de vendedores callejeros de en Rio de Janeiro y en la Ciudad de Buenos Aires: una aproximación comparativa entre vendedores y agentes de control*. En revista Antropolítica No 50 pp 269-295.
- Bicitecas-ITDP, 2007, Propuesta de Red Ciclista para la Ciudad de México, Coordinado por Jesús Sánchez y Xavier Treviño <https://itdpdotorg.wpengine.com/wp-content/uploads/2014/07/Documento-Red-de-Movilidad-Ciclista.pdf>
- Boils, G. (2018). “La experiencia de ser peatón. Orígenes y evolución de las banquetas en varias colonias de la Ciudad de México” en Camarena Luhrs, M.(coord.), *Aprender de las ciudades*. México: UNAM, 113-141.
- Borja, J. (1998). *Ciudad real, ciudad ideal. Significado y función del espacio público moderno*. Barcelona: Urbanitats
- Borja J. & Muxí, Z. (2000), *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Ed Electa.
- Butler, J. (2017). *Cuerpos aliados y lucha política. Hacia una teoría performativa de la asamblea*. Barcelona: Paidós

- Buenos Aires Ciudad (2020). Plan Integral de Puesta en Marcha de la Ciudad. Disponible en: <https://www.buenosaires.gob.ar/coronavirus/plan-integral>
- Braig, M. & Huffschmid A. (2009). *Los poderes de lo público. Debates, espacios y actores de América Latina*. Madrid: Iberoamericana/Vervuert.
- Capron, G., Monnet, J. y Pérez, R. (2018). *Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)*. *Ciudades*, 119, 33-40. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01921551>
- Capron, G., Monnet, J., Giglia, A. y Pérez, R. (2012). *Banquetas: el orden híbrido de las aceras en la Ciudad de México y su área metropolitana*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana
- Carrión, Fernando. (2014). Espacio Público: Punto de partida para la alteridad. Recuperado en <http://www.arquitecturatropical.org/EDITORIAL/documents/CARRION%20ESPACIO%20PUBLICO.pdf>
- Carrión, Fernando (2016), “El espacio público es una relación, no un espacio”, en Patricia Ramírez Kuri (coord.), *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada, Ciudad de México*, UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo.
- Carreño Meléndez, Fermín coordinador (2002). *Planeación en México: región y ambiente*. Estado de México. UAEM
- Censos Económicos 2019, Resultados Definitivos, CANIRAC e INEGI [México], 14 de agosto de 2020, disponible en: <https://www.amr.org.mx/docs/Censos-Economicos-2019-Resultados-definitivos.pdf>
- Código Fiscal de la Ciudad de México [México], 31 de julio de 2019, disponible en: https://congresocdmx.gob.mx/archivos/transparencia/CODIGO_FISCAL_CDMX.pdf [Accesado el 4 Junio 2022].
- Connolly, P. (2009). *La pérdida de movilidad*. *Ciudades*, No 81, pp. 9-19.
- *Constitución Política de la Ciudad de México* [México], 2 de junio de 2022, disponible en: https://www.infocdmx.org.mx/documentospdf/constitucion_cdmx/Constitucion%20Politica_CDMX.pdf [Accesado el 2 Junio 2022].
- Corporation of London. (2005). *City Street Scene Manual, part two*. Corporation of London, Department of Planning and Transportation.
- Coulomb, R. (1993) “Hacia una balcanización de la planeación urbana y del territorio”, *Ciudades*, No 20, Octubre Diciembre.
- Cross, J. (1998). *Informal Politics: Street Vendors and the State in Mexico City*, Stanford: Stanford University Press.
- Ciudad al Aire Libre [México], junio de 2020, disponible en: https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Lineamientos_Ciudad_al%20aire_libre.pdf

- Deleuze, Gilles, 1984, *La imagen-movimiento. Estudios sobre cine 1*, trad. Irene Agoff, Barcelona, Paidós. Delgado, M. (2011). *El espacio público como ideología*. Madrid, España: Catarata. De Certeau, M. (1984). *La práctica de la vida cotidiana*. Recuperado en <http://www.rafaelcastellano.com.ar>
- Duhau, E. & Giglia, A. (2004) *Espacio público y orden urbano*, en Estudios Demográficos y Urbanos.
- Duhau, E. & Giglia, A. (2004). "Conflictos por el espacio y orden urbano". *Estudios Demográficos y Urbanos*. Núm. 56, mayo-agosto. COLMEX. México.
- Duhau, E. & Giglia, A. (2007). "Globalización e informalidad en la Ciudad de México. Prácticas de consumo y movilidad". *Trace*, 51 (En línea). Puesto en línea el 13 agosto 2009, consultado el 3 febrero de 2023. URL: <http://journals.openedition.org/trace/632>.
- Duhau, E., & Giglia, A. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. México: Siglo XXI Editores/ Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.
- Espinosa, A. (2016). *Vecinos lamentan que dueños de fábricas, camioneros y choferes de transporte público no dejen transitar a los peatones por las aceras*. Crónica. Recuperado el 14 de agosto de 2023 de <https://www.cronica.com.mx/notas-permite-pablo-moctezuma-invasion-de-banquetas-las-usan-como-estacionamiento-988936-2016.html>
- Filipe, C. & Ramírez, B. (2016). Discursos, política y poder: el espacio público en cuestión. *Territorios*, 35, 37- 57.
- Foucault, M. (1992) *Microfísica del poder*. Madrid, La Piqueta,.
- Foucault, M. (2000). *Vigilar y castigar*. México: Siglo XXI.
- García Canclini, N. (coord.) (1999): *La globalización imaginada*. México, D.F.: Paidós.
- Gaceta Oficial de la Ciudad de México [México], 25 de febrero de 2022, disponible en: https://medidassanitarias.covid19.cdmx.gob.mx/storage/lineamientos/tipo_documento_1/archivos/archivo-309.pdf
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Infinito.
- Capron, G., Giglia, A., Monnet, J. & Pérez López, R. (2021). "La banqueta, un orden urbano híbrido". Ponencia presentada en el coloquio CODATU, 22 de noviembre.
- González, A. & López, D. (2011). "Comercio, política y cultura: apropiación del espacio público y sus límites". *Tierra Adentro*. Recuperado en <https://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/comercio-politica-y-cultura-la-apropiacion-del-espacio-publico-y-sus-limites/>.
- Giglia, A. (2017). *Espacios públicos, sociabilidad y orden urbano. Algunas reflexiones desde la Ciudad de México sobre el auge de las políticas de revitalización urbana*. *Revista Cuestión Urbana*. Año 2 Número 2.
- Giddens, A. (1995). *La Constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Argentina, Buenos Aires: Amorrortu.
- Guillén, B. (2021). *Ciudad de México cede y acuerda la reapertura parcial de los restaurantes pese a la crisis de contagios*. *El País*. Recuperado el 10 de agosto

de 2023 de <https://elpais.com/mexico/economia/2021-01-14/ciudad-de-mexico-acuerda-la-reapertura-de-los-restaurantes-pese-al-repunte-de-contagios.html>

