



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**  
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
DESARROLLO URBANO Y REGIONAL

**La dinámica peatonal en el uso del espacio público ante una contingencia sanitaria.  
Caso de estudio: Avenida 20 de Noviembre de la ciudad de Durango, Dgo.**

**Tesis**

Que para optar por el grado de:  
Maestro en Urbanismo

**Presenta:**

Arq. Jesús Jorge Uribe Grado

**Tutor:**

Dr. Enrique Pérez Campuzano  
Instituto de Geografía-UNAM

**Miembros del Comité tutor**

Dra. Rebeca Hernández Fuentes. Facultad de Arquitectura-UNAM  
Dr. Daniel Enrique Pérez Torres. Facultad de Arquitectura-UNAM  
Dra. Esther Maya Pérez. Facultad de Arquitectura-UNAM  
Dr. René Humberto Blancarte Siqueiros. Facultad de Arquitectura-UNAM

Ciudad Universitaria, CD. MX., Diciembre 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.

## *Dedicatorías*

Al creador y a la vida por brindarme las capacidades y oportunidades aun y en tiempos difíciles.

A Mamá, Papá, hermanas, mis sobrinos y cuñados, a mi pareja y toda mi familia y amigos, por estar siempre ahí apoyándome, escuchándome, y no desistir, aun y en momentos difíciles: Mamá, gracias por ser una guerrera ante cualquier tempestad, por su apoyo y amor brindados, y por ser un gran ejemplo a seguir.

A mis hermanas Janeth, Alejandra y familia, por apoyarme en cualquier momento, aun y en los detalles más pequeños durante todo este proceso.

A mi pareja Yolanda y familia por su amor, por apoyarme e impulsarme en todo momento y en todo el proceso de esta maestría.

A Mamá Coco, por los ejemplos enseñados en la vida y ser un ejemplo de fortaleza ante todo.

**“Gracias por motivarme en continuar con mi formación académica, profesionista y como persona”.**

## *Agradecimientos*

A la Universidad Nacional Autónoma de México, por darme la oportunidad de ser parte de su comunidad, apoyándome en mi crecimiento como profesionista y como persona, contando con la enseñanza y apoyo de profesores de diversas formaciones que han contribuido en enriquecer mis conocimientos adquiridos.

Al Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías, por la beca otorgada para realizar la Maestría.

Al Programa de Posgrado en Urbanismo, a sus Coordinadores (as), a la Arq. Delta Lara por sus atenciones y orientación brindadas.

Mi agradecimiento y reconocimiento a la Mtra. Dafne Camacho y a Luis Romero por su trato amable y por siempre estar dispuestos a orientarme en todo momento.

A mis compañeros de grupo, así como de otros campos de conocimiento y carreras por la convivencia, por compartir conocimientos y experiencias.

A mis profesores, por sus conocimientos, habilidades y experiencias compartidas.

A mi director de tesis, Dr. Enrique Pérez Campuzano, por sus atenciones y orientación que han contribuido a la elaboración de esta tesis.

A mis Sinodales: a la Dra. Rebeca Hernández Fuentes, al Dr. Daniel Enrique Pérez Torres, a la Dra. Esther Maya Pérez, al Dr. René Humberto Blancarte Siqueiros, por sus valiosas sugerencias y atenciones brindados durante la realización de este trabajo.

A mis compañeros y compañeras tesisistas, por compartir opiniones y conocimientos, que enriquecieron este trabajo.

Al Instituto de Geografía de la UNAM, por permitirme trabajar parte de esta investigación en sus instalaciones.

Al Maestro Fernando Tovar por brindarme su orientación en Sistemas de información geográfica.

Al Maestro Juan Aguilar por brindarme apoyo en las instalaciones del posgrado.

A Alan Murga, por su amistad, compañerismo y compartir conocimientos y experiencias.

A Mayela de la Torre, por su amistad y apoyo durante esta maestría.

A la comunidad de la Casa del Estudiante Duranguense en la Ciudad de México, por brindarme la estancia requerida, por compartir conocimientos y experiencias con algunos de sus miembros.

A la Dra. Esther Maya, por su orientación y guía incondicional en temas académicos que impulsaron y complementaron mi tesis.

Al Dr. Luis Oscar Güereca, por orientarme en el proceso de ingreso a la Maestría, por darme la oportunidad de poner en práctica los conocimientos adquiridos en ella y compartir conocimientos con personas interesadas en la misma.

Al Mtro. José Antonio Ramírez por, orientarme en el proceso de ingreso a la Maestría.

Al Dr. Luis Carlos Álvarez y familia por todo el apoyo brindado.

# Índice

Introducción .....	1
Capítulo 1: Teoría y conceptos .....	5
1.1 COVID-19. Un recorrido internacional .....	5
1.2 Espacio público. Lugar emergente durante la pandemia del COVID-19 .....	13
1.3 COVID-19. Enfermedad, contagio y prevención. Repercusiones en la humanidad y en el espacio público .....	19
1.4 De la movilidad urbana a la movilidad peatonal durante el COVID-19 .....	24
1.5 Movilidad peatonal y la importancia de la calle. ....	28
Capítulo 2: Antecedentes del sitio de estudio .....	32
2.1 Antecedentes históricos e importancia de la avenida 20 de Noviembre .....	32
2.2 Análisis de la zona de estudio .....	45
2.2.1 Macro y microlocalización .....	45
2.2.2 Usos de suelo urbano .....	48
Capítulo 3: Metodología .....	50
3.1 Volumen peatonal .....	50
3.1.1 Flaneur .....	50
3.1.2 Revisión de cámaras de video de circuito cerrado .....	51
3.2 Flujo peatonal .....	51
3.2.1 Encuesta .....	53
3.2.2 Observación directa .....	54
Capítulo 4: Resultados .....	56
4.1 Sobre la zona de estudio en mapas .....	56
4.1.1 Población .....	56
4.1.2 Equipamiento urbano .....	59
4.1.3 Infraestructura de movilidad .....	61
4.1.4 Equipamiento urbano de movilidad .....	63
4.1.5 Comercio: fechas de alta y baja, comercio fijo y semifijo; tipo de actividad económica y giro comercial .....	65
4.2. Sobre la existencia de elementos urbanos .....	69
4.2.1 Elementos urbanos para la movilidad incluyente .....	69
4.2.2 Dimensión de las banquetas .....	70

4.2.3 Camellón central.....	70
4.2.4 Falta de paraderos de transporte público .....	71
4.2.5 Invasión de la vía pública por el comercio ambulante .....	72
4.3 Sobre la captación de las cámaras de video de circuito cerrado y observación directa .....	73
4.3.1 Movilidad peatonal.....	77
4.4 Sobre la aplicación de la encuesta y la observación directa .....	81
Capítulo 5: Conclusiones.....	88
Bibliografía.....	95
Anexos .....	108
Anexo 1. Solicitudes para revisión de cámaras de videovigilancia.....	108
Anexo 2. Evidencias de la revisión de cámaras mediante capturas de pantalla .....	116
Anexo 3. Gráficas de revisión de cámaras de videovigilancia.....	117
Anexo 4. Encuesta .....	125
Anexo 5. Concentrado por categorías: consumidores, residentes, comerciantes (dueños o encargados), y empleados .....	133
Anexo 6. Diario de campo (Observación directa).....	138
Anexo 7. Camellón central .....	148
Anexo 8. Personas discapacitadas exponiéndose al virus.....	148
Anexo 9. Comerciantes informales obstruyendo la movilidad peatonal .....	149
Anexo 10. Banquetas angostas.....	149

## Índice de Tablas

Tabla 1: Número de contagios en el mundo.....	6
Tabla 2: Países con mayor contagio de COVID-19.....	7
Tabla 3: Total de contagios y fallecimientos por COVID-19 en México al 20 de octubre de 2020.....	23
Tabla 4: Paseos peatonales existentes en el sitio de estudio y su longitud.....	61
Tabla 5: Ciclovías existentes en el sitio de estudio y su longitud .....	61
Tabla 6: Paradas de autobuses existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia: Dirección oeste-este.....	63
Tabla 7: Paradas de autobuses existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia: Dirección este-oeste.....	63
Tabla 8: Giros comerciales existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia.....	68
Tabla 9: Total de peatones registrados durante la semana en horario matutino.....	73
Tabla 10: Total de peatones registrados durante la semana en horario vespertino.....	75
Tabla 11: Registro de promedio de peatones en días típicos y atípicos.....	90

## Índice de Gráficos

Gráfico 1: Medición de movilidad peatonal semanal; Horario matutino: 11:00-11:30 hrs.....	74
Gráfico 2: Medición de movilidad peatonal semanal; Horario vespertino: 17:30-18:00 hrs .....	76

## Índice de Ilustraciones

Ilustración 1: Casos de COVID-19 en el mundo al 25 de febrero de 2020. ....	6
Ilustración 2: Decesos de personal médico. ....	8
Ilustración 3: Sector salud colapsa. ....	8
Ilustración 4: Índice de movilidad para cada condado de EE. UU: el viernes 24 de enero de 2020 (arriba) y el viernes 17 de abril de 2020 (abajo). ....	11
Ilustración 5: Zonas residenciales de la cd. de México, las únicas que han recuperado sus flujos de movilidad. ....	17
Ilustración 6: Calle comercial 5 de Febrero en la cd. de Durango, Dgo completamente vacía ....	20
Ilustración 7: Calle peatonal Madero en la cd. de México completamente vacía ....	20
Ilustración 8: Ocupación de calle por restaurantes en la cd. de Buenos Aires, Argentina. ....	24
Ilustración 9: Ocupación de banqueta por restaurantes en la cd. de México .....	24
Ilustración 10: Pirámide de la movilidad. ....	25
Ilustración 11: Dejará de circular transporte público en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo. ....	26
Ilustración 12: Dejará de circular transporte público en la calle 5 de Febrero de la cd. de Durango, Dgo. ....	26
Ilustración 13: Urbanismo táctico en la colonia Obrera de la ciudad de México ....	29
Ilustración 14: Calle Madero en el centro histórico de la cd. de México .....	29
Ilustración 15: Calle peatonal Constitución en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo. ....	29
Ilustración 16: Catedral Basílica Menor, calle 20 de Noviembre en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo .....	33
Ilustración 17: Esquina comercial entre calles 5 de Febrero y Juárez en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo .....	33
Ilustración 18: Zona de monumentos históricos de la cd. de Durango, Dgo: .....	35
Ilustración 19: Avenida 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo, a principios del siglo XX. ....	37

Ilustración 20: Avenida 20 de Noviembre de la cd. de Durango,Dgo, estado actual .....	37
Ilustración 21: Usos de suelo urbano normativos del centro histórico de la ciudad de Durango, Dgo. ....	49
Ilustración 22: Volumen peatonal en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo .....	53
Ilustración 23: Hombres y mujeres caminando por la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango,Dgo.....	53
Ilustración 24: Personas con cubrebocas en parada de autobuses en la calle 20 de Noviembre de la ciudad de Durango, Dgo.....	55
Ilustración 25: Personas sin cubrebocas saliendo de escuela primaria en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango,Dgo .....	55
Ilustración 26: Falta de semáforos peatonales .....	69
Ilustración 27: Banquetas angostas.....	70
Ilustración 28: Camellón central muy alto .....	71
Ilustración 29: Falta de paraderos de transporte público .....	71
Ilustración 30: Comerciantes invadiendo las aceras.....	72
Ilustración 31: Calle 20 de Noviembre en un día atípico .....	77
Ilustración 32: Aplicación de encuesta a paseante.....	81
Ilustración 33: Aplicación de encuesta a dueño de establecimiento comercial .....	81
Ilustración 34: Calle 20 de Noviembre vacía .....	83
Ilustración 35: Calle 5 de Febrero vacía .....	83
Ilustración 36: Cierre definitivo de tienda-restaurant “Sanborns”.....	85
Ilustración 37: Calle congestionada de movilidad peatonal .....	86
Ilustración 38: Aceras llenas de personas .....	86

## Índice de Mapas

Mapa 1: Macro y microlocalización del municipio y la ciudad de Durango, y el sitio de estudio .....	47
Mapa 2: Densidad neta poblacional del sitio de estudio y su área de influencia establecida .....	58
Mapa 3: Equipamiento urbano.....	60
Mapa 4: Infraestructura de movilidad .....	62
Mapa 5: Equipamiento urbano de movilidad.....	64
Mapa 6: Comercio: fechas de alta, comercio fijo y semifijo .....	66
Mapa 7: Comercio: tipo de actividad económica y giro comercial .....	67
Mapa 8: Movilidad peatonal.....	80
Mapa 9: Propuesta de espacios .....	93

## Introducción

La dinámica peatonal se da desde el momento en que el peatón decide movilizarse con la intención de cubrir alguna necesidad. En este sentido, el ciudadano elegirá caminar hasta abordar algún vehículo si su destino se encuentra a grandes distancias, pero si no es así, simplemente caminará por la acera hasta llegar al lugar donde cubrirá la necesidad por la cual optó por salir de su hogar, en todo caso, hará uso de uno o más espacios públicos como la calle, el mercado, una plaza o un parque, pues es en ellos donde se desarrollan actividades como el comercio, la convivencia, las relaciones humanas, además de contribuir a que las personas mantengan una buena salud (Segovia y Jordán, 2005, p.11).