- Giucci G. (2007). *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Editorial de la Universidad Nacional de Quilmes.
- Hägerstrand, T. (1972) *Space, time and human condition*. Chicago: Chicago University Press.
- Hägerstrand, T. (1967) *Innovation as a Spatial Process*. Chicago: Chicago University Press.
- Harvey, D. (1989). *The Urban Experience*. Oxford: Basil Blackweel.
- Harvey, D. (2007). Breve Historia del Neoliberalismo. Madrid. Editorial Akal.
- Hernández, W. (2009). *La información y la toma de decisiones en la política pública judicial: una reflexión a partir del análisis de la carga procesal en el Perú*. *Derecho PUCP*, 62, 69-85.
<https://doi.org/10.18800/derechopucp.200901.003>
- Iniciativa Climática de México (ICM)-Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México, 2019. Coordinado por Santiago Fernández
http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2019/12/Externalidades_reporte.pdf.
- INEGI, 2020. *Conjunto de Datos: Vehículos de Motor Registrados en Circulación de acuerdo al año de registro*. Información disponible en: https://www.inegi.org.mx/sistemas/olap/consulta/general_ver4/MDXQueryDatos.asp?#Regreso&c= [Accesado el 1 Junio 2022].
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía INEGI. (2020). *Encuesta telefónica sobre covid-19 y mercado laboral (ECOVID-ML)*. <https://bit.ly/3CCgdDv>
- Jacobs, J., 1973. Muerte y Vida de las Grandes Ciudades. 2a ed. Barcelona: Península.
- Landau, B. (1992). “La fabrication des rues de Paris au XIXème siècle: un territoire d’innovation technique et politique”. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 57-58, 24-45.
- Lazcano, E; & Alpuche, C. (2020). “Alfabetización en salud pública ante la emergencia de la pandemia por Covid-19”. *Revista Salud Publica de México*, 62(3), 331-340. <https://doi.org/10.21149/11408>.
- Lefebvre, H. (1976). *Espacio y Política*. España. Editorial Península.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Oxford: Blackwell.
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la Ciudad*. Paris: Anthropos.
- Le Gales, Patrick editores (2018). *Gobernando la Ciudad de México. Lo que se gobierna y lo que no se gobierna en una gran metrópoli*. México. COLMEX.
- Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal [México], 29 de diciembre de 1998, disponible en: https://paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2017/LEY_ORGANICA_ADMINISTRACION_PUBLICA_DF_05_07_2017.pdf [Accesado el 5 Junio 2022].

- Ley de Régimen Patrimonial y del Servicio Público [México], 19 de febrero de 2019, disponible en: https://paot.org.mx/centro/leyes/df/pdf/2017/LEY_ORGANICA_ADMINISTRACION_PUBLICA_DF_05_07_2017.pdf [Accesado el 5 Junio 2022].
- *Ley de Movilidad de la Ciudad de México* [México], 29 de septiembre de 2020, disponible en: <https://www.congresocdmx.gob.mx/media/documentos/6299c5bdd0df4f6da6e540ab8613d2682b7d738b.pdf> [Accesado el 2 Junio 2022].
- Low, Sewtha. (2005). Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales. Recuperado en <http://www.bifurcaciones.ol>
- Maffesoli, M. (1997) *Elogio de la razón sensible. Una visión intuitiva del mundo contemporáneo*. Paidós, Barcelona.
- Manual Histórico del Sistema de Parquímetros de la Ciudad de México [México], 23 de marzo de 2019, disponible en: <https://www.ecoparq.cdmx.gob.mx/storage/app/media/manual-historico-de-parquimetros-en-la-ciudad-de-mexico.pdf> [Accesado el 8 Junio 2022].
- Martínez, E. (2014). “Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio”. *Revista Geocrítica*, XIII Coloquio Internacional de Geocrítica “El control del espacio y los espacios de control”. Barcelona, 5-10 de mayo. Recuperado en <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2014/Emilio%20Martinez.pdf>
- Massey, D. (2005). “La filosofía y la política de la espacialidad, algunas consideraciones”, en Leonor Arfuch (coord.), *Pensar este tiempo: espacios, afectos, pertenencias*. Buenos Aires: Paidós
- Meneses, R. & Caballero. (2013). *El derecho a trabajar en la calle: espacio público y derechos constitucionales*. Ciudad de México: Revista del Centro de Estudios Constitucionales. - Rudofsky, B. (1969). *Streets for People*. Nueva York: Garden City.
- Esquivel, G. (2020). *Los impactos económicos de la pandemia en México*. <https://bit.ly/3vYUkgf>
- Meny, Y., & Thoenig, J. (1992). *Las políticas públicas*. Editorial Ariel.
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (2020). Guía para el Distanciamiento de Terrazas Gastronómicas, disponible en: <https://www.minvu.gob.cl/wp-22content/uploads/2020/10/Guia-para-el-Distanciamiento-de-Terrazas-Gastronomicas.pdf>
- Monnet, J. *Usos e imágenes del Centro Histórico de la Ciudad de México* (México D.F.: Departamento del Distrito Federal/ Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos, 1995).
- Monnet, J. (2016). *Marche-loisir et marche-déplacement*. *Sciences de la société*, 97, 75-89.

- Mozas , J . (2011:11). “El espacio público como campo de batalla”. Strategy and Tactics in Public Space. España: A+T.
- Narciso, C. (2012). Enfoques Teóricos y Usos Políticos del Concepto de Espacio Público Bajo el Neoliberalismo en la Ciudad de Cuernavaca, México. Recuperado en <http://www.scielo.br/scielo.php>.
- Navez-Bouchanine, F., dir. (2002), *La fragmentation en question : des villes entre fragmentation spatiale et fragmentation sociale*. Paris: L’Harmattan (coll. villes et entreprises).
- Oliva, S. J., 2011. La ciudad automovilizada. Paisajes para el desencuentro y la diferenciación. En: El Territorio como Demo; demografías, democracias y epidemias. Sevilla: Universidad Internacional de Sevilla.
- ONU-Habitat, 2016. *Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2016*. Disponible en: <http://70.35.196.242/onuhabitatmexico/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015.pdf> [Accesado el 1 Junio 2022].
- Porras, Francisco (2016), *Gobernanza: propuestas, límites y perspectivas*, Ciudad de México, Instituto Mora.
- Ramírez Kuri, P. (2009). Espacio público y ciudadanía en la Ciudad de México. Percepciones, apropiaciones y prácticas sociales en Coyoacán y su Centro Histórico. 1ª ed. UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, Posgrado en Urbanismo, PUEC, Porrúa Hermanos: Ciudad de México.
- Ramírez, Patricia. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*.
- *Reglamento para el Control de Estacionamiento en Vía Pública de la CDMX* [México], 2 de agosto de 2017, disponible en: <https://www.semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/reglamento-para-el-control-de-estacionamiento-en-via-publica-de-la-ciudad-de-mexico.pdf> [Accesado el 8 Junio 2022].
- Rudofsky, B. (1969). *Streets for People*. Nueva York: Garden City
- Ruth Pérez López. ¿Ciudades para personas o para autos?. *DFensor* (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal), 2009, 11, pp.17-19 https://hal.archives-ouvertes.fr/file/index/docid/542214/filename/Ciudades_para_personas_o_para_autos.pdf
- Salazar, C. (2012). *La definición de política pública. Bien Común*, 18(209), 47-52. <https://biblat.unam.mx/es/revista/bien-comun/articulo/la-definicion-de-politica-publica>
- Salcedo Hansen, R. (2002). *El espacio público en el debate actual: Una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. EURE 28 (84): 5-19.
- Saliou, C. (1999). “*Les trottoirs de Pompéi: une première approche*”, *BaBesch*, 74, 161-218.

- Sánchez de Tagle, E. (1997). *Los dueños de la calle. Una historia de la vida pública en la época colonial*. México: INAH.
- Sánchez-Villena, A. R. y De La Fuente-Figuerola, V. (2020). *COVID-19: cuarentena, aislamiento, distanciamiento social y confinamiento, ¿son lo mismo?*. *An Pediatr*, 74-75. doi: 10.1016/j.ampedi.2020.05.001
- Serna de la Garza, José Ma. (2016). *Globalización y gobernanza: las transformaciones del Estado y sus implicaciones para el derecho público (contribución para una interpretación del caso de la Guardería ABC)*. México. UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas.
- Secretaría de Salud (2022). *Lineamientos para la estimación de riesgos del semáforo por regiones de COVID-19*. [en línea] Disponible en: https://coronavirus.gob.mx/wp-content/uploads/2022/01/Metodo_semaforo_COVID_actualiz_220124-20_19hrs.pdf [Consultado el 12 de agosto de 2023].
- Solórzano, M. (2016) *Clavería Centenaria: La Casa de los Claveros. Crónicas, Relatos y Entrevistas*. México: Consejo de la Crónica de Azcapotzalco.
- Soriano, F. (2000). *Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada. Ciudad y Tecnología en la Sociedad de la Información*. Barcelona: Actar Editorial.
- Subirats, J. (2016). “Explorar el espacio público como bien común. Debates conceptuales y de gobierno en la ciudad fragmentada” en Ramírez Kuri, P. (coord.), *La reinención del espacio público en la ciudad fragmentada*. México: UNAM, 73-98.
- Torres Veytia, Eduardo (2009), “Elucubrando la identidad en el Espacio Público”, Ciudad de México, Researchgate, <https://bit.ly/37mjGXB>
- Vásquez Cárdenas, Ana Victoria (2013). “Las políticas públicas urbanas como proceso plural. Enfoques de política urbana y gobernanza urbana”. *Estudios Políticos #42*, Instituto de Estudios Políticos, Universidad de Antioquia
- Vaillancourt, D. (2013). *Les urbanités parisiennes. Le livre du trottoir*. París: éditions Hermann.
- Vidal, T. & Pol, E. (2005). “La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares”. *Anuario de psicología/ The UB Journal of psychology*, 36(3), 281-298.
- Wildner K. (2005): *La Plaza Mayor ¿el centro de la metrópoli? Etnografía del Zócalo de la Ciudad de México*, México, D.F: UAM Azcapotzalco.
- Ziccardi, A. (2021). *Habitabilidad, entorno urbano y distanciamiento social: una investigación en ocho ciudades mexicanas durante COVID-19*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales.

ÍNDICE DE FIGURAS.

CAPÍTULO 1.

Figura 1.1. Sendas Espacio Temporales propuestas por A. Giddens

CAPÍTULO 2.

Figura 2.1. Mapa de Vialidades, ejes y vialidades principales

CAPÍTULO 3.

Figura 3.1. Colocación de enseres en banquetas con un ancho igual o mayor a 3.0 metros.

Figura 3.2. Esquema de colocación con restricciones.

Figura 3.3. Esquema Señalamiento horizontal perimetral del cajón de estacionamiento con enseres

CAPÍTULO 4.

Figura 4.1. Clavería a mediados de la década de 1930.

Figura 4.2. Proyecto de traza de calles de la Colonia Clavería de la Dirección de Obras Públicas D.D.F.

Figura 4.3. Ubicación del Sitio de Estudio.

Figura 4.4. Concentración de oficinas.

Figura 4.5. Concentración de viviendas por departamento.

Figura 4.6. Concentración de comercio al por mayor.

Figura 4.7. Análisis origen-destino.

Figura 4.8. Actores que se apropian del espacio público en la Av. Clavería.

Figura 4.9. Extensión de restaurante.

Figura 4.10. Comercio ambulante.

Figura 4.11. Franelero.

Figura 4.12. Mercado sobre ruedas.

Figura 4.13. Interior de mercado sobre ruedas.

Figura 4.14. Comercio ambulante sobre banqueta.

Figura 4.15. Comercio ambulante sobre banqueta.

Figura 4.16. Comercio ambulante de acuerdo a la hora del día.

Figura 4.17. Auto sobre banqueta.

Figura 4.18. Auto sobre banqueta.

Figura 4.19. Apropiación de cochera de acuerdo a la hora del día.

Figura 4.20.. Cambios en el uso del espacio público por parte de los restaurantes.

Figura 4.21. Comparativa de apropiación de tanquería con programa “Ciudad al Aire Libre” y sin el mismo.

Figura 4.22. Ubicación de los restaurantes que tienen el esquema de “Ciudad al Aire Libre”.

Figura 4.23. Registro de actividad en la Av. Clavería.

Figura 4.24. Apropiación de los restaurantes sobre banqueta y cajón de estacionamiento.

Figura 4.25. Apropiación de los restaurantes en la mañana.

Figura 4.26. Toldo metálico fijado al suelo.

Figura 4.27. Mapeo de las Apropiaciones del Espacio Público en el día. Mayo 2022.

Figura 4.28. Mapeo de las Apropiaciones del Espacio Público en la noche. Mayo 2022.

Figura 4.29. Simbología de actores y objetos en la Av. Clavería.

Figura 4.30. Mapeo de las relaciones entre actores urbanos en el día. Mayo 2022.

Figura 4.31. Mapeo de las relaciones entre actores urbanos en la noche. Mayo 2022.

Figura 4.32. Uso híbrido de los coches. Mayo 2023.

Figura 4.33. Actores que se apropian del espacio público en la Av. Clavería.

Figura 4.34. Apropiación de los restaurantes. Mayo 2023.

Figura 4.35. Apropiación de los restaurantes durante el día y la noche. Mayo 2023.

Figura 4.36. Comparativa de apropiación 2022-2023.

Figura 4.37. Ubicación de los restaurantes con extensiones de “Ciudad al Aire Libre”. Mayo 2023.

Figura 4.38. Tabla de número de apropiaciones 2022-2023.

Conclusiones y Recomendaciones.

Figura 5.1. Actores que se apropian del espacio público en la Av. Clavería.

7. ANEXOS.

CUESTIONARIO DE ENTREVISTAS REALIZADAS.

A.1. PREGUNTAS DIPUTADA DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO Y PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE USO Y APROVECHAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO: GABRIELA SALIDO

1. ¿Me puede comentar su trabajo como Presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público, en resumen que es lo que hace usted y la Comisión?
2. ¿Usted que entiende por espacio público?
3. ¿Cuáles son los principales problemas que detecta en él?
3. ¿Considera a las calles como espacio público? ¿Por qué?
4. ¿Qué cambios notó en las calles durante la época más complicada de la pandemia?
5. ¿Qué opina del programa Ciudad al Aire Libre?
6. ¿Cómo siente que lo ha implementado el gobierno?
7. ¿Cómo considera que han actuado los restauranteros a partir del programa? ¿No ha pasado como en otras colonias que ha habido omisiones o lo que indica el programa?
8. ¿Qué escucha de la ciudadanía de este tema en particular?
9. Usted convocó a un Foro para hablar del tema. ¿Qué rescata de esas sesiones?
10. ¿Quién está capacitado para sancionar en este tema? Leyendo la ley habla que tanto la Alcaldía como el INVEA poseen atribuciones.

11. ¿Cree que la ocupación del espacio de las calles por parte los restauranteros y de actores urbanos como los comerciantes ambulantes es igual o detecta alguna diferencia?

12. ¿Por dónde cree que transite la sana convivencia de distintas actividades económicas en las calles, siendo que son de todos y no sólo de unos cuantos?

Transcripción.

Entrevistador: Hola, buenos días, me encuentro con la diputada Gaby Salido y además es Presidenta de la Comisión de Uso y Aprovechamiento del Espacio Público. Buenos días, diputada

Diputada: Qué tal, buenos días.

Entrevistador: Primero que nada ¿le puedo pedir permiso para grabar la entrevista?

Diputada: Por supuesto.

Entrevistador: Bueno, vamos con la primera pregunta diputada: **¿Me puede comentar su trabajo como presidenta de la Comisión de uso de suelo y aprovechamiento del espacio público?** En resumen ¿qué hace usted y qué hace la Comisión?

Diputada: Claro, mira la Comisión tiene su origen en nuestra Constitución. Se crea esta Comisión por mandato constitucional. El nombre específico de la comisión es La Comisión de Uso y Aprovechamiento Del Espacio Público, creo que es un tema fundamental, tan sólo porque calculamos, estimamos que el 40% del suelo en la ciudad es espacio público entre banquetas, calles etc. etc. bien aprovechado, mal aprovechado ¿no? En buenas condiciones, malas condiciones. Y por otra parte bueno, al final de cuentas, tú lo sabes cómo arquitecto donde se crea o se construye una identidad y una sociedad, pues precisamente es un espacio público, es donde convergen todos los aspectos, desde el cultural, ideológico, la manera en la que convivimos ¿no? Qué hacemos, pues eso, comunidad ¿no? Entonces, cuando a mí me plantean la posibilidad de estar, estar en esta comisión pues yo feliz de la vida ¿no? creo que fue la única que levantó la mano y diciendo “yo quiero esa, yo quiero esa” ¿no? Y desde la legislatura pasada fue un proceso incluso hasta de definir los alcances, porque otra cosa que nos obliga y que nos pide la constitución es hacer

la ley en materia de espacio público, cosa que empezamos desde la legislatura pasada.