Con la llegada de la pandemia del COVID-19, la vida cotidiana de las personas cambió drásticamente. La forma de transportarse, de trabajar o de relacionarse con la demás gente se transformó, se implementaron cambios con el afán de contener el virus, y puede que algunos de estos hayan llegado para quedarse. Una de las primeras medidas que se tomó fue el cierre de los espacios públicos, medida que en su momento fue necesaria y quizás determinante, pero que más tarde traería repercusiones económicas, sociales y de salud a nivel mundial.

**Planteamiento del problema.** Al iniciar la pandemia, los contagios masivos, y la incertidumbre que todo esto generó, dieron origen a nuevas formas de cotidianidad, una de las más importantes tuvo que ver con el uso de los espacios públicos abiertos. Fue necesario reorganizar las rutinas establecidas y privilegiar los espacios ventilados con que se contaba en esos momentos, de preferencia los abiertos, como fue el caso de balcones y azoteas.

Se considera a los espacios públicos esenciales en la vida de las personas, pues son un elemento indisoluble de una ciudad, “puesto que allí se realiza la actividad fundamental para la colectividad que los habita” (Gamboa, 2003, p.13), estos pueden ser tanto abiertos como cerrados. Las escuelas públicas, los museos y centros comunitarios son ejemplos de estos últimos, mientras que las plazas, los parques y calles son espacios públicos abiertos. Estos lugares, han sido históricamente puntos de encuentro social, en ellos, las personas se reúnen con diversas finalidades: económicas, políticas, culturales y sociales.

Dentro de los espacios públicos abiertos se encuentra la calle. Ésta, no es ajena a estas prácticas sociales, pues las personas se apropian de ella, la usan y le dan vida.

En la ciudad de Durango, la calle 20 de Noviembre es una de sus principales arterias, es una avenida con doble circulación vehicular, sus aceras son estrechas en la mayor parte de la calle, aun así, el peatón, los medios de transporte y el comercio comparten este espacio.

Al declararse la emergencia sanitaria por el COVID-19 en marzo de 2020, las personas se resguardaron en casa para evitar el contagio, sobre todo los más vulnerables, adultos mayores y quienes padecían comorbilidad. En abril de 2020 se decretaron las medidas de control y mitigación para el estado de Durango entre las cuales se encontraban acordonar y prohibir el acceso a espacios públicos como las plazas (Periódico oficial del Gobierno del Estado, 2020, pp.7-8), en el momento en que estas medidas se relajaron, y los ciudadanos comenzaron a salir con mayor frecuencia de sus hogares, la calle y sus aceras se volvieron a llenar de personas.

Al observar esta problemática en una de las principales calles de esta ciudad como lo es la avenida 20 de Noviembre, es necesario preguntar: ¿De qué forma la contingencia sanitaria afectó la dinámica peatonal en la calle 20 de Noviembre, y cuáles fueron las consecuencias posteriores?

**Justificación.** La pandemia del COVID-19 ha significado un cambio drástico en la cotidianidad de la gente, trajo consigo una ruptura en muchos aspectos: familiares, de amistad, de salud, económicos, de comunicación, y de la continuidad del estilo de vida. Durante la pandemia, los espacios públicos ya no tuvieron funcionalidad debido al confinamiento, la movilidad peatonal se vio significativamente reducida en las calles, ya que, ahora las personas desarrollaban sus actividades dentro de su hogar (Honey-Roses et al., 2020, p.5). Los niños y jóvenes tomaban clases en línea, las madres y padres que trabajaban, a quienes les permitieron, desempeñaban esa labor desde casa, mientras que, ante el desconocimiento de los mecanismos de contagio, el acceso a los espacios como las plazas, parques, corredores, jardines, museos, escuelas, fue restringido. Las calles y avenidas también estaban casi vacías, solo unas pocas personas por necesidad, se veían transitar por las calles y sus aceras, esto no fue privativo de otras ciudades, también en la ciudad de Durango pasó lo mismo.

**La hipótesis** que se pretende comprobar al finalizar esta investigación es la siguiente: La contingencia sanitaria del COVID-19 cambió la dinámica de las personas que usualmente transitan por la calle 20 de Noviembre, incidiendo tanto en el volumen peatonal como en la ocupación laboral de quienes utilizan esta avenida. Y para lograr tal propósito, se pretende durante este estudio como **objetivo general** analizar de qué forma la contingencia sanitaria del COVID-19 afectó la dinámica peatonal en la calle 20 de Noviembre de la ciudad de Durango, Dgo.

Los **objetivos específicos** buscan: 1-Describir los grupos o categorías de personas (consumidores, residentes, comerciantes y empleados), que utilizan esta calle frecuentemente. 2-Identificar los elementos urbanos que existen en la calle 20 de Noviembre, para el buen funcionamiento de las actividades que se realizan en ese lugar. 3-Analizar el flujo de movilidad peatonal en esta avenida.

Con los resultados de esta investigación se desarrollará alguna propuesta o sugerencia de acción ante posteriores y/o posibles contingencias futuras que puedan incidir directamente en la movilidad peatonal, y que sean aplicables a cualquier lugar, escenario o momento, no únicamente al área actual de estudio. Además, esta investigación aportará elementos que sustenten futuras investigaciones sobre contingencias, ya sean sanitarias o de otra índole.

Aunque al momento de iniciar este estudio, las medidas internacionales, nacionales y locales para contener al virus ya habían sido implementadas, e incluso ya se estaban vacunando a los trabajadores de la salud y adultos mayores con la primera dosis en la mayoría de los estados de la república mexicana, se decidió ubicar esta investigación en el “durante” de la contingencia sanitaria por el virus del SAR-CoV-2 COVID-19, pues no es propósito de esta investigación hacer una comparativa entre el “antes, “durante” y “después”.

La estructura de este documento esta desglosada básicamente en cinco capítulos.

En el primer capítulo se hace una revisión de la literatura acerca de espacio público, COVID-19 y movilidad peatonal, siempre tratando de enlazar estos tres elementos para sustentar el trabajo de investigación. En este apartado se describe lo que sucedía a nivel internacional, nacional y local (en la ciudad de Durango) con el espacio público y la movilidad peatonal durante la contingencia sanitaria, también se describen algunos

conceptos que refuerzan tanto a los antecedentes como a la metodología. El segundo capítulo: antecedentes, se describe la calle 20 de Noviembre, sus orígenes, la importancia histórica y arquitectónica, y, por último, el contexto sanitario en el que se desarrolló el tema de investigación.

El tercer capítulo: corresponde a la metodología, en ella se describen los instrumentos aplicados. El flaneur cumplió con la función de localizar los elementos urbanos existentes y no existentes en el sitio de estudio y complementarlos con diversos documentos institucionales, como, por ejemplo, Plan parcial de desarrollo urbano del centro histórico de Victoria de Durango, documentos de INEGI, Programa municipal de desarrollo urbano, además de recorridos de campo y reportes fotográficos del sitio. La revisión de las cámaras de video de circuito cerrado que proporcionó información sobre el volumen de personas transitando, sexo y edad estimada, además para detectar también el flujo peatonal. La encuesta fue otro instrumento utilizado. Esta, fue aplicada a cuatro categorías de personas: comerciantes, consumidores, empleados y habitantes del lugar, para obtener su apreciación sobre cómo vieron y vivieron la pandemia desde la calle 20 de Noviembre. La observación directa consistió en observar la movilidad de las personas, los tramos y lugares donde había mayor flujo y el comportamiento de las mismas.

Los resultados obtenidos de los datos, que se recabaron de la aplicación de los cuatro instrumentos, así como el análisis de los mismos, y la verificación de la hipótesis inicial, integran el cuarto capítulo.

Y finalmente, las conclusiones, en este apartado se desglosan las conclusiones a las que se llegó con el cumplimiento de los objetivos.

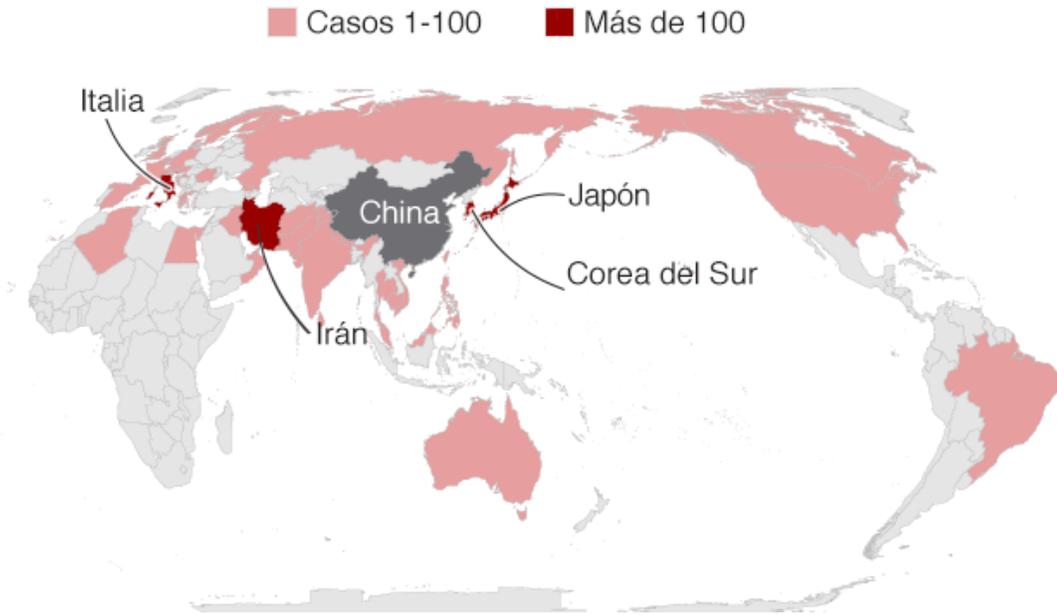
## **Capítulo 1: Teoría y conceptos**

La literatura en la que se sustenta el desarrollo de esta sección, presenta subtemas que se relacionan con espacio público, COVID-19 y movilidad peatonal, y que tienen un carácter informativo relacionado con el tema de estudio, pues, se considera que el contexto teórico es importante para la investigación.

### **1.1 COVID-19. Un recorrido internacional**

Durante la historia humana, se han registrado crisis que de diferente forma han afectado a la sociedad del lugar donde han surgido, crisis después de una guerra, crisis después de un desastre natural, crisis debido al surgimiento de una enfermedad endémica, solo por citar algunos ejemplos, aun así, no hay registro de que una guerra haya iniciado como tal en todos los países del globo terráqueo al mismo tiempo, ni que un desastre natural haya llegado hasta el último rincón del mundo, pero si hay registro de enfermedades consideradas como pandemias, tal es el caso de la gripe española “catalogada como la madre de todas las pandemias, causando la muerte de entre 50 y 100 millones de personas alrededor del mundo” (Placeres et al., 2021, p.4).

A finales de 2019 la enfermedad del virus SARS-COV-2 “COVID-19” empezó a afectar a ciudades de China, más tarde traspasaría sus fronteras convirtiéndose en una enfermedad endémica, solo que no quedó ahí, la movilidad nacional transportó el virus dentro y fuera del continente (ilustración 1), y para en enero 30 de 2020, “la Organización Mundial de la Salud (OMS) la declaró como una emergencia de salud pública de importancia global” (Placeres et al., 2021, p.3), y dos meses después como una pandemia.



**Ilustración 1:** Casos de COVID-19 en el mundo al 25 de febrero de 2020. Fuente: BBC mundo (2020)

Inmediatamente después de la declaratoria oficial, cada país implementó sus medidas internas, atendiendo las sugeridas por la Organización Mundial de la Salud. La prioridad era tratar de contener el virus a costa de lo que fuera, no obstante, para el 22 de abril de 2020 (BBC mundo, 2020) los contagios y los decesos iban en aumento, como se muestra a continuación en las cifras mundiales recabadas (tabla 1).