Y si a este momento no ha terminado de concretarse, creo que tiene que ver más bien con temas de carácter político que técnico ¿no? Y nosotros vamos a seguir impulsando definitivamente el que se pruebe porque a parte sería la primer ley en la materia en Latinoamérica tenemos algunos esbozos, algún reglamento en el norte del país y demás, pero no, no existe un antecedente como tal formal de una legislación en la materia.

A lo más que hay en nuestro país es la primera, al respecto, que salió hace unos meses, es lo único que tenemos formalmente, entonces creo que hay muchísimo que explorar, sobre todo porque aparte el buen vivir y el buen convivir en el espacio público pues se transforma y se traslada a otros espacios, como en temas de salud mental, seguridad y convivencia. En fin, directamente se traslada a nuestra calidad de vida y a cómo percibimos nuestra manera de vivir sin nosotros nos imaginamos un lugar seguro, pues nos lo imaginamos siempre bonito. ¿No? No imaginamos un espacio público lleno de baches, grafiteado, con basura.

Y hoy se ha vuelto pues como la gran fuente... bueno no hoy en esta administración, en la pasada hay que decirlo, se volvió como la gran fuente de recursos, también porque se ha comercializado y privatizado el espacio público. Yo no estoy en contra de la inversión privada, pero sí creo que hay que tener claridad cuál debe de ser la prioridad en la definición del uso de aprovechamiento del espacio público, hoy tenemos, si tú te fijas, pues las calles, pues llenas de basura de todo tipo, desde casetas telefónicas que no funcionan postes cargados de cables que tampoco sirven para un carambas, pues como los pone nada más los ponen y no los retiran, o sea ahorita, tenemos un montón de infraestructura urbana destinada más a la publicidad que a un servicio real, a proporcionar una utilidad social, en fin, lo que lo que sí hemos permitido es esto, es que se siga llenando el espacio público, de mucha basura innecesaria y poco provechosa para la comunidad ¿no?

Entrevistador: De acuerdo

Diputada: Si tú me preguntas qué es lo que yo le apporto a la Comisión, pues es a lo mejor esta forma de ver las cosas. Porque una cosa estudiar, analizar y legislar sobre el espacio público y otra cosa es hacerlo con la convicción de que debe de tener una vocación diferente y mucho más ordenada. Debemos hacer una ciudad más ordenada.

Entrevistador: Le agradezco, diputada. Creo que respondió un poco mi siguiente pregunta, pero bueno, aun así, se la hago. A lo mejor puede ser muy contundente diciéndola **¿Usted qué entiende por espacio público?** Ya esbozó un poco de ello, pero ¿qué es lo que entiende?

Diputada: Pues cómo te decía es todo este espacio de convivencia que se vuelve un hilo conductor. Malamente nosotros llevamos décadas planeando la ciudad en torno a la vocación del suelo de predios específicos por proyectos específicos ¿no? y en ese proyecto desarrollos inmobiliarios o planteamientos como en los que en su momento se definieron, por ejemplo, cuando se definió que Santa Fe sería el próximo punto de desarrollo ¿no?

Y entonces alrededor de eso se empieza a generar, pues todo un desdoblamiento-crecimiento de la ciudad, sin embargo, lo único que articula eso con el pasado y con el futuro es el espacio público. Entonces para mí es eso, es ese ente articulador de nuestra sociedad ¿no?

Entrevistador: Muchas gracias diputada y ahora un tema que también esbozó un poco en su primera respuesta. **¿Considera a la calle como espacio público? Y si es así ¿por qué?**

Diputada: Sí, claro, ahí empezamos. Fíjate, cuando nosotros empezamos a decir que es espacio público. Nuestro debate, no era la calle, la calle, evidentemente es un área común. Para todos y es de todos ¿no? Y malamente por décadas, pues nos hemos convencido de que incluso el espacio enfrente de nuestra casa es nuestro y bueno debería de ser nuestro porque deberíamos de concebirlo como una extensión en términos de un jardín ¿no? o algo, pero es compartido, no es para uso exclusivo, creo que ahí está, ahí está el error.

Y por otra parte, pues este es nuestro, por qué dejamos esa bonita costumbre de barrer las calles, por ejemplo ¿no? O sea, creo que sí, necesitamos revisar un poco pues esos temas como los estamos concibiendo como sociedad y como asumimos esta responsabilidad como sociedad respecto a la calle. Entonces la calle es de todos, pero todos los tenemos la obligación de cuidarla, todos tenemos la obligación de entender por qué es sano tener una calle limpia y por qué es sano tener una calle que se pueda caminar ¿no?

Que sano que nuestro desarrollo en la ciudad vaya considerando de una manera seria la obligatoriedad de una serie de metros cuadrados de espacio público por habitante y de ese espacio público porque la importancia de que sea en un porcentaje importante permeable

Y una cosa, te lleva a la otra ¿no? De ahí ya podríamos derivar en materia de desarrollo urbano y la planeación de la ciudad.

Entrevistador: Totalmente de acuerdo, diputada y oiga, con relación a la pandemia por COVID-19. **¿Usted, qué cambios notó en las calles durante la pandemia?** No sé si ya estaba en la administración pública en ese momento, pero bueno, al final es ciudadana y ve las calles de la ciudad ¿no? ¿qué notó en las calles de la ciudad durante la pandemia?

Diputada: Bueno, durante la pandemia, acuérdate que este Gobierno tuvo a bien más bien cerrar las posibilidades al desarrollo económico entonces lo que sucedió fue un evidente abandono y muchísimos locales cerrados que explotó, pues la venta por Internet ¿no? es una realidad.

¿Cuándo empiezan a darse cuenta? pues ya después de 2 años, cuando la crisis nos alcanza, cuando la necesidad es imperiosa y entonces empiezan a plantear la posibilidad de la permanencia de este programa que señalas, el de “Ciudad al Aire Libre”, que también es importante decirlo, existía previo, no fue producto de la pandemia, pero con diferentes modalidades, ¿no? ya existía este esquema de del uso de nuestras calles para un tipo de convivencia distinto.

Entrevistador: De acuerdo, y aprovechando que ya lo mencionó **¿cuál es su opinión sobre este programa (Ciudad al Aire Libre)?**

Diputada: Mira el programa en sí no es malo, lo malo es la aplicación, lo malo es la falta de supervisión, lo malo es el abuso de la explotación. El lograr el equilibrio de este tipo de programas podría generarnos una relación virtuosa en la que tú tendrías el apropiamiento de la calle de una manera ordenada y que le daría otro plus, como en seguridad, otras cosas....

Pero cuando pasas el punto de equilibrio, pues los beneficios se invierten ¿no? Y en lugar de ser un elemento de seguridad, hay inseguridad. El tema del ruido, por ejemplo, el tema del ruido es una cosa que hoy por hoy creo que es una de las quejas más grandes que tenemos, ¿no?

Entrevistador: Claro

Diputada: Y es precisamente porque incide en la calidad de vida y en la salud de las personas. Así como tenemos que reconocer, y eso fue alguna parte de los trabajos de la legislatura pasada. El reconocimiento del espacio público como un derecho en la ciudad. También hay que reconocer el tema del ruido como un tema de salud pública ¿no?

Entrevistador: De acuerdo diputada. Y ahorita que decía esto, o sea **¿usted cómo califica la implementación del Gobierno de este programa?**

Diputada: Pésima, pésima, porque hay cero supervisión, entonces en algunas partes de la ciudad se convierte incluso en un punto de corrupción. Se dedican a chantajear al microempresario restaurantero, al esto que, y en otras partes, es la permisividad total y absoluta, no pues yo estoy a favor de la regulación económica, entonces hágase todo lo que quieran, y el vecino el que ahí vive, o porque renta o porque tiene su patrimonio, que eso es eso es un tema que no hemos sido capaces de reconocer en los últimos años en la ciudad.

Es el Gobierno de la ciudad, toma decisiones sobre la vocación de la tierra en todos sentidos, privada, pública, la que sea, como si fuera totalmente propia ¿no? Y no entiende que también hay quienes tienen ahí el patrimonio de sus familias

Entrevistador: Claro, sí, sí. Es más que un local, y ahora ya me platicó de cómo ve la implementación del Gobierno, pero **¿cómo ve el actuar de los restauranteros en este programa?**

Diputada: Mira, yo lo he platicado con muchos y todos están, por ejemplo, cosas... retomando la pregunta pasada, hace unos meses, por eso surgió ese foro del que hablaba y se plantea, se hace una serie de declaraciones, servicios de comunicación sobre un convenio que nadie ideó entre el Gobierno de la ciudad y los restauranteros de algunas colonias de algunas alcaldías.

Entonces oye, pero espérame ¿no? o sea ¿es política pública o no lo es? ¿Es para la ciudad o es nada más para esos puntos donde por reclamo vecinal o por demanda del empresariado, tú tienes que generar una reacción ¿no?

Entonces el Gobierno, el Estado se volvió chiquito ante la realidad de una ciudad como esta, en lugar de plantear, insisto, políticas públicas, pues para la ciudad y si tienes que hacer factores de diferenciación, hazlo, pero que sean claros y transparentes, porque eso es lo que nos da el marco jurídico que nos permite tener reglas claras porque no habían ¿no? o sea, son como cosas muy... entonces el actuar de los restauranteros, pues algunos bien, algunos mal, como en todos lados, o sea, creo que el gran problema de este tipo de temas es que por unos pagan otros. Es como el tema del desarrollo urbano, hay desarrolladores que han abusado totalmente y evidentemente, han corrompido a pues el sistema ¿no?

Cuando yo veo ahí algunas notas que dicen que la corrupción, pues para que haya corrupción tienen que haber dos ¿no?; el servidor público qué se corrompe y el particular que está dispuesto a corromper, ¿no? Bueno, entonces yo te diría yo, no, yo no puedo dar una opinión antes sobre el gremio, pero sí puedo decir que algunos

integrantes del gremio han abusado y ese abuso pues lleva también a ver mal este tipo de políticas ¿no? Yo creo que es un programa que puede ser bueno, que es bonito en la vida en la que se han llevado.

Entrevistador: Claro ¿Y qué escucha de la ciudadanía? ya mencionaba un poco, a lo mejor una problemática que podría ser el ruido, pero digo, y seguro también hay muchos ciudadanos que les gusta, pero **¿qué escucha de la ciudadanía usted (sobre el “Programa Ciudad al Libre”)?**

Diputada: Mira muchas quejas, pero también creo que es un tema generacional ¿no? porque hay quienes... es como la bicicleta ¿no? O sea, ya era un tema de una generación que impulsa un esquema de movilidad diferente y hay una generación que no entiende de sistema de movilidad porque creció con un paradigma distinto ¿no? el tener coche te daba estatus te daba una serie de... Entonces, pues estamos en un encuentro de dos generaciones al respecto, también en el caso de este programa yo también lo percibo así ¿Por qué? pues porque los jóvenes son los que más aprovechan este tipo de espacios ¿no?

Y a lo mejor no lo ven mal porque no en todas las ciudades... que diga, no en toda la ciudad y en todas las calles tienes este tipo de aprovechamiento y uso del espacio público. Si yo no tengo un restaurante a un lado, que me cierre las 2:00 de la mañana y que hasta las 2:00 de la mañana o 1 de la mañana estás escuchando los vasos, las risas ¿no? Este, que antes, pues tomaban cerveza adentro y ahora la toman afuera.

O sea, pues definitivamente la percepción es diferente. Entonces creo que sí hay muchísimas quejas, pero también tiene que ver con eso, con un tema de generación, sin desacreditar una visión o la otra. Lo que yo te diría lo que sí, son conscientes todos es que pues la autoridad no ha generado un esquema, un claro, de la aplicación sobre todo este programa en particular es como... ha sido un programa como muy manoseado ¿no? Y cada quien y cada alcaldía, de las 16, cada una aplica los criterios como los entiende o como los interpreta.

Entrevistador: Evidentemente he estado revisando la normativa y ahí tengo un poco de duda, a ver si usted me puede aclarar, aunque ya me está diciendo que cada quien hace lo que quiere, porque por un lado veo que la norma dice que las alcaldías son las que lo deben verificar y también dice que se pueden auxiliar del INVEA **¿Entonces ahí que pasa es la alcaldía o es el INVEA (los facultados para sancionar o supervisar el programa)?**

Diputada: Mira, es que eso es parte de esta lógica de concentrar el del quitarle facultades a las alcaldías yo honestamente, creo que es un error ¿por qué? porque

la única... las crisis del Gobierno más cercano a la ciudadanía. Cuando tú tienes un tema a quien recurres, pues a tu alcaldía no recurres al INVEA, el INVEA es un edificio al que es difícil entrar, nadie te pela ¿no? que está ahí en la alcaldía Benito Juárez y que se vuelve un ente intangible para los ciudadanos. Entonces hoy las alcaldías están pues, supeditadas al INVEA.

Entrevistador: OK

Diputada: Aunque tienen en cada alcaldía un equipo destinado a esa atención, pues también si el INVEA te dice no tengo personal porque ya tengo una programación superpuesta, te tendrás que esperar y entonces el vecino se está quejando, se puede tardar diez años, ahora el INVEA, por ejemplo, no revisa... aún no está facultado para el tema de ruido solamente ese tema solamente la PAOT y el Secretaría del Medio Ambiente.

Y nosotros podríamos tener la mejor legislación en la materia, para nada sirve si el ejecutivo no lo aplica el ejecutivo de cualquier nivel ¿no? entonces creo que sí, efectivamente, sí hay un tramo de control de las alcaldías, hay un tramo de control del gobierno central y estamos en muy mala época, también para ese tipo de responsabilidades compartidas ¿no? en la mitad de la ciudad, pues vemos que tenemos por temas políticos, pues esa desatención ¿no?

Entrevistador: Es complicado, claro. Oiga diputada, y **usted convocó a un foro sobre este tema ¿me puede decir qué rescata de estas sesiones?** ¿qué fue eso que dice “me llevo estas conclusiones de esos foros”?

Diputada: Mira, yo... así ha sido toda la vida, yo escucho mucho a mis vecinos yo si me creo esto de la representación, entonces y también estoy convencida, fíjate, soy presidenta de esta comisión, pero integro la Comisión de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial, la de Planeación. O sea, he estado involucrada en toda la ciudad, en todas las comisiones que se refieren a la construcción de ciudad. Y estoy convencida de que las ciudades son para vivirlas, entonces, si tenemos que poner atención a los que viven en la ciudad.

Efectivamente, debe haber políticas, también está la transformación acorde al desarrollo que ha tenido una ciudad, el crecimiento que ha tenido y a nuestra realidad actual, pero no a costa de los que la viven ¿no? o sea, porque es una contradicción. O sea, que es la mejor ciudad, pero no te importa pasar sobre los que disfrutaban esa ciudad y para los que quieres una mejor ciudad entonces es como complicado.

Entonces yo sí, me quedo mucho con los comentarios hechos por la representación vecinal por qué hay de diferentes... sobre todo, por ejemplo, participó mucho la representación de la Voz de Polanco (organización vecinal de Polanco) ¿no?

¿Por qué? porque Polanquito y Polanco particularmente son como la joya de la corona ¿no? todos los modelos de este tipo pasan por ahí. Así como la Roma o la Condesa, o sea, hay como ciertas zonas en la ciudad que ya sabemos que esas son las zonas en las que... Entonces, la experiencia que ellos tienen, aunque aparte yo no necesariamente necesito estar en contra, también hay que decirlo ¿no?