**Tabla 1:** *Número de contagios en el mundo.*

Total de casos confirmados	Número total de muertes
2.524.433	177.503

Fuente: BBC mundo (2020)

Los impactos de la pandemia se dejaron sentir, al extenderse el COVID-19 a todos los continentes y regiones del mundo a pesar de las medidas adoptadas, entonces las restricciones se hicieron más fuertes con el propósito de reducir las infecciones. Se cerraron fronteras, se cancelaron eventos, se suspendieron las clases, se redujo el personal en los trabajos y bajo estrictas medidas atendiendo protocolos internos para evitar los contagios, pero, aun así, el virus siguió esparciéndose (tabla 2).

**Tabla 2: Países con mayor contagio de COVID-19.**

	<b>Casos</b>	<b>Muertes</b>
EE.UU.	<b>824.065</b>	<b>44.996</b>
España	<b>204.178</b>	<b>21.282</b>
Italia	<b>183.957</b>	<b>24.648</b>
Alemania	<b>148.453</b>	<b>5.086</b>
Reino Unido	<b>129.044</b>	<b>17.337</b>
Francia	<b>117.324</b>	<b>20.796</b>
Turquía	<b>95.591</b>	<b>2.259</b>
Irán	<b>84.802</b>	<b>5.297</b>
China	<b>83.864</b>	<b>4.636</b>
Rusia	<b>52.763</b>	<b>456</b>
Brasil	<b>43.368</b>	<b>2.761</b>
Bélgica	<b>40.956</b>	<b>5.998</b>
Canadá	<b>39.405</b>	<b>1.915</b>
Holanda	<b>34.139</b>	<b>3.916</b>
Suiza	<b>28.063</b>	<b>1.478</b>
Portugal	<b>21.379</b>	<b>762</b>
India	<b>20.111</b>	<b>645</b>
Perú	<b>17.837</b>	<b>484</b>
Irlanda	<b>16.040</b>	<b>730</b>
Suecia	<b>15.322</b>	<b>1.765</b>
Austria	<b>14.873</b>	<b>491</b>
Israel	<b>13.942</b>	<b>184</b>
Arabia Saudita	<b>11.631</b>	<b>109</b>
Japón	<b>11.512</b>	<b>281</b>
Chile	<b>10.832</b>	<b>147</b>
Corea del Sur	<b>10.694</b>	<b>238</b>
Ecuador	<b>10.398</b>	<b>520</b>
Polonia	<b>9.856</b>	<b>401</b>
Pakistán	<b>9.749</b>	<b>209</b>
México	<b>9.501</b>	<b>857</b>
Rumania	<b>9.242</b>	<b>498</b>

Fuente: BBC mundo (2020)

En un principio el confinamiento alivió la presión sobre los trabajadores del sistema de salud que estaban sobrecargados y muy vulnerables anímicamente, pues los decesos en el personal médico iban en aumento (ilustración 2). La carga de trabajo en el personal de salud era muy grande, la mayoría estaban exhaustos y con miedo de llevar el contagio a su familia al terminar su jornada laboral. Un artículo de salud español manifiesta: “el 60% de los profesionales sanitarios han sufrido trastornos mentales por el COVID-19 y más de la mitad no se han recuperado año y medio después” (Semana, 2020).



**Ilustración 2:** *Decesos de personal médico.*  
Fuente: Semana (2020)



**Ilustración 3:** *Sector salud colapsa.*  
Fuente: Semana (2020)

Era claro que esta enfermedad ya había iniciado con sus repercusiones afectando la salud mental de los trabajadores de primera línea, en cierta medida, los investigadores que observaban los impactos del COVID-19 registraban las consecuencias que se estaban dejando sentir conforme la pandemia avanzaba (ilustración 3).

“Durante todos esos días de largo confinamiento, me surgirían dudas sobre como todo lo que estábamos viviendo afectaría a nuestra forma de vida, como sería esa ‘nueva normalidad’ que se empezaba a mencionar” (Herrería, 2022, p. 8).

Casi inmediatamente después del inicio de la pandemia del COVID-19, surgieron algunos conceptos como: “confinamiento, uso obligatorio de mascarillas y distanciamiento social”, los cuales, hasta el momento, eran desconocidos para todos, pero que, con el tiempo formarían parte de nuestro acervo social internacional.

Durante el confinamiento, los espacios públicos quedaron vacíos, Fernando Carrión y Paulina Cepeda opinan al respecto que: “La primera víctima del coronavirus fue el espacio público, se trató de la estocada final a un convaleciente, pues el espacio público

ya presentaba síntomas de un cansancio saturado por el consumo, que lo volvió un espacio de acceso restringido, segregador y especulativo” ( 2021, p.71), al igual que en el resto del mundo, en las ciudades de Latinoamérica se implementaron medidas encaminadas tanto a reducir el riesgo de contagio como a la reactivación gradual de la vida a través de sus espacios públicos.

Los espacios públicos son indispensables para la vida cotidiana, por eso al salir a ellos se debía tener la seguridad de no contagiarse al caminar unos al lado de otros por los motivos que fueran, lo que significa que las personas volverían poco a poco a una ‘nueva normalidad’, pues el confinamiento, “como una política de contención es posible que no siempre contribuya a frenar de manera efectiva la propagación del virus en todo el mundo” (Carteni et al., 2020, p.1), por tal motivo, los estudios para salir a las calles y a los espacios en general sin miedo por el virus se intensificaban cada vez más. Un estudio realizado en Perú menciona que, “los resultados empíricos sugieren que las variables geográficas tienen efectos importantes en la evolución de casos y muertes por COVID-19” (Seminario et al., 2022, p. 8), también sugiere que la radiación de la luz ultravioleta podría actuar en el ser humano como un desinfectante, ya que, “puede producir alteraciones en los enlaces moleculares del ADN y el ARN”(Seminario et al., 2022, p. 8).

El hecho de saber que la exposición al sol sería benéfico para reforzar las defensas en las personas, ayudaba para combatir el temor de salir nuevamente a los espacios abiertos.

Mientras que ciudades de Sudamérica realizaban investigaciones que aportaban elementos de cómo contener y contrarrestar los efectos del COVID sin necesidad de regresar al confinamiento nuevamente, en Norteamérica hacían lo propio:

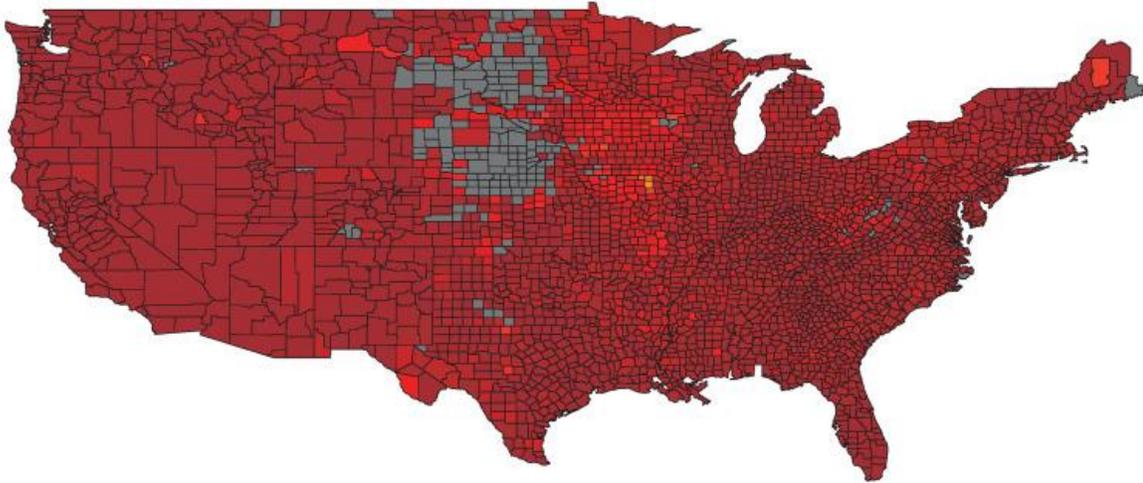
La epidemiología espacial nos permite describir y analizar el riesgo y los patrones de COVID-19 en múltiples escalas espaciales. En la exploración de estos patrones, un marco epidemiológico espacial no solo considera la distribución del agente de la enfermedad sino también los aspectos socioeconómicos, conductuales y demográficos de las poblaciones humanas y el entorno natural, construido y social, en el que los humanos y el SARS-CoV-2 interactúan. (Andrews et al., 2021, p. 23)

Los estudios sobre los espacios y la epidemia en EE.UU. aseveran que, “las medidas de distanciamiento social pueden ser suficientes para reducir el riesgo en el este y las costas oeste, tales medidas pueden no ser suficientes en el sureste de EE. UU.”

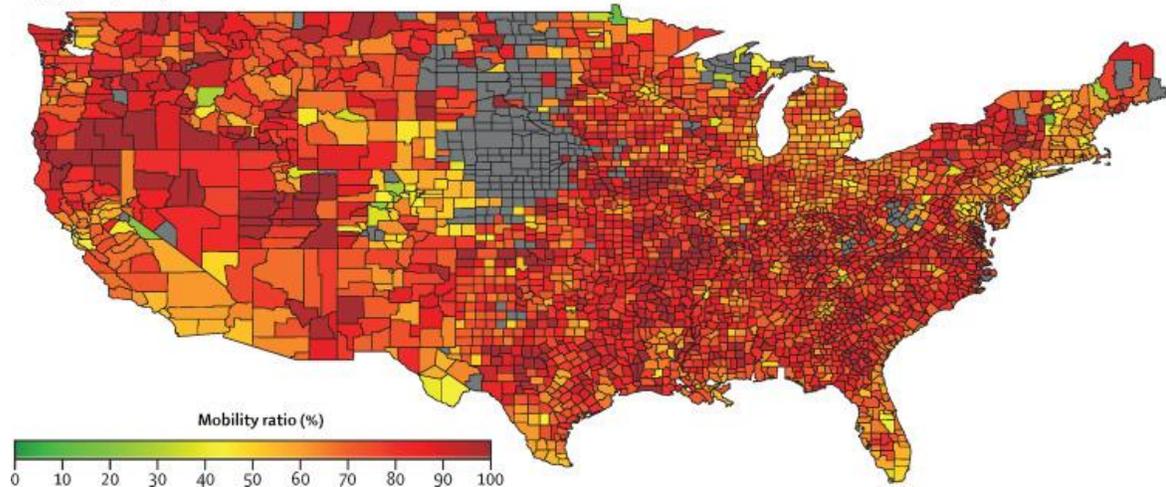
(Andrews et al., 2021, p. 26), todo dependerá de varios factores como la tasa de movilidad en cada condado, la densidad de población, el constante tráfico en la ruta de viajes, entre otros. Andrews et al., (2021) asegura que las áreas de las costas tanto este como oeste tienen mayor peligro de contraer el virus por diversos factores como las que ya se mencionaron, pero que, aunque la zona sureste de EE. UU. tiene otros factores diferentes a los de las costas ya mencionadas, no los exime del riesgo, ya que presentan altos niveles de pobreza y comorbilidad, así como bajos niveles de cobertura de seguro.

Aunque en este estudio se toma a la densidad como un factor que puede incidir en el contagio del virus, algunos autores difieren al asegurar que: “La densidad poblacional raramente es tomada en cuenta como un factor en enfermedades emergentes. La densidad finalmente representa más contacto e interacciones entre las personas en diferentes sitios que incluyen recreativos, tráfico, escuelas o lugares de trabajo”(Hamidi et al., 2020, p.13). Por lo que, al analizar la densidad y ajustarla a otros factores en diferentes condados de Estados Unidos, encontraron que no es la densidad realmente lo que se asocia a infecciones, sino la conectividad de las personas (Harris, 2020, p.1250).

Friday (Jan 24, 2020)



Friday (April 17, 2020)



**Ilustración 4:** Índice de movilidad para cada condado de EE. UU: el viernes 24 de enero de 2020 (arriba) y el viernes 17 de abril de 2020 (abajo). Fuente: Badr et al., (2020)

Este estudio reporta que en EE. UU. (ilustración 4) “Los condados con mayor distanciamiento social en la primera semana de abril fueron predominantemente en Nueva York, Nueva Jersey y Massachusetts, los lugares que informaron la mayor cantidad de casos de COVID-19 en ese momento” (Badr et al., 2020, p.1249). Con este resultado se observa que el distanciamiento social ayudó, pero no fue suficiente para detener el virus, pues la conectividad entre personas durante su movilización siguió propagando el contagio.

Muchas ciudades en el mundo han implementado infinidad de medidas con el propósito, no solo de reducir los contagios, sino que, a su vez, poco a poco reactivar las actividades en las ciudades (Richter et al., 2022). Para poder lograrlo hay que volver al espacio público, ya que, “el espacio público, como elemento fundamental en nuestro día a día, está llamado a jugar un rol primordial en la reactivación de nuestras ciudades” (Richter et al., 2022).