O sea, hay representación vecinal, que tiene mucha claridad de estos puntos de equilibrio, de que la ciudad se está transformando entonces, su experiencia es muy valiosa. Te voy a dar un ejemplo en el caso de los parquímetros ¿no? cuando se implementaron los parquímetros en la colonia de Anzures siempre ha estado en contra de los parquímetros porque es una colonia de... hay muchas personas de la tercera edad cuando llegan y les dicen te voy a poner parquímetros, pero no te preocupes, te voy a poner bicicletas, evidentemente todos los vecinos de más de 45 te dicen y yo para que quiero una bicicleta.

Pero ellos, por ejemplo, tienen esta capacidad de analizar el proceso y decirte que fue bueno, que fue malo, en qué falló el Gobierno y cuáles son las deficiencias que el Estado jamás ha querido tener que resolver resultados ¿no? y en el caso del de este programa, yo creo que es lo mismo y lo que todos te piden es moderación.

O sea, está bien, entendemos que la reactivación, entendemos, pero no inventes, o sea, no es necesario incluso hasta algunos... son tú como arquitecto, sabrás hay otros debates respecto a hacer peatonales ciertas avenidas porque una cosa te lleva a la otra ¿no? O seas vas desdoblado, desdoblado y pues evidentemente vas ganando terreno en esta visión de ciudad, ¿no? Pero pues que no es compartido entonces empiezas a encontrar o no es compartido por todos. Entonces creo que mi verdadero dilema es como los socializa. Por ejemplo, sobre este programa con otros nombres ahí en redes sociales si le echas una buscadita te vas a encontrar un montón de cuenta donde la queja primordial es el ruido. Nos dicen "oye, pues a mí me vendiste otra cosa, me dijiste que porque la pandemia" y ahora por la pandemia sin pandemia, las consiguen ¿no? En la nueva realidad, yo me tengo que quitar esto y el resultado es que no dure. Entonces pues yo te diría, ya me salí del tema, pero ¿con qué me quedo? Pues con ese aprendizaje el aprendizaje de quienes lo viven.

Entrevistador: De acuerdo. Últimas 2 preguntas, diputada **¿Cree que la ocupación de la calle por parte de los restauranteros es parecida a la de un puesto ambulante?** Porque a veces un puesto ambulante ocupa un cajón de estacionamiento y a veces estas mesitas, pues ocupan el área de un cajón,

entonces mi pregunta va un poco a eso, o sea ¿cree que esta ocupación del suelo es igual o es distinta?

Diputada: No, no. Es distinta; tiene una naturaleza diferente, está regido por reglas distintas, paga impuestos, genera derechos, o sea es otra cosa. Entonces no, no son equiparables...pero estoy tratando de ver tu pregunta con otra visión: no son equiparables por esto que te menciono.

Si te refieres a obstaculizar, por ejemplo, el paso peatonal, entonces sí podría ser, nada más que la diferencia es que el puesto ambulante, es un desdoblamiento natural a lo mejor ni paso peatonal hay, en el caso de este tipo de programas, bueno, pues si la ley que señala que tienes la obligatoriedad de dejar este creo que es 1.20 metros ¿no? para la circulación peatonal.

Diputada: Entonces, si son cosas distintas, ¿no? O sea, por ejemplo, yo el otro día platicaba en el caso del ambulante, pues es que tiene otro tipo de externalidades, o sea, por ejemplo, el manejo de desechos. Dice: "Oye ¿pues qué hacemos?" Empezamos a poner trampas de grasa en toda la ciudad o qué hacemos, porque pues ellos, de manera natural dicen "nombre, yo le estoy echando a la coladera" pues sí, pero las consecuencias de lo que echas en la coladera son mucho más graves y entonces somos una ciudad que está creciendo en términos de ambulante enormemente, pero no somos una ciudad que esté preparando su infraestructura para que eso suceda.

Entrevistador: Claro y ya, por último, diputada **¿Por dónde cree que transite la sana convivencia de las distintas actividades económicas en la calle?** Pues siendo que son de todos al final, o sea, el ambulante dirá, bueno, "yo tengo mi derecho a vender" y el de restaurantero dirá: "pues yo no trabajé durante meses..." y vamos, es un tema ¿no? incluso los franeleros, o sea ya mencionaba el tema del parquímetro, o sea al final la calle es un receptor de diferentes actores ¿no? con intereses como cree... ¿Por dónde cree que transita esa sana convivencia?

Diputada: Es un tema de educación, de todos. Es un tema de legislar los pendientes por legislar como el que te decía que es la Ley del Espacio Público, la Ley de Trabajadores No Asalariados que esta lo que buscaría, sería regular a todos aquellos... personas que puedes irte ahí desde el ambulante, el viene viene, quienes ejercen el oficio de la prostitución, el sexo servicio o no sé qué es lo correctamente político del tema, pero en fin, este pues son todo este tipo de actividades que se desarrollan en el espacio público ¿no? Entonces, nos falta a nosotros legislar, nos falta tener la oportunidad de legislar en el Congreso, cosa que no sucede porque hay, pues con toda la verdad, pues imperan en dos que tres políticos el revanchismo

y entonces pues esta ciudad se sigue hundiendo, porque nosotros no... te digo, me incluyo porque somos 66, aunque sí tengo mi opinión de los tramos de responsabilidad ¿no? o sea, tú puedes llegar con la mejor iniciativa del mundo al Congreso, como es esta de Espacio Público donde, fíjate, nos metemos en temas desde la lógica del paseador de perro, no sé esas cosas hasta la necesidad de homologar materiales, no sé qué distinto sería si... (volteó mucho para acá porque tengo una ventana, estoy viendo la calle y veo el espacio)

Entrevistador: De acuerdo.

Diputada: Pero pues qué mundo tan diferente podría ser ¿no? o sea, derechos y obligaciones, no nada más del Estado, sino también del ciudadano porque todos damos derecho al espacio público, pero nadie asume la responsabilidad que tiene respecto al mismo.

La importancia del mantenimiento estamos... somos una sociedad que nos encantan las obras faraónicas, pero nadie piensa que va a pasar con ellas después de que las termines, entonces se caen a cachos, los vecinos hacen sus presupuestos participativos apropiándose muchas ocasiones del espacio público y después no piensan que va a pasar con ese espacio que modificaron y esto aquello en unos años porque no hay quien le quiera poner lana propia ¿no? y así entonces yo creo que, si por la parte del Congreso lográramos avanzar en la legislación pendiente, ayudaríamos mucho por parte del Estado, pues es hoy por hoy lo único que tiene que hacer es el cumplimiento de la ley, de la norma y no nada más las alcaldías, también insistió en que el Gobierno de la ciudad, el Gobierno de la ciudad, tiene que dejar de ser tan ambiguo y tan reaccionar siempre a la coyuntura.

Seguimos en este tema, en este en particular si, hay una organización en tal lugar que se puso loca, entonces reaccionó. No, hay una política clara respecto al espacio público, por un lado, te dicen que no hay que privatizar lo que es, eso es cosa, es satánico y, por el otro lado, pues venden a cachos el espacio público ¿no? desde espacios en Chapultepec para renta de canchas, la creación y venta de canchas de fútbol hasta la banqueta, hasta los bajo puentes, hasta la publicidad hasta lo que no. Entonces, es una contradicción tras otra. Y por parte de los ciudadanos, pues también entender, o sea, no es a contentillo no es un día así es mío ¿no? Y otro día que lo venga a barrer la alcaldía todos, todos tenemos nuestra responsabilidad entonces, pues creo que sería eso.

Entrevistador: Diputada le agradezco mucho a su tiempo.

Diputada: Muchas gracias cuando quieras, estos temas a mí me encantan.