El urbanismo táctico fue una de las medidas que se implementaron antes de la pandemia en Latinoamérica (Steffens, 2013), y que consiste en tomar medidas tácticas de planeación inmediata para cubrir las necesidades que la ciudadanía está pidiendo, un ejemplo de ello son las ciclovías recreativas implementadas en la ciudad de Bogotá y la revitalización de sitios en desuso en Santiago de Chile (Kut,2013,pp.19-33). El urbanismo táctico se ha retomado como medida emergente después del confinamiento en varias ciudades del mundo con el propósito de reactivar los espacios, en especial la calle, y que de esta forma las personas pudieran salir sin temor a ser contagiadas.

Más allá de las soluciones rápidas que se ofrecen actualmente, las más difíciles, sostenibles y, la solución justa a escala humana y a largo plazo, es invertir en cambiar la forma, tamaño, composición y diseño de pueblos y ciudades para limitar la demanda de movilidad y aumentar la probabilidad de que la movilidad requerida pueda satisfacerse mediante modos sostenibles y activos. En tales escenarios, se usará menos transporte público y se requerirán menos automóviles privados porque las distancias serán más cortas. Asimismo, caminar y el ciclismo serán más atractivos a medida que los servicios sean más accesibles a las residencias. (Andrews et al., 2021, p.129)

Una forma de apoyar el distanciamiento social era contar con espacios más amplios y libres para los peatones y ciclistas: “En los primeros días de la crisis había un considerable debate sobre la necesidad de ampliar las aceras y rediseñar los pasos de peatones para cumplir recomendaciones de distanciamiento social” (Alter, 2020). Nueva York, Milán, Boston, Londres, Portland y Vancouver, iniciaron en este proyecto de ampliar calles y darle más espacio a los peatones y a los ciclistas (Honey-Roses et al., 2020).

Las aceras en el Sur Global tienden a estar abarrotadas, irregulares, si es que existen. Las aceras son ocupadas por vendedores ambulantes, habitantes de las calles y una variedad de actividades informales. En la India, las medidas de distanciamiento social anunciadas

han significado apropiaciones de calles al estilo 'jugaad'. (Proyectos temporales de pacificación de calles y peatonalización táctica)

En esfuerzos por distanciamiento social directo mientras se hace cola, las aceras que conducen a las tiendas se han marcado con amarillo, un círculo de un metro y medio de distancia. Es posible que las ciudades del Norte y del Sur Globales deban considerar agregar más espacio para adaptarse a las nuevas normas de colas en las entradas de tiendas, servicios e instalaciones públicas. (Honey-Roses et al., 2020 p. 5)

Una de las preocupaciones más marcadas durante la pandemia del COVID-19 a nivel mundial, fue la toma de decisiones sobre el espacio público y en especial sobre la necesidad de los ciudadanos de recorrer estos espacios de forma segura, sin el miedo a contraer el virus. El desplome en la economía impulsaba a gobiernos y ciudadanos a salir a las calles y adoptar las medidas necesarias de la “nueva normalidad” para no regresar nuevamente al confinamiento.

## **1. 2 Espacio público. Lugar emergente durante la pandemia del COVID-19**

Al tocar el tema del espacio público de inmediato surge el antagonismo entre lo público y lo privado, pero, sin minimizar estos aspectos, pues son determinantes al momento de hacer ciudad, el espacio público es mucho más, las distintas dimensiones que lo definen son muestra de ello y son inherentes a este tema. Eduardo Julio Garriz y Romina Valeria Schroeder los definen como: “dimensión físico territorial urbanística, jurídico-política, social, cultural-simbólica, económica, movilidad y apropiación, y virtual” (2014, pp. 25-30).

La dimensión físico territorial urbanística. Definida tanto por su condición física como por sus rasgos naturales, su emplazamiento, la calidad del entorno y su accesibilidad.

La dimensión jurídico-política. En esta dimensión interconectan la importancia del espacio físico y las actividades que en él se desarrollan sobre todo en lo cívico y en lo político (Garriz y Schroeder, 2014, p.27). Jordi Borja opina al respecto que:

El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad,

actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.).  
(Borja, 1998, p.13)

En la dimensión social, la comunidad se apropiará del espacio con la intención de utilizarlo con distintas actividades, es un lugar de expresión, pero también de conflictos entre grupos sociales. “Los diversos espacios son atravesados por acciones que pueden resultar funcionales o disfuncionales para las pautas imperantes, situación que persistirá hasta que se modifiquen por la aceptación de los nuevos usos y se determinen las pautas de funcionamiento para el beneficio común” (Garriz y Schroeder, 2014, p.28).

La dimensión cultural -simbólica. El espacio público es un espacio de expresión cultural, es el lugar donde la gente puede manifestar sus orígenes e idiosincrasia, su historia, e identificarse con grupos sociales afines a través de diferentes tipos de expresión.

Dimensión económica. La característica principal de esta dimensión es que se puede manifestar en cualquier espacio público, en parques, plazas, pero sobre todo en las calles. El comercio que se manifieste en estos lugares, será en proporción al espacio público del que se trate, y puede ser tanto formal como informal, la regulación de esta actividad dependerá de las autoridades del lugar.

Dimensión de movilidad y apropiación. Esta dimensión hace alusión “a la movilidad, el uso y la apropiación que pueden vincularse a la dinámica que modifica el territorio y se ponen de manifiesto tanto en los diferentes espacios como en los usos que se le dan” (Garriz y Schroeder, 2014, p.29).

Y finalmente la dimensión virtual. La ciudad ha experimentado varios cambios, entre ellos el uso de las tecnologías, de ello surge esta dimensión. Hay espacios públicos donde el acceso al internet es gratuito. La necesidad de la comunicación virtual ha invadido el espacio físico. “En la dimensión virtual los lugares disipan su significado geográfico, histórico y cultural y quedan integrados como lugares funcionales productores de un espacio de flujos que sustituye el espacio físico” (Castells, 1997 citado por Garriz y Schroeder, 2014, p.29).

Más allá del concepto de cada dimensión, es importante tener en cuenta que, “la ciudad en su conjunto y las dinámicas que la reestructuran, requieren planteamientos permanentes sobre el lugar que ocupan los espacios públicos dentro de las problemáticas urbanas” (Garriz y Schroeder, 2014, p.29).

Al referirse como abordar estas problemáticas para responder a las necesidades que la ciudadanía demanda, es necesario cuestionarse si la solución descansará en las políticas públicas. Patricia Ramírez Kuri hace énfasis en la importancia de estas:

¿Por qué importa la política urbana? La palabra pareciera alejada de la experiencia cotidiana de habitar la ciudad y sin embargo influye de manera directa en lo que ocurre en el espacio urbano. Si la política urbana alude a un conjunto de ideas convertidas en acciones, entonces la categoría es útil porque nos acerca a lo que ocurre en la ciudad y a la manera como ocurre con efectos en las formas de organización del espacio social, público, doméstico y privado. Hablar de política urbana nos introduce no solo a la actuación del Estado y del gobierno en la organización del espacio urbano, en la dimensión económica, política, cultural y jurídica. También permite observar el rumbo de las relaciones e intereses de clases a través de modos de acción de gobierno en el espacio urbano, y la manera de como los reclamos y las necesidades de distintos actores sociales se incorporan o no a la intervención pública-estatal, lo que revela la tensión entre la adecuación a las necesidades del capital y la necesidad de responder a las demandas ciudadanas. (Ramírez, 2018)

La sociedad y sus necesidades día con día crecen, los espacios públicos, en muchos casos ya no cumplen con las expectativas de la ciudadanía, los factores sociales, ambientales inciden constantemente en estos espacios, las pandemias o endemias también han jugado un factor negativo que ha repercutido en la sociedad y en estos espacios, un ejemplo actual es la pandemia del COVID -19.

A lo largo de los años, la sociedad ha vivido azotada por enfermedades epidémicas, afectando no solo su salud, sino también su vida en muchos sentidos. “En la actualidad la transurbanización, propia de la globalización, ha determinado que las ciudades se conviertan en epicentros de la propagación del virus y de ahí en una pandemia global” (Carrión y Cepeda, 2021, p. 66).

No se puede hablar de movilidad peatonal sin tocar el tema de espacio público, pues es en este ámbito donde las personas se desplazan a pie continuamente.

Con la llegada del SARS-CoV-2, COVID-19, la dinámica peatonal como se había venido desarrollando en la calle 20 de Noviembre se vio afectada, la forma de ver y utilizar este espacio público cambió considerablemente a raíz de esta contingencia sanitaria,

pues los espacios públicos en la ciudad de Durango, fueron diseñados y construidos con propósitos determinados.

A raíz de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del COVID-19, se implementaron, primeramente, estrategias para contener el virus a nivel nacional (Jefatura de Gobierno de la CDMX, 2020), al resguardar a la ciudadanía, se dejó en total abandono los espacios públicos, o en el menor de los casos, con poca afluencia de personas.

Hasta antes de la pandemia generada por el virus SAR-CoV-2 (COVID-19), los duranguenses acudían con normalidad a plazas, parques, jardines, corredores, todo espacio abierto, al aire libre, donde pudieran descansar, disfrutar, o simplemente caminar en un ambiente saludable, pero con el inicio de la pandemia, “los espacios públicos pasaron de ser sitios de recreación a zonas de alto contagio” (Carrillo, 2020, p.21), pues muchos ciudadanos, sin medir las consecuencias, optaban por seguir acudiendo a estos espacios, esta dinámica cotidiana no fue privativa de los duranguenses, pues en muchas ciudades del mundo sucedía lo mismo.

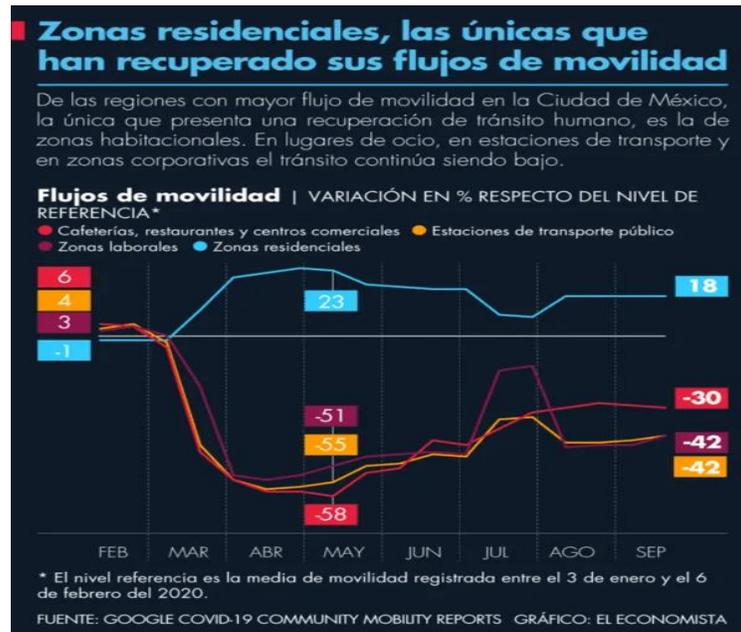
Durante la pandemia ha destacado un aumento considerable de los visitantes a los parques de Filadelfia, lo que ha evidenciado que la ciudad no tiene el espacio público suficiente para atender a los vecinos, considerando que el contagio de COVID-19 depende de la distancia entre las personas y no de vectores. (Carrillo, 2020, p.3)

Mientras esto sucedía en Filadelfia, Estados Unidos, en los 32 estados mexicanos, se mantenían la alerta sanitaria, expectantes a los cambios que se registraban continuamente.

Las autoridades del gobierno duranguense, en coordinación con las del sector salud, vigilaban constantemente los cambios latentes de la contingencia sanitaria, y en base a eso, decidían si se suspendía o se dosificaba la movilidad de las personas sobre todo en la calle, pero, de acuerdo a lo que se pudo observar, la movilidad de los ciudadanos con diversos fines (comerciales, de trabajo, esparcimiento entre otros) se siguió dando, teniendo como resultado, concentraciones masivas (Gobierno del Estado de Durango, 2020).

En la ciudad de México, al igual que en Durango, la movilidad era controlada y reducida, siempre en constante vigilancia el cambio epidemiológico, “en los lugares de

mayor concentración de personas, como centros comerciales, transporte público, zonas deportivas o lugares de trabajo los flujos continúan siendo bajos” (García, 2020), solo en zonas residenciales se podía apreciar la recuperación casi total de la movilidad, como se aprecia en la siguiente ilustración (ilustración 5):



**Ilustración 5:** Zonas residenciales de la cd. de México, las únicas que han recuperado sus flujos de movilidad. Fuente García (2020)

Con el propósito de evitar los contagios masivos, se tomó la determinación de solo permitir la apertura al comercio esencial (alimentos y medicinas), lo que trajo como consecuencia pérdidas económicas, cierre de negocios y desempleo.

“En el terreno económico, la incontrolable transmisibilidad del virus supuso la paralización de la actividad económica, que, a pesar de los diferentes intentos de reactivación, todavía queda lejos de la situación prepandémica” (Vicent y Luengo, 2021, p.4).

Durante la pandemia del COVID-19, la mayoría de las calles, plazas y parques permanecieron cerrados, pero al reactivarse el comercio, en algunas ciudades readaptaron estos espacios a los requerimientos sociales, y se sugirió que:

Los espacios públicos deben ser multifuncionales y adaptables. Por ejemplo, se pueden establecer mercados temporales de alimentos en espacios tales como áreas de estacionamiento para descongestionar los mercados existentes. Los pequeños espacios del vecindario se pueden transformar en áreas emergentes de centros de salud comunitarios para la distribución de alimentos y huertos. El uso compartido de calles y espacios puede permitir la venta ambulante organizada en determinados días u horas del día o para actividades de ocio como mostrar películas u obras de teatro o realizar clases de ejercicio. (ONU HABITAT,2022)

El urbanismo táctico implementado con anterioridad en algunas ciudades del mundo, cobró relevancia después del confinamiento como medida emergente para habilitar calles con el propósito de ser utilizadas como lugares de esparcimiento, para caminar, andar en bicicleta, entre otras actividades, tal fue el caso de la calle Corregidora en la ciudad de México.

La necesidad de aislamiento y luego distanciamiento para minimizar contagios impactó de lleno en la movilidad y el uso del espacio público. Las restricciones a la circulación también impactaron en los comercios de proximidad, como los locales gastronómicos. Ante la necesidad de reimpulsar la economía, reactivar comercios barriales de cercanía y volver a nutrir de personas los diferentes tipos de espacio público, los gobiernos locales se valieron de diferentes estrategias. El urbanismo táctico facilitó intervenciones rápidas para expandir redes de ciclovías, generar nuevos centros comerciales, a cielo abierto y seguros, en lugares que previamente estaban destinados a vehículos particulares. (Sáez y Azpiroz, 2022, p. 34)

En la ciudad de Durango no se implementó el urbanismo táctico en espacios públicos para caminar o andar en bicicleta, pero si se utilizaron algunas calles laterales a la calle 20 de Noviembre para reactivar el comercio, se acondicionaron para vender artículos varios y alimentos: “se está estructurando un proyecto que implicaría la realización de una especie de tianguis en la calle de Patoni, para que los afiliados puedan sacar sus productos y ofrecerlos a los clientes” (Cárdenas, 2020), esto sucedía en el último trimestre de 2020. En febrero de 2021 se expiden permisos para vender en la vía pública en dos de las principales calles del centro histórico: “las calles donde se ubicarán a comerciantes locales son en la 20 de Noviembre y 5 de Febrero, al recordar que son permisos especiales con vigencia de dos días” (Enríquez, 2021).

Para entender de qué forma repercutió el COVID-19 en el espacio público, es necesario tocar de manera general este tema.

### **1.3 COVID-19. Enfermedad, contagio y prevención. Repercusiones en la humanidad y en el espacio público**

Hasta diciembre de 2019, en la ciudad de Durango se vivía y se respiraba una aparente normalidad, las personas realizaban sus compras en los establecimientos comerciales ubicados en la calle 20 de Noviembre. Los últimos 15 días de ese mes, la dinámica cotidiana de lo duranguenses se mantenía igual en este espacio del primer cuadro de la ciudad, sin imaginar, que, en los próximos meses, muchas de esas personas verían minada su salud por la llegada de un virus desconocido que rápidamente tomaría dimensiones de pandemia.

Las pandemias en la historia humana han traído grandes repercusiones, no solo a la salud, también han afectado considerablemente en el ámbito económico y emocional. Al respecto, Hugo Germán González Toapanta asegura que: “A lo largo de la historia, la humanidad ha soportado diferentes pandemias y epidemias que han causado millones de muertes en la población y han conllevado múltiples consecuencias sociales, económicas y políticas” (González, 2021).

Placeres opina al respecto que, “La humanidad, ha tenido que enfrentar diversos brotes de enfermedades infecciosas. Entre las disímiles pandemias ocurridas durante los últimos 100 años (...) que han causado un significativo cambio en los patrones de morbilidad y mortalidad a escala mundial” (2021, p. 7).

El panorama mundial que se estaba viviendo al momento de emitirse la declaratoria oficial, era alarmante, Patricia Galeana lo describió de la siguiente manera:

Hoy vivimos una pandemia planetaria, por la comunicación que hay en todo el globo terráqueo. El nuevo coronavirus COVID-19 que apareció en Wuhan provincia de Hubei, tuvo su primer registro fuera de China en enero de 2020 en Tailandia. Fue declarada pandemia en marzo (...) el 30 de agosto de 2020, había 842,915 fallecidos, en 188 países. Las consecuencias para la economía mundial son de tal magnitud que causarán la peor recesión desde la Segunda Guerra Mundial. Ello también tendrá repercusiones sociales, sobre todo en los países con mayor pobreza, donde a las muertes por pandemia se sumarán las causadas por el hambre. (Galeana, 2020, p.42)

El COVID-19 sin duda alguna es una de las enfermedades más graves que han afectado a la humanidad. La crisis sanitaria, económica y social que desató, era inimaginable en sus inicios. La Organización Mundial de la Salud la describe de la siguiente manera:

La enfermedad por coronavirus (COVID-19) es una enfermedad infecciosa causada por el virus SAR-CoV-2. La mayoría de las personas infectadas por el virus experimentan una enfermedad respiratoria de leve a moderada y se recuperan sin requerir un tratamiento especial. Sin embargo, algunas enfermarán gravemente y requerirán atención médica. Las personas mayores y las que padecen enfermedades subyacentes, como enfermedades cardiovasculares, diabetes, enfermedades respiratorias crónicas o cáncer, tienen más probabilidades de desarrollar una enfermedad grave. Cualquier persona, de cualquier edad, puede contraer la COVID-19 y enfermar gravemente o morir.(OMS, 2020)

Al ser una enfermedad desconocida para todos, no se sabía a lo que la humanidad podría enfrentar, el miedo y la incertidumbre estaban presentes, los medios de comunicación fueron indispensables para conocer lo que estaba sucediendo en otros países del mundo antes de que el contagio llegara a México en febrero de 2020. La televisión, las redes sociales y el internet difundían noticias alarmantes, calles desoladas (ilustraciones 6 y 7), personas sanitizando cada rincón, pared y mobiliario de las calles, personas encerradas en sus casas o departamentos, sin poder salir, solo para lo más indispensable, comprar alimentos o medicamentos y para buscar atención médica.



**Ilustración 6:** Calle comercial 5 de Febrero en la cd. de Durango, Dgo. completamente vacía. Fuente: Rodríguez (2020)



**Ilustración 7:** Calle peatonal Madero en la cd. de México completamente vacía. Fuente: Libre en el Sur (2020)

De acuerdo con la información difundida, la forma en que se transmite este virus es “estar en contacto de forma directa o indirecta con secreciones respiratorias que emite alguien infectado ya sea sintomático o asintomático” (Villanueva, 2021, p. 6), y una vez infectado deberá permanecer aislado y bajo vigilancia médica hasta que la persona ya no presente síntomas.

Marco Villanueva Reza argumenta que, “En personas sintomáticas pueden llegar a permanecer positivas hasta 3 semanas mientras que en asintomáticos es un promedio de 1 a 2 semanas” (Villanueva, 2021, p. 6).

El 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2020) declaró al COVID-19 como una pandemia mundial. Varios países tomaron medidas para contener los contagios como el cierre de sus fronteras, internamente implementaron toques de queda, cierres de escuela y medidas drásticas en los trabajos. “El aislamiento, la cuarentena o el enclaustramiento fueron medidas tomadas en la Edad Media para controlar las epidemias (...) cinco siglos después, estas medidas, que producen un impacto muy fuerte en el espacio público, siguen siendo las principales políticas sanitarias que se adoptan contra la proliferación del coronavirus” (Carrión y Cepeda, 2021, p. 66).

La preocupación aumentaba en el “viejo continente”:

En el Reino Unido, el número de nuevos casos diarios alcanzó su máximo nivel desde mediados de mayo, por lo que se han impuesto nuevos límites en las reuniones y en el noreste de Inglaterra se han establecido otras restricciones locales.

Francia registró este jueves 10,593 nuevos casos, el máximo desde el inicio de la pandemia.

La situación también es preocupante en España, donde se reportan 239 muertes, el número más alto desde junio. Los nuevos casos se concentran en Madrid, donde las autoridades han anunciado confinamientos selectivos.

La República Checa ha superado el umbral de los 2,000 casos por primera vez y el primer ministro ha hecho un llamamiento a la población a seguir las reglas de distanciamiento social.

En Países Bajos también se alcanzó un nuevo máximo histórico y se espera que el gobierno anuncie medidas en los próximos días.(BBC mundo, 2020)

Para poder entender mejor el desarrollo de este virus y las repercusiones en la movilidad a nivel mundial, se desglosan a continuación las principales fases vividas durante los meses de mayor contagio (OMS, 2020).

1ª Fase, aparición del virus SAR-CoV-2 (COVID-19) en la ciudad de Wuhan China a finales de 2019, el cual se extendió por todo el planeta durante los meses siguientes tomando dimensiones de pandemia.

2ª Fase, inicia el cierre, las provincias de Wuhan y Hubei fueron las primeras a partir del día 23 de enero de 2020, a este cierre le sigue Europa, Italia y Francia cerraron sus fronteras en marzo, ejemplo que seguirían otros países.

3ª Fase, para mayo de 2020, la mayoría de los países tomaron medidas nacionales como cerrar escuelas, espacios de trabajo, recreación entre otros, además de reducir sustancialmente los viajes, un aislamiento total.

Durante el confinamiento los trabajadores se categorizaron en esenciales y no esenciales, y se implementaron estrategias para proteger a los trabajadores esenciales cuyo empleo era: la salud, la seguridad, de tiendas de comestibles y farmacias. Los trabajadores no esenciales, más tarde sentirían las repercusiones de la pandemia al perder su empleo o ver bajas las ventas.

Estas medidas fueron implementadas en ciudades mexicanas, de las medidas a cumplir estaba el resguardo domiciliario para quienes llegaban del extranjero. “Se entiende como resguardo domiciliario correspondiente a la limitación voluntaria de movilidad, permaneciendo en el domicilio particular o sitio distinto al espacio público, el mayor tiempo posible” (Jefatura de Gobierno de la CDMX,2020, p.4).

Estas medidas también se tomaron en ciudades importantes del país (tabla 3). Un ejemplo es el registro de movilidad laboral en tres zonas metropolitanas: Valle de México, Guadalajara y Toluca, (Soberón et al., 2021) que, a pesar de las medidas implementadas, el contagio y los decesos eran preocupantes como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 3:** Total de contagios y fallecimientos por COVID-19 en México al 20 de octubre de 2020.

	<b>Fallece</b>	<b>Contagiado</b>	<b>Total</b>
<i>Zona Metropolitana del Valle de México</i>			
Positivo SARS-CoV-2	20,127	191,895	212,022
No positivo SARS-CoV-2	5,381	330,880	336,261
<i>Zona Metropolitana de Guadalajara</i>			
Positivo SARS-CoV-2	2,530	19,050	21,580
No positivo SARS-CoV-2	967	28,392	29,359
<i>Zona Metropolitana de Toluca</i>			
Positivo SARS-CoV-2	1,870	12,244	14,114
No positivo SARS-CoV-2	409	18741	19,150

Fuente: Soberón et al., (2021)

El distanciamiento social, “sana distancia” fue implementado conforme se permitió salir del confinamiento con el propósito de reactivar la economía, además de la implementación de la mascarilla y la utilización de gel antibacterial. “Con el paso del tiempo y la reducción de medidas, muchas plazas se convirtieron en gimnasios a cielo abierto, siendo el espacio elegido para realizar actividad física de forma grupal o individual” (Sáez y Azpiroz, 2022, p. 32). Además de la reactivación de la actividad física en espacios públicos abiertos, estos también fueron utilizados como una extensión de bares y restaurantes. “Algunos gobiernos municipales en Estados Unidos, permitieron que los restaurantes ocuparan banquetas en el exterior para poder recibir a los comensales” (Martínez, 2021). En un principio esta medida se implementó en ciudades de Estados Unidos y Europa, más tarde se replicaría en otros países, entre ellos México (ilustraciones 8 y 9).