A.2. COPACO DE LA COLONIA CLAVERÍA: ISABEL MENDOZA

1. Cuénteme un poco sobre la COPACO (Comisión de Participación Comunitaria).
¿Qué es y cuáles son sus funciones dentro de la Comisión?
2. ¿Cuáles son las problemáticas en el espacio público (las calles) que detecta a lo largo de los años? *Si le cuesta mencionar: comercio ambulante, seguridad, franeleros, vehículos mal estacionados, etc.*
3. ¿Cuáles fueron los principales cambios que notó en las calles durante la pandemia?
4. ¿Cuáles de estos cambios se han mantenido?
5. ¿Cómo ha afectado su vida cotidiana estos cambios?
6. ¿Conoce el programa Ciudad al Aire Libre? ¿Cuál es su opinión al respecto?
7. ¿Cómo considera que han actuado los restauranteros a partir del programa?
¿No ha pasado como en otras colonias que ha habido omisiones o lo que indica el programa? Pienso, por ejemplo, en los vecinos de Polanco donde algunos han sido enérgicos en observarlos.
8. ¿Cree que la ocupación del espacio de las calles por parte los restauranteros y de actores urbanos como los comerciantes ambulantes o los franeleros es igual o detecta alguna diferencia?

Transcripción.

Entrevistador: Hola, qué tal. Buenas tardes. Me encuentro con la señora Isabel Mendoza y le voy a hacer unas breves preguntas. Para empezar, cuéntame un poco sobre la COPACO, esta Comisión de Participación Comunitaria. ¿Qué es y cuáles son sus funciones?

Isabel: Es la Comisión que se encarga de ver la problemática de la colonia y, a su vez, utilizar los recursos que el Gobierno nos da para poder ampliar o para poder mejorar los servicios en la Colonia.

Entrevistador: Muy bien, muchas gracias y en su perspectiva ¿cuáles son las problemáticas en el espacio público que detecta a lo largo de los años? Usted que tiene, que tiene tiempo ahí, pues puede ser, desde el comercio ambulante, la seguridad, los franeleros, los vehículos mal estacionados ¿Usted cuál es la problemática que detecta a lo largo del tiempo?

Isabel: Bueno la principal problemática que yo veo es la antigüedad de los lugares de los que estamos hablando, estamos hablando de una colonia que se ubicó en alfalfares. Entonces, está asentada en entre agua. Y muchas veces... esto lo comento porque al estar en ese asentamiento muchas veces el sobrepeso ha hecho que se deforme y que tenga mucho problema el alcantarillado en ese tipo de situaciones. Esto viene porque al haber ambulantes ha habido problemática de basura, exceso de basura, ha habido problema de que, pues se estancan los lugares, son lugares que están hechos en su mayoría para poder tener accesos a estacionamientos, muchas veces se encharcan y en tiempo de lluvias es una situación muy, muy problemática.

Entrevistador: Entonces podríamos decir que usted lo que detecta, es la salubridad derivada del ambulante.

Ok, muy bien. ¿Cuáles fueron los principales cambios que usted notó en la en las calles y en particular en la Avenida Clavería durante la pandemia, usted que se acuerde 2020, el año pasado...?

Isabel: Sí, bajó muchísimo el índice de personas fuera de casa, pero aun así, sí hubo bastante, o sea, hubo gente que, a pesar de la pandemia, pues tenía que ir por sus recursos, salir y no se vio muy afectado, pero en ventas el comercio fue en lo que sí estuvo muy afectado porque la gente ya no acostumbraba a hacer lo que hoy hace ¿no? de salir por las alitas, las paletas, ese tipo de cosas, sí. El consumo.

Entrevistador: ¿Y usted cree que alguno de estos cambios se han mantenido o no?

Isabel: Bueno, actualmente ya no. Actualmente ya toda la gente sale y no les importa si hay pandemia o no hay pandemia, ahorita ya se ve sobrepoblado, Clavería está a un nivel que ha rebasado.

Entrevistador: Totalmente de acuerdo y por ejemplo ¿Alguno de estos cambios que se vivieron en pandemia la siguen afectando a la fecha o no?

Isabel: Bueno, en lo personal a mí no me afectan, me agrada el que haya gente. Me agrada que haya servicios de todo, pero sí he visto que algunas personas, sobre

todo los discapacitados tienen problemas, porque se presentan los restaurantes que ahorita están ubicándose abajo de la calle y bueno pues ellos ya no tienen por dónde entrar, ¿no? tienen una entrada de silla de ruedas y se ve perturbada por qué el mesero va pasando con el servicio, principalmente es eso en lo personal, no, no yo creo que pues está bien.

Estamos hablando de una colonia que se ha hecho popular, porque antes no, no era así. Hubo un tiempo, yo estoy viviendo en esa casa desde que nací, tengo 63 años. Y este...pues antes no había ese problema antes se ubicaban en diferentes lugares, los comercios y no había ningún problema, ni lo hay ahora.

Entrevistador: Muchas gracias, señora Isabel, y un poco con la pregunta de usted ¿si conoce el programa ciudad al Aire libre y cuál es su opinión al respecto?

Isabel: Yo creo que como como todo programa, funciona. Pero debe de haber un poquito de restricción, un poquito de cuidado con ¿qué es lo que le estoy dando a mi vecino ¿no? A veces el vecino no puede entrar porque está la mesita de la señora que acaban de poner para... Yo creo que debe de ser regulado, que debe de tener un espacio a todos nos gusta comer o a la mayoría comer al aire libre, disfrutar del aire, del sol, de... Yo creo que no. No hay mayor problema más que regularlo.

Entrevistador: Muchas gracias, en su opinión ¿cómo han actuado los restauranteros a partir del programa? O cree que ha pasado como en otras colonias, con aspectos que comentamos fuera de audio.

Isabel: No creo que, en mi Colonia, trato de pensar que hay gente consciente, trato de pensarlo porque en lo particular, en el momento que yo veo alguna afectación la gente, ha respondido para bien. "Oye, Mira estás esté obstruyendo el paso de una silla de rueda: "No, no hay problema, que pase"

Entrevistador: Ah, o sea ha visto buena disposición, que bueno, está muy bien.

Isabel: Ha habido muy buena disposición.

Entrevistador: Y, por último, le quería preguntar, usted considera que ya platicamos de esta problemática del ambulante. ¿La considera igual o distinta que esta ocupación del espacio por los restaurantes? ya ve que los restaurantes, pues se ponen sus mesas en un cajón de estacionamiento y luego el ambulante también pone su puestecito en un cajón de estacionamiento. ¿Considera que esta ocupación del suelo es igual o es distinta?

Isabel: Pues... en espacio puede que sea igual, pero es distinta en cómo se conforma porque tienen sus días, no es permanente.

Hay personas que van el martes y el jueves o hay personas que dicen “yo tengo tal artículo” sobre todo en las redes sociales ¿no? Y tengo, no sé, barnices de uñas y los puedo vender a tal lugar. La entrega es el a las 5:00 de la tarde en el Parque de la China, o sea, ya tienen sus lugares específicos y muchas veces no hacen tanto problema. En realidad, el problema se presenta cuando hay, por ejemplo, el jueves que es cuando está el mercado sobre ruedas y todo el mundo se sale del espacio.

Entrevistador: OK, bueno, le agradezco mucho señora Isabel.

Isabel: Gracias

A.3. PREGUNTAS CONCEJAL DE AZCAPOTZALCO: ROSALÍA HERRERA

1. ¿Me puede comentar cuáles son sus funciones en la administración pública? En particular hablando de su puesto como Concejal Presidenta de la Comisión de Planeación y Desarrollo Económico en Azcapotzalco.
2. ¿Cuáles son las problemáticas en el espacio público (las calles) que detecta a lo largo de los años? *Si le cuesta mencionar: comercio ambulante, seguridad, franeleros, vehículos mal estacionados, etc.*
3. ¿Cuáles fueron los principales cambios que notó en las calles durante la pandemia?
4. ¿Cuáles de estos cambios se han mantenido?
5. ¿Conoce el programa Ciudad al Aire Libre? ¿Cuál es su opinión al respecto?
6. ¿Cómo siente que lo ha implementado el gobierno?
7. ¿Cómo considera que han actuado los restauranteros a partir del programa? ¿No ha pasado como en otras colonias que ha habido omisiones o lo que indica el programa? Pienso, por ejemplo, en los vecinos de Polanco donde algunos han sido enérgicos en observarlos.
8. ¿Qué escucha de la ciudadanía de este tema en particular?
9. ¿Cree que la ocupación del espacio de las calles por parte los restauranteros y de actores urbanos como los comerciantes ambulantes o los franeleros es igual o detecta alguna diferencia?