**Ilustración 8:** *Ocupación de calle por restaurantes en la cd. de Buenos Aires, Argentina.*  
Fuente: Muzzio (2020)



**Ilustración 9:** *Ocupación de banqueta por restaurantes en la cd. de México.*  
Fuente: Martínez (2021)

Con la llegada de las vacunas contra el SARS-CoV-2 (COVID-19), se empezó a recuperar la confianza en tratar de combatir este virus tan letal. En diciembre de 2020 se empezó a aplicar la primera dosis de la vacunación a los trabajadores de la salud en la ciudad de México y Querétaro (Secretaría de salud, 2020), aun con la vacuna, las medidas de distanciamiento social, cubrebocas y gel antibacterial se siguieron implementando por mucho tiempo.

Desde la declaratoria oficial en 2020 sobre el virus SARS-CoV-2 COVID-19, como una enfermedad pandémica, y durante todo el 2021 y 2022, la dinámica peatonal cambió considerablemente, el impacto que este virus ha tenido sobre los espacios públicos, aún se sigue valorando. Una de las estrategias que llegó para quedarse en su mayor parte, son las actividades por medios virtuales. “la pandemia está acelerando tendencias, tales como la digitalización, el teletrabajo y la prestación de servicios esenciales por medios virtuales” (Naciones Unidas, 2020, p.5). Gran parte de estas actividades influyó en la movilidad urbana, teniendo sus repercusiones en la movilidad peatonal.

#### **1.4 De la movilidad urbana a la movilidad peatonal durante el COVID-19**

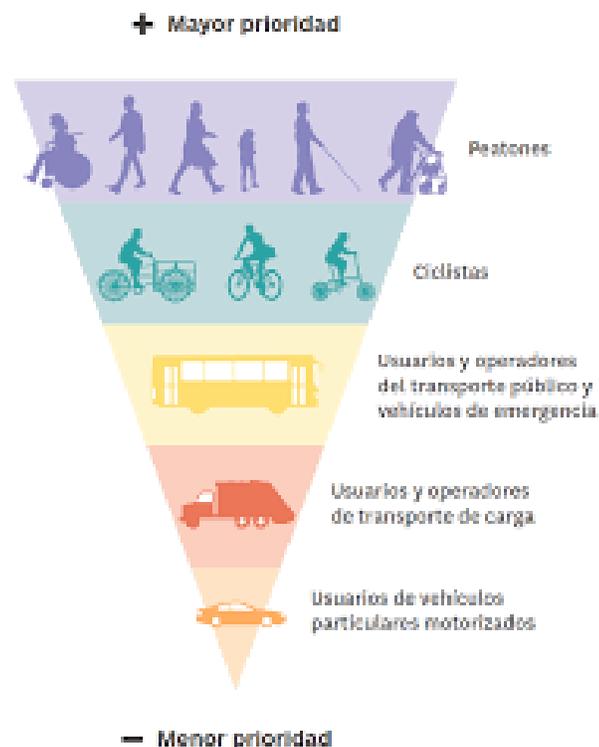
Se le llama movilidad urbana a los desplazamientos que la gente realiza con diversos motivos, y estos pueden ser para recorrer grandes y cortas distancias. “Cuando se habla de movilidad, se hace referencia a las personas que se desplazan para movilizarse de un sitio a otro, y no a los medios de transporte que son los instrumentos que facilitan la realización de estos desplazamientos” (Velázquez, 2015, p.48).

Para recorrer grandes distancias, los desplazamientos pueden ser para el transporte de bienes, en este caso se empleará transporte de carga para ofrecer un servicio, en cuyo caso se utiliza transporte público, y con fines particulares, en donde los vehículos particulares cumplirán esta función.

Al recorrer cortas distancias las personas pueden utilizar la bicicleta, el monopatín, o simplemente caminar.

De acuerdo con la pirámide de la movilidad urbana, existe un orden jerárquico que va de mayor a menor, de acuerdo a la prioridad establecida en esta pirámide, y la cual consiste en dar el primer lugar de prioridad a los peatones debido a que es la forma de desplazamiento más vulnerable y universal.

La pirámide de la movilidad (ilustración 10) ubica en 5º lugar a vehículos particulares, en 4º lugar a transporte de carga, en 3er lugar al transporte público, en 2º lugar a ciclistas y en 1er lugar a los peatones.



Fuente: Adaptación de ITDQ 2014

**Ilustración 10:** Pirámide de la movilidad. Fuente: SEDATU (2019)

Durante mucho tiempo se le ha dado mayor importancia a la movilidad motorizada. Con el pasar del tiempo las ciudades se han visto saturadas de este tipo de movilidad, trayendo graves repercusiones al medio ambiente, ya lo menciona Enrique Pérez Campuzano: “Los vehículos automotores se han convertido en los principales causantes del incremento de la emisión de contaminantes” (Alcantar et al., 2018, p.56).

En ciudades metrópoli como Tokio, Nueva York y CDMX por citar algunos ejemplos, la contaminación del aire es preocupación constante, “Varios estudios científicos nuevos sugieren una correlación entre la mala calidad del aire y una tasa de mortalidad más elevada por COVID-19” (Naciones Unidas, 2020, p.4), tal pareciera que no fuera suficiente tanta contaminación del aire, ahora, con la propagación de la pandemia debido a la movilidad de las personas en espacios tanto abiertos como cerrados, los decesos fueron en aumento.

En la ciudad de Durango, al igual que en la ciudad de México, el tráfico vehicular es también un problema, sobre todo en el primer cuadro del centro histórico, y en especial en la avenida 20 de Noviembre, por esta razón, ya se están implementando algunas acciones como el cambio de ruta del transporte público (ilustraciones 11 y 12), “Los camiones de ruta dejarán de circular por las calles 20 de Noviembre y 5 de Febrero, según información de la Subsecretaría de Movilidad y Transportes (...) ambas calles son las de mayor conflicto vehicular, por lo que se determinó evitar que los camiones de transporte público dejen de circular por ellas” (Estrada, 2020).



**Ilustración 11:** Dejará de circular transporte público en la calle 20 de Noviembre de la. cd. de Durango, Dgo Fuente: Estrada (2020)



**Ilustración 12:** Dejará de circular transporte público en la calle 5 de Febrero de la cd. de Durango, Dgo. Fuente: Estrada (2020)

La preocupación por controlar y tratar de reducir la movilidad motorizada, ha llevado a implementar y regular vehículos que ayuden a transportar personas con el menor grado de contaminación, tal es el caso de los ciclo taxis (Bacelis, 2018).

Este tipo de transportes, con sus características y peculiaridades dependiendo del país donde se utilizaron, fueron de mucha ayuda para evitar propagar el virus del COVID-19 durante los meses de mayor contagio (López, 2020).

Los ciudadanos tuvieron que movilizarse, principalmente a sus centros de trabajo, de la forma que les resultara menos riesgosa para contagiarse, y al tener que recorrer grandes distancias, el ciclotaxi fue una elección. El transporte público implementó sus propias estrategias para evitar el contagio, pero sin duda, quienes utilizaron la bicicleta fueron los más beneficiados, pues aparte de evitar contagiarse de COVID-19, su salud se veía beneficiada con el ejercicio.

Coincidentemente, en enero de 2020, a escasos 10 días de que la OMS declarara a la epidemia del COVID-19 como una emergencia de salud pública, la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, incluyó en su agenda (Sánchez-Toscano, 2022, p. 279) “La ciudad de los 15 minutos o la ciudad del cuarto de hora, basada en la recuperación de la escala de barrio para garantizar a la población el acceso a sus necesidades en un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta” (Sánchez-Toscano, 2022, p.279).

Este concepto urbanístico hubiera sido idóneo para un contexto de contingencia sanitaria ya que las personas recorrerían caminando en 15 minutos, la distancia que los separaría de su trabajo, atención médica o centro comercial, con lo que evitarían contagiarse en el transporte público, claro que esto no ofrecería garantías, pues las calles estarían saturadas y de igual forma el contagio estaría latente.

Durante la pandemia del COVID-19, se redujo al mínimo la utilización del transporte público y privado, lo que trajo como consecuencia grandes pérdidas económicas, pero trajo de beneficio ciudades limpias de smog, un claro ejemplo fue la ciudad de México, ya que, “del total de la contaminación atmosférica de la ciudad de México, 46% le corresponde al transporte” (Alcantar et al.,2018,p.61), deduciendo con esto que, “la concentración de las emisiones y de alteración es mayor en la ciudad de México”(Alcantar et al., 2018, p.51) en comparación con otras ciudades del país. En la cd. de Durango también se hizo lo propio, el gobernador del Estado, informó entre las medidas

implementadas que: “el transporte público operará con aforo de hasta 50 por ciento, y habrá restricciones a la circulación entre las 22:00 y las 5:00 horas del día siguiente, informó el mandatario estatal” (Capital 21 web, 2020), aunque no todos los transportistas cumplieron con estas medidas (Alvarado,2020).

Durante la pandemia, muchas personas adquirieron el hábito de utilizar transporte que no generaba contaminación atmosférica. La bicicleta, el monopatín, y el patín son algunos ejemplos de transporte no contaminante y con gran beneficio no solo para la ciudad y el medio ambiente, sino que también para el ciudadano, pues al utilizar estos medios, el ciudadano se ejercita.

El caminar ha convertido al peatón en el método de desplazamiento más antiguo, sano, universal que ha existido, “caminar es el principal y más importante modo de movilidad” (Alcantar et al., 2018, p.96), pero también, en la forma de movilidad más vulnerable, debido a esto, se han puesto en marcha estrategias con el propósito de cuidar la vulnerabilidad del peatón.

### **1. 5. Movilidad peatonal y la importancia de la calle.**

Las ciudades que cuentan con calles amplias y en condiciones óptimas son siempre atractivas para los peatones. “CAMINA es la estrategia de ITDP México que promueve la mejora de los entornos peatonales para incentivar que más personas se trasladen a pie de forma segura, eficiente y cómoda” (Viramontes, 2015, p.11). La estrategia CAMINA, impulsada por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), según Viramontes (2015, p. 11), incluye tanto temas de infraestructura como de política pública, e incluso ya se han llevado a cabo proyectos de urbanismo táctico en algunas colonias reconocidas de la ciudad de México, como en la Roma y Doctores, en la alcaldía Cuauhtémoc (ilustración 13).



**Ilustración 13:** *Urbanismo táctico en la colonia Obrera de la ciudad de México.* Fuente: AL MOMENTO (2020)



**Ilustración 14:** *Calle Madero en el centro histórico de la cd. de México.* Fuente: LA SAGA (2021)



**Ilustración 15:** *Calle peatonal Constitución en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo.* Fuente: Dirección municipal de desarrollo urbano. (2016)

En la gran mayoría de las ciudades mexicanas existen calles peatonales en su totalidad, calles donde los peatones pueden transitar sin el riesgo o preocupación de que algún vehículo automotor pueda atravesarse en su camino, un ejemplo de ello es la calle Madero en la CDMX (ilustración 14).

La ciudad de Durango no es la excepción, la calle Constitución (ilustración 15) es totalmente peatonal, en ella se desarrolla por igual el comercio, el paseo, el ocio, la convivencia, incluso en cada tramo hay eventos artísticos o culturales.

Los ciudadanos se adaptan con facilidad a la variabilidad de estos espacios, cuando así se requiere, pero en la mayoría de las veces es al revés, las personas adaptan los espacios públicos a las funciones requeridas en el momento por el usuario (Gehl, 2006,

p.17) es decir, si un grupo de personas requiere de una plaza pública para vender productos de cualquier clase, o una calle para manifestarse, simplemente hacen uso de ella.

Las calles moldean la forma urbana y poseen los servicios públicos que una ciudad necesita para funcionar; además de ser el corazón de la zona pública y un factor clave en la calidad de vida de una ciudad.

Permiten a las personas poder desplazarse y comunicarse, y son un conducto para los negocios y el intercambio de bienes y servicios.

(Vaggione, 2014, p. 41)

Jane Jacobs opina que al momento en que viene a la mente una ciudad, este pensamiento viene acompañado de las calles, si las calles están tristes la ciudad se verá triste, pero si las calles se ven interesantes, la ciudad también será interesante, y esto se debe a que, “las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales” (2011, p.55). Las calles forman a las ciudades, “Son ramales que se entretajan para estructurar modelos urbanos que derivan en la elaboración de un sistema vial de comunicación sectorial e interactiva al movimiento. La calle es moderadora del espacio público. A más espacio público, más calle” (Villa, 2015, p. 79).

La calle 20 de Noviembre es un espacio donde se da tanto la movilidad peatonal como la movilidad en diversos tipos de transportes, ya sean automotores o no. Es una calle de usos mixtos y donde por sus características de aceras muy estrechas, como lo son también en la mayoría de las calles del centro histórico, fue un lugar de contagio recurrente durante la pandemia. “La movilidad en el primer cuadro de la capital se ha disparado de manera alarmante, incrementando el riesgo de posible contagio de COVID-19” (López, 2020).

Esta calle, también, es un espacio altamente transitado y utilizado para diversas funciones, además de las ya preestablecidas y normativas. Las calles de Durango, entre ellas la 20 de Noviembre, son “escenarios de la vida cotidiana de sus habitantes que, con sus acciones materializan las particularidades culturales, sociales o económicas de cada momento histórico” (Dirección municipal de desarrollo urbano, 2016, p. 41). Este escenario de contingencia sanitaria no sería la excepción para la manifestación de estas acciones.

La calle ha sido uno de los espacios públicos más concurridos en este tiempo de contingencia sanitaria, pero también ha sido un lugar de contagio recurrente debido a la cantidad de personas circulando tanto por las aceras como por el arroyo vehicular (El Siglo de Durango, 2020).

Por lo que es importante tener en cuenta, lo densa que se puede volver esta calle: “La densidad es un parámetro de gran trascendencia para las ciudades y sus pautas de movilidad” (Pozueta et al., 2013, p. 59) lo que sería un factor relevante en esta calle y en este contexto.

También es necesario resaltar como la contingencia ha incidido de diversas formas en la cotidianidad de las personas como son: desvíos peatonales, mezcla de usos en los recorridos peatonales, acondicionamiento de la calle, incidencia de la densidad peatonal, barreras, entre otros. “Los desplazamientos urbanos más frecuentes se producen entre distintos usos de suelo, en particular entre las viviendas, los centros de empleo, el comercio, las escuelas, los servicios, etc.” (Pozueta et al., 2013, p. 59).

Quizás si se analiza, esto no sería muy relevante pues ocurre en muchas partes del mundo, pero desde marzo de 2020, y a casi tres años del surgimiento de la contingencia sanitaria, la población de todo el mundo se mantuvo preocupada por el riesgo de ser contagiada, que si bien, al día de hoy, el virus del COVID- 19 ya no es de gravedad gracias a la implementación de las vacunas, ha afectado a las personas física, mental, emocional, social y económicamente.

## Capítulo 2: Antecedentes del sitio de estudio

### 2.1 Antecedentes históricos e importancia de la avenida 20 de Noviembre

En un principio, la que hoy es la ciudad de Durango, formaba parte de un vasto territorio al norte de la Nueva España. En ese entonces, Durango despertó la codicia de los españoles por su gran riqueza en minerales (Ramírez, 1993, p.182). “La Villa de Durango fue fundada el 8 de julio de 1563 por Don Francisco de Ibarra” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.6), capitán general y gobernador de la Nueva Vizcaya, (Ganot y Peschard, 1997, p.111).

“El 2 de marzo de 1630 que, a instancias del procurador del Ayuntamiento de Durango, el bachiller Juan de Vega y Guevara, el gobernador del reino Hipólito de Velasco manda publicar el bando y pregón que otorgaba el título de ciudad” (Ramírez, 1993, p.185).

Con el título de “ciudad” y legalmente constituida, la ciudad de Durango, al igual que muchas de las ciudades novohispanas, utilizó el trazo reticular, mientras que las manzanas de esta ciudad tendrían trazos rectangulares, así como lo menciona Ramírez (1993, p.183).

Las calles Mayor y Real funcionarían como vías principales: albergarían el comercio y los más importantes edificios de la ciudad. La calle Mayor, actualmente avenida 20 de Noviembre, funcionaría como la arteria principal de la ciudad al unir las entradas y salidas principales marcadas por el Camino Real.

Este tipo de trazado reticular con una jerarquía viaria es lo que Francisco de la Maza llama “trazado de la Calle Real”, una calle principal más ancha que la otra.

Inicialmente las instituciones eclesiásticas y civiles se asentarían en el epicentro de la ciudad, para concurrir efectivamente en la Plaza Mayor, la Catedral, la Casa de los Gobernadores y el Ayuntamiento. La primera iglesia, el templo de la Asunción de la Purísima Virgen, se ubicaría en la cabecera norte de la plaza, en donde actualmente se localiza la Catedral; la casa de cabildo y la cárcel se encontrarían entre la iglesia y la plaza, y la residencia de los gobernadores junto con las cajas reales, en la manzana sur de la misma plaza. (Ramírez, 1993, p.183-184)

En un principio, “la expansión urbanística, el crecimiento demográfico y arquitectónico fue accidentado y tuvo que sortear su existencia ante devastaciones y despoblamientos periódicos” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.6).

Para el año 1917, cuando la revolución mexicana se encontraba en su apogeo, se decidió de forma drástica, modificar la traza de la ciudad, con el propósito de modernizarla (Ramírez, 1993, p.190), para tal objetivo:

Se demolieron varios inmuebles con la finalidad de ampliar plazas y abrir calles. Los edificios demolidos más importantes fueron el Palacio Municipal y el Hotel Richelieu, que estaban frente a la catedral, sobre la avenida 20 de Noviembre; también se destruyeron el templo y convento de San Francisco, la capilla de la Tercera Orden, parte del Antiguo Colegio Seminario de Jesuitas (hoy Instituto Juárez), y el Portal de las Palomas. (Ramírez, 1993, p.191)

### Centro histórico

De acuerdo al Plan parcial de desarrollo urbano del centro histórico de Victoria de Durango, se considera que: “el centro histórico de la ciudad de Durango es uno de los más importantes del norte del país, con gran riqueza arquitectónica de los siglos XVI a XX, convirtiéndose en un ícono de la capital” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.5).

Cuenta con áreas comerciales, servicios de toda clase y uno de sus principales atractivos, sus viviendas coloniales. El centro histórico es el principal punto turístico de la ciudad, en él se puede contemplar y admirar la riqueza de su patrimonio histórico arquitectónico, este fue “protegido por el Decreto Federal del 13 de agosto de 1982 publicado en el Diario Oficial de la Federación de observancia principal por el Instituto Nacional de Antropología e Historia” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.5).



**Ilustración 16:** Catedral Basílica Menor, calle 20 de Noviembre en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo. Fuente: H. Ayuntamiento del municipio de Durango, Dgo. (2020)

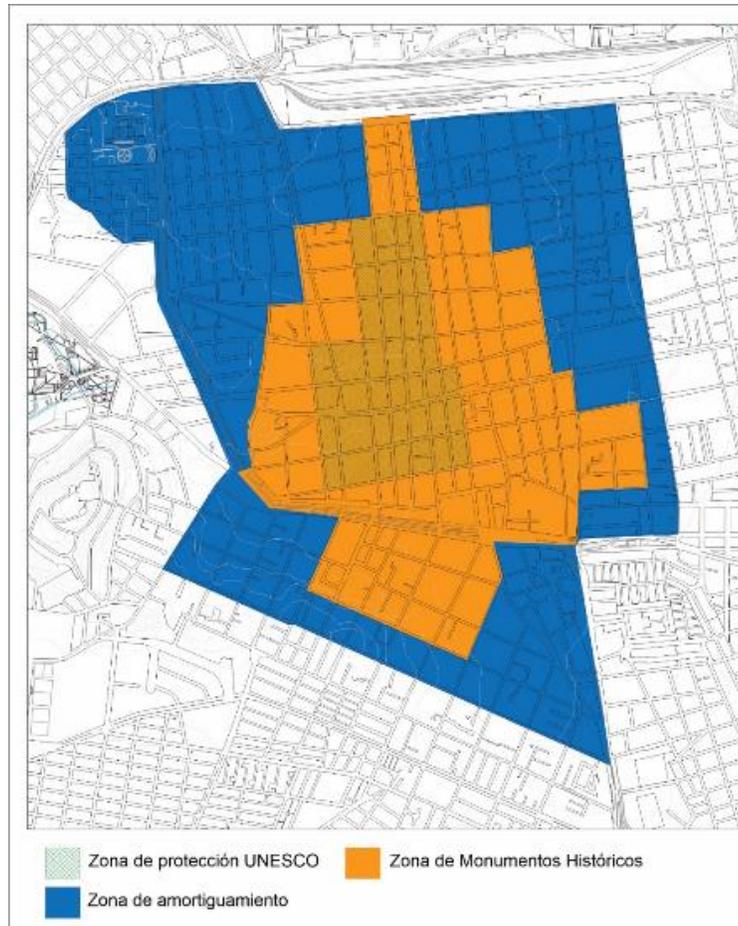


**Ilustración 17:** Esquina comercial entre calles 5 de Febrero y Juárez en el centro histórico de la cd. de Durango, Dgo. Fuente: H. Ayuntamiento del municipio de Durango, Dgo. (2020)

Reyes, Sánchez y Cantú comentan que: “El 31 de agosto de 2010, el centro histórico de la ciudad de Durango, México, fue nombrado Patrimonio de la Humanidad. Este se caracteriza por los importantes vestigios del devenir histórico y los diversos procesos culturales que ha vivido la ciudad” (2021, p.2). Gracias a su riqueza arquitectónica (ilustraciones 16 y 17), la ciudad de Durango, se perfila con muchas posibilidades para representar al norte de México como destino turístico.

De acuerdo con el Diario Oficial de la Federación (DOF), el 13 de agosto de 1982, por decreto firmado por el presidente José López Portillo, se declara zona de Monumentos Históricos en la Ciudad de Durango, Dgo. El decreto dispone que la zona está formada por 142 manzanas que comprenden edificios con valor histórico construidos entre los siglos XVI y XIX, destinados al uso religioso, educativo, servicios asistenciales, uso de autoridades civiles y militares; así como inmuebles civiles de uso particular en los que resaltan elementos del barroco y predominantemente del neoclásico, en los que se emplean los sistemas conservativos y los materiales característicos de la región. (DOF, 1983 citado por Reyes et al., 2021, p. 5)

El centro histórico de la ciudad de Durango es patrimonio de la humanidad por ser parte del nombramiento del camino real de tierra adentro, en él se encuentra la zona de monumentos históricos como se muestra en la ilustración 18.



**Ilustración 18:** Zona de monumentos históricos de la cd. de Durango, Dgo: Fuente: Reyes et al.,(2021)

Resumiendo hasta el momento, la ciudad ha pasado por varias etapas, “en su inicio permitió establecer un punto de avanzada de la colonización y pacificación de las etnias de esta región” (Ramírez, 1993, p.191) y en varios momentos tuvo que lidiar con problemas de crecimiento y decrecimiento.

Pero no todo fueron dificultades, la ciudad “pasó por dos etapas de auge económico. Esta abundancia dejó huella en la arquitectura y el urbanismo, definiendo en la actualidad lo que se conoce como el centro histórico de la ciudad Victoria de Durango” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.8).

## **Importancia de la avenida 20 de Noviembre en el contexto de la ciudad de Durango**

### **Importancia histórica**

Diversos hechos históricos han dado gran importancia a esta avenida, icono y representatividad del centro histórico y de la ciudad en sí.

La avenida 20 de Noviembre ha tenido otros nombres, derivados de aspectos históricos, culturales y sociales, cabe señalar que estos nombres fueron designados por tramos, no sería hasta más adelante que tomaría el nombre de “Calle Mayor” y posteriormente avenida 20 de Noviembre.

Entre los nombres que recibió esta calle se encuentran:

CALLE DE LA PLAZA DE SAN AGUSTÍN. En el padrón de 1778, en el tramo de las calles Independencia a Hidalgo, así era llamada, por localizarse frente a este templo.

CALLEJÓN DE LA MEDIA LUNA. En el padrón de 1778 se conoció así el tramo de las calles Madero a Patoni. Seguramente el nombre provino de un establecimiento comercial.

CALLE DE LAS HUERTAS. En el padrón de 1778 de la calle Patoni a Carlos León de la Peña, así era llamada por los extensos terrenos destinados al cultivo de legumbres y árboles frutales que ahí había.

CALLE DE LA PLAZUELA DE SAN AGUSTÍN. Nombre con el que aparece la calle en 1860 frente al templo de San Agustín, entre las actuales calles Independencia e Hidalgo.

CALLE MAYOR. En 1860 aparecen con este nombre dos tramos: De las actuales calles Hidalgo a Constitución y de Juárez a Pasteur. En 1888 todo el tramo de Pasteur a Independencia tiene ese nombre. Durante la época colonial y los primeros años de vida independiente, solía designarse así a la calle donde se encontraba la principal iglesia de la población, como en este caso lo era la Catedral.

CALLE DEL PORTAL DEL REPOSO. Nombre con el que se conocía a esta avenida frente a la Catedral en 1860. El nombre lo adquirió del establecimiento comercial localizado en el edificio de lado oriente que se localizaba frente a la Catedral.

CALLE DE LA PERLA. Con este nombre aparece en 1860 en el tramo actual de las calles Pasteur a Carlos León de la Peña. El nombre fue tomado de una famosa tienda de ultramarinos que se localizaba cerca de la calle Patoni.

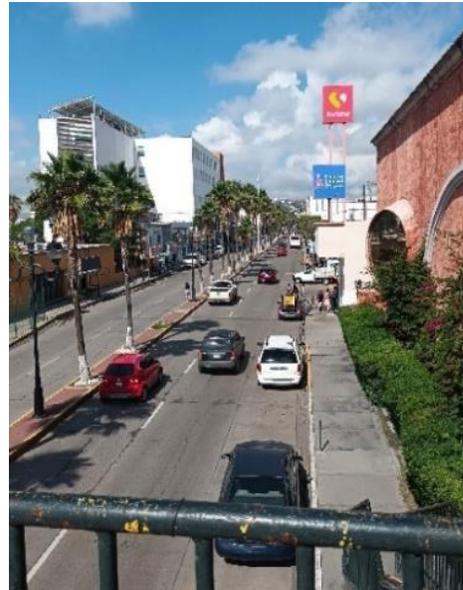
CALLE DE LA PENITENCIARÍA. Con esta designación aparece el tramo actual de las calles Carlos León de la Peña a Regato en 1860, y hace referencia al nuevo establecimiento carcelario que se estaba construyendo sobre la acera norte de esta calle.

(Guerrero, 2011, p.368-369)

Para 1917, según consta en el Archivo histórico del municipio de Durango, el Gobernador Domingo Arrieta consideró que esta avenida tenía muchos defectos en su traza original, lo mismo que pasaba con otras calles aledañas a esta, por este motivo, decidido emprender un proyecto en el que no solo se modificaría su traza, sino que también se ampliaría la calle 20 de Noviembre. Estos cambios los podemos observar al día de hoy en esta avenida (ilustraciones 19 y 20).



**Ilustración 19:** Avenida 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo, a principios del siglo XX. Fuente: Alzate (2019)



**Ilustración 20:** Avenida 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo, estado actual. Fuente: Archivo personal (2022)

Por lo tanto, “Desde la traza de la ciudad (...) la que actualmente es la calle 20 de Noviembre se convirtió en una de las principales calles por estar sobre ella la actual catedral y las principales casonas de las familias de la aristocracia” (Luna, 2021).

Esta avenida en sus inicios, “era más corta a lo que actualmente conocemos, ya que solo comprendía 8 cuadras de poniente a oriente, y hoy abarca más de 30 cuadras, un claro ejemplo del modernismo y crecimiento urbano que ha tenido la ciudad en 4 siglos” (Luna, 2021).

Con el paso del tiempo, la calle ha llegado a tener una extensión de 3.20 km, y aunque es en su mayoría comercial, todavía hay quienes habitan en ese lugar.

## Contexto y patrimonio arquitectónico

Algunas obras arquitectónicas que se emplazaron o aún existen en la referida avenida, han sido destacadas en la evolución de la arquitectura de la calle 20 de Noviembre, de entre las que sobresalen las siguientes como lo menciona Evaristo Álvarez Mendoza:

- Hotel Casablanca. Autor Arq. Juan Vanegas Piña.  
El proyecto original era para un edificio de despachos, pero en 1945 es proyectado a la construcción de un hotel. Esta fue la primera construcción elevada utilizando concreto y acero (2003, p.109).
- Unión Ganadera. Autor Arq. Hugo Salgado Valle.  
El uso original permanece desde su construcción, es un proyecto donde contrastan la solidez de sus muros con la utilización de grandes cristales (2003, 127).
- Edificio Morazán. Autor Arq. Gustavo Adolfo Galindo Pereyra.  
Su construcción se realizó en 1991, es un edificio de nueve pisos que descansa sobre columnas aisladas con libre distribución en espacios interiores (2003, p.148).
- Edificio San Agustín. Autor Arq. Fernando Francisco Ramírez Díaz.  
Proyecto para la construcción de locales comerciales y despachos los cuales forman parte de la plaza donde se ubica la iglesia de San Agustín de Hipona que data del siglo XIX (2003, p.173).
- Biblioteca Central Estatal, Banco Bancomer sucursal 20 de Noviembre: Autor Arq. Guillermo Gutiérrez.  
Su construcción data del año 1989, antes de terminar el siglo XX tuvo algunas modificaciones en su fachada inicial (2003, p.190, 258).
- Centro comercial Plaza San Agustín. Autor Arq. Aurelio Martínez López.  
En 1992 el arquitecto Martínez puso en práctica un proyecto de remodelación para regresar a la estructura original al edificio de esta plaza, logrando adecuar el edificio a los años recientes siendo congruente con los edificios aledaños (2003, p.208).
- Centro comercial Plaza Vizcaya. Autor Arq. Jorge Eduardo Soto.  
El proyecto se basaba en un estilo posmodernista para que fuera congruente con el diseño del hotel, la plaza fue construida en 1990 (2003, p.224, 260).

Todas las obras anteriores han configurado los usos diversos de suelo y los estilos arquitectónicos de las edificaciones en esta avenida.

### **Centralidad**

La avenida 20 de Noviembre forma parte de la centralidad del centro histórico de Durango, estando anclada dentro y fuera del mismo, en ella tiene lugar una considerable movilidad urbana, consecuencia de los elementos funcionales propios del lugar, de los usos de suelo establecidos y de las diversas actividades tanto económicas como de servicio que se brindan en esta calle (Sánchez Toscano, 2022, p.6).

### **Importancia por usos de suelo urbano y actividades diversas**

Actualmente, la avenida contiene los usos de suelo comercial, habitacional y mixto. En el caso del uso comercial, este contiene comercio mayorista, minorista, así como una gran variedad de giros comerciales que van desde alimentos y bebidas, pasando por artículos para el hogar, farmacias, hasta productos de construcción, agencias de autos, agencias de viajes, bancos y servicios financieros, entre otros (H. Ayuntamiento del municipio de Durango, 2020, pp.15-17).

### **Importancia por transporte**

En cuanto a transporte público se refiere, “hay 773 unidades de autobuses de transporte público urbano y 5,000 taxis que circulan libremente. Los transportes suburbanos son 52 camiones que se concentran en el interior de la terminal del ex Cuartel Juárez” (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.17).

Por esta avenida hacen recorrido diversas rutas de autobuses urbanos que tienen conexión hacia el resto de la ciudad.

### **Importancia turística**

En esta avenida existen diversos sitios de gran relevancia turística y con variedad de usos, los que a su vez son vialidades e inmuebles protegidos por el Reglamento de Imagen Urbana, y entre los que se pueden encontrar tanto espacios públicos abiertos, como espacios públicos cerrados (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango, 2020, p.18).

Los espacios públicos de una ciudad tanto cerrados (museos, hospitales, bibliotecas públicas), como abiertos (calles, plazas, jardines, parques) se denominan espacios públicos precisamente porque son espacios de propiedad pública. “Un espacio público se refiere a cualquier espacio abierto en el cual se reúne un número de personas” (Low, 2005 citado por Robles, 2008, p.22).

## **Espacios públicos abiertos**

En la definición de Duglas Arreaga, los espacios públicos abiertos:

Son aquellos espacios que no presentan restricciones de acceso al público, es decir que son abiertos, no poseen techos, paredes, contribuyen de forma positiva al área urbana tanto desde el punto de vista social, ecológico, económico, psicológico cuentan con todos los implementos que permiten una movilidad accesible especialmente para personas con capacidades especiales, hay inclusión, mas no exclusión y tienen normas de comportamiento para que exista el respeto y cordialidad de quienes lo visitan. (Arreaga, 2017, p. 51)

Entre los cuales se encuentran:

**Plaza de Armas:** Es un sitio para actividades turísticas, sociales, culturales y políticas.

En torno a ella, se trazaron los primeros solares de los vecinos.

Al celebrarse desfiles militares después de la Independencia, se llamó plaza de Armas, y tiempo después le fue colocado un monumento al presidente Antonio López de Santa Ana.

Entre sus características y elementos físicos principales, se pueden encontrar: un quiosco de cantera que pudiera ser un símbolo, diseñado por el arquitecto F. Gómez Palacio y construido en 1950, como señala la inscripción en uno de sus muros. Se distingue por una cúpula semiesférica, y sobre los arcos ornamentados de su planta baja, ocupada por una tienda de artesanías, se leen los nombres de varios hijos predilectos de Durango: Silvestre Revueltas, Ricardo Castro, Fanny Anitúa, entre otros.

**Cruce con corredor peatonal “Constitución”:** la avenida 20 de Noviembre intersecta con el corredor peatonal Constitución, esta, es una calle peatonal que corre de norte a sur, conteniendo un gran número de establecimientos como cafés, bares, tiendas de ropa, artesanías, templos, jardines, y que a su vez conecta con el blvd. Felipe Pescador

al norte y blvd. Dolores del Rio al sur, las cuales son vialidades perimetrales del centro histórico.

### **Espacios públicos cerrados**

En cuanto a los espacios públicos cerrados, “son aquellos que se encuentran delimitados y cubiertos bajo cierta estructura sea de hormigón, caña, madera, donde las personas puedan caminar libremente, pero están regidos bajo las normas dictaminadas por una autoridad competente” (Arreaga, 2017, p.52), algunos de ellos son:

**Catedral Basílica Menor:** es el máximo exponente de la arquitectura religiosa del estado. Es propiedad de la Arquidiócesis Metropolitana de Durango. “La primera planta fue trazada en 1635” de autor desconocido (Martínez, 1998) en el mismo espacio donde se destruyó por un incendio de 1634.

**Templo de San Agustín:** según su historia “este templo fue fundado por el primer obispo de Durango, fray Gonzalo de Hermosillo, en 1631 ” (Turi México, s.f.).

Este inmueble fue testigo mudo y trinchera de las tropas revolucionarias en la famosa batalla de la Toma de Durango acontecida el 18 de junio de 1913.

**Teatro Ricardo Castro:** conocido como teatro Centenario, inició su construcción en 1900 pero fue suspendida varios años por falta de recursos. Se inauguró el 27 de mayo de 1924. Al año siguiente, cerraron sus puertas de nuevo y las volvieron a abrir hasta 1930, pero como el cine principal. En 1951 sufrió un gran incendio, por lo que quedaron destruidos sus interiores y techumbre (Turismo cultural, s.f.).

Además de ser el teatro más importante de Durango, cuenta con una larga tradición como escenario difusor del cine mundial. Actualmente en este recinto se aprende a reconocer, valorar y preservar las manifestaciones culturales locales y foráneas.

**Museo Túnel de Minería:** un destino turístico “singular atractivo creado en 2011 (...) El recorrido de 280 metros de largo, a una profundidad de entre ocho y nueve metros, se inicia en la plaza Juan Pablo II frente al Arzobispado” (Turi México, s.f.).

En este museo se exhiben muestras mineras, documentos y mapas del Estado.

**Museo de la Ciudad 450:** este inmueble perteneció al licenciado Pedro Escárzaga Corral, su construcción inició “en 1898 y para 1902 don Pedro ya habitaba este magnífico inmueble (...) actualmente es sede del Museo de la Ciudad 450 abierto al público en febrero de 2013” (Turi México, s.f.). Los visitantes pueden admirar la historia de Durango dividida magistralmente en trece salas.

El museo cuenta con 13 salas de exhibición donde el visitante se adentrará en la historia del origen y desarrollo del estado y su capital duranguense.

**Arzobispado de Durango:** el Arzobispado de Durango se creó en 1620. “Este acontecimiento generó tres hechos importantes para el futuro del asentamiento; primero, que la villa como sede de la diócesis abarcaría las extensas provincias de la Nueva Vizcaya (...) segunda, que la iglesia primitiva se elevó a la categoría de catedral, y tercero, que a la pequeña villa se le otorgó en 1631, el título de ciudad con su respectivo escudo de armas” (Rodríguez, 1991, p.53).

### **Contexto actual de la ciudad de Durango**

La ciudad de Durango desde su fundación estuvo formada arquitectónicamente por calles como principales espacios públicos abiertos, pues las plazas eran escasas.

En el contexto actual, el espacio público, “es entendido como aquel medio físico-simbólico de dominio y uso público, es la pieza principal en el tejido urbano y un facilitador de las relaciones sociales dentro de una ciudadanía” (Borja, 2003). Por otra parte, la civilidad, definida por la Real Academia Española