Transcripción.

Entrevistador: Qué tal, buenas tardes. Me encuentro con la concejal Rosalia Herrera. Y le voy a hacer las siguientes preguntas, pero antes le quería pedir permiso para grabar en esta entrevista.

Rosalía: Hola, muy buenas tardes. Pues adelante lista para apoyar la entrevista.

Entrevistador: ¿Me puede comentar un poco cuáles son sus funciones en la administración pública, en particular, cuénteme de este puesto de Presidenta de la Comisión de Planeación de Desarrollo Económico, o sea un poco: ¿qué es lo que hace?

Rosalía: OK, pues básicamente verificamos en cuanto al trabajo de la alcaldía de la administración en general, y muy en particular en cuanto a la Comisión de Planeación y Desarrollo Económico, las funciones, actividades y demás de esta misma dirección.

Entrevistador: Muchas gracias concejal. ¿Me podría comentar en su punto de vista, ya que me comentó fuera de audio que usted es vecina de Ángel Zimbrón ¿Cuáles son las problemáticas que ha visto en el espacio público, digámosle las calles que detecta a lo largo de los años? no sé: comercio ambulante. Usted ya contó un poco igual fuera de audio una experiencia en este sentido sobre Aquiles Serdán. ¿Entonces, cuáles son estas problemáticas en el espacio público que detecta a lo largo de los años?

Rosalía: Bueno, pues en general realmente lo que es este los ambulantes, yo creo que falta regularlos conforme a la administración pasada se ha denotado que hay una falta de control en cuanto a ello y ahorita se está ajustando, es un tema muy importante porque sí, también es considerable saber que ellos tienen la necesidad de trabajar, sin embargo, no puede haber afectación hacia los vecinos, entonces debe haber un consenso para lograr un equilibrio en base a ello ¿no? eso es uno de los puntos de vista, porque sí genera conflicto, sin embargo, creo que puede haber una buena solución para ello.

Entrevistador: Totalmente de acuerdo. Y un poco hablando de la pandemia que venimos de esto y parece que no se sale y todo lo que hemos visto. ¿Cuáles fueron los principales cambios que usted notó en las calles durante la pandemia? Quizás en ese momento ni siquiera estaba en la administración pública ¿no? pero es vecina. Entonces ¿qué cambios notó en las calles durante la época de pandemia?

Rosalía: Bueno, antes que nada, pues la ausencia totalmente ¿no? Cómo se transformó el comercio realmente para poder subsistir. Yo viví muy de cerca lo que fue este contagio, estuve internada, estuve grave, pero si noté la gran ausencia de la del comercio público por esta misma necesidad, ¿no? El temor de la enfermedad y demás. Entonces sí fue algo...

Entrevistador: O sea, menor ambulante

Rosalía: Sí, exactamente menor ambulante totalmente.

Entrevistador: Ok. Y cuáles de estos, o sea, ya habló que, vio menor, menor cantidad de gente. ¿Ahora cree que estos cambios se mantuvieron al día de hoy o no? Este menor ambulante.

Rosalía: No, ya, ahorita ya definitivamente hay más gente con la necesidad de empleo, sabemos que esta pandemia fue algo que inesperado, no solamente en México, sino fue a nivel mundial, entonces sí ha generado una situación medio complicada en ese tema y la gente lo que desea es buscar alternativas, de hecho nos han buscado precisamente para conseguir recursos, apoyos para poder subsistir iniciar un nuevo negocio y más que nada con esta parte de que se transformó el comercio como bien lo mencionaba hace un momento, pues ahora el e-commerce, el trabajar desde tu casa, el home office es un nuevo concepto, estrategias de supervivencia, inclusive ¿no? entonces sí, sí noto que se ha modificado.

Entrevistador: Muchas gracias concejal, ahora le quería preguntar, ¿usted conoce el programa "Ciudad al Aire Libre"? Este dónde sacan las mesitas a las calles y bueno que me diga si lo conoce y si sí ¿cuál es su opinión de este programa?

Rosalía: Si lo conozco, sin embargo, bueno, a mí me gusta. Sin embargo, creo que es importante tomar en cuenta los riesgos, ¿no? en esto de Avenida Clavería creo que si es algo que hay que considerar mucho. Era una necesidad porque realmente, por la pandemia que vivimos era necesario tomar decisiones para poder darle más vida al comercio. Es una buena alternativa, pero sin embargo no podemos descartar que, en este punto, por ejemplo, hay riesgos que deben tomarse muy en cuenta y no se está haciendo.

Entrevistador: Muchas gracias concejal. ¿Y cómo siente que este programa lo ha implementado el Gobierno? Aquí quizás este ni siquiera es hablar del gobierno local, quizás esa una esfera aún mayor.

Rosalía: Sí, claro, pues yo creo que lo mismo he estado también en la Colonia Roma, por ejemplo. Bueno, algunas otras colonias más, si es exactamente el mismo tema. Sin embargo, insisto, no es malo hasta se ve un espacio diferente. Le dieron una vista diferente, más armonía, inclusive para compartir. Pero no deben descartar los riesgos. Siento que hay que trabajar un poco más en ello y se puede equilibrar ese punto para mejorar.

Entrevistador: Ahora, me ha hablado un poco sobre estos riesgos ¿no? Pero ¿y cuál a su parecer, es como han actuado los restauranteros a partir del programa? que tuve oportunidad, por ejemplo, de platicar con vecinos de Polanco y allá ahí hablaban de que ha habido omisiones al programa, que pues de repente ocupan más espacio del que deberían. Diferentes cosas ¿no? ¿Entonces, usted cómo ve que ha sido la actitud de los restauranteros?

Rosalía: Pues algunos han sido conscientes en cuanto al espacio-riesgo, pero como en todo ¿no? cada cabeza es un mundo y hay quienes han abusado de esa confianza que se les brinda y no han tomado las medidas precautorias necesarias para poder evitar algún riesgo entonces pues es un equilibrio, o sea justo lo que hablaba ¿no? el regularlo. El Gobierno realmente tome cartas en el asunto y los ponga en orden a todos. Ese es el ordenamiento más bien.

Entrevistador: Muchas gracias y aprovechando que estamos con tanto una COPACO de Clavería como una COPACO de Ángel Zimbrón y que está en contacto con la gente. ¿Cuál es la opinión de la ciudadanía hacia este programa? ¿Usted cómo la percibe?

Rosalía: Pues igual hay quienes están a favor, hay quienes están en contra, pero todos coinciden en un punto, el regularlos, porque también están conscientes de la necesidad de que seguimos en pandemia de una u otra manera y que es necesario que también la reactivación económica esté pues latente, pero si buscan ese equilibrio, esa necesidad de un reordenamiento por seguridad de tanto de los vecinos, asimismo, también regularlos y les voy a comentar porque nos acaban de confirmar eso: que hay restauranteros que como no les dicen nada o no los toman muy en cuenta para darles un ordenamiento, abusan del ruido, abusan de las horas de trabajo y eso es un tema que a la gente le está molestando mucho, entonces insisto, si se puede, pero hay que ponernos en orden.

Entrevistador: Totalmente de acuerdo y como última pregunta al principio de la entrevista, me mencionó mucho el aspecto de los ambulantes. Pues ya ve, se ponen en tanto lo que son los cajones de estacionamiento y en las propias banquetas, pero vemos un poco qué ocurre lo mismo con estos restauranteros, yo lo único que le preguntaría es ¿usted detecta que la ocupación del suelo urbano de las banquetas y de las calles es igual el con los restauranteros que con los ambulantes o lo considera diferente, o sea considera diferente esta ocupación del suelo?

Rosalía: Vaya, pues sí lo considero diferente, porque dentro de lo que cabe, los restauranteros tratan de organizarse. Sin embargo, el ambulante es todo lo

contrario. Sí definitivamente no tienen orden y se nota y se marca mucho la diferencia en ello.

Entrevistador: OK, agradezco mucho su tiempo.

Rosalía: A la orden, gracias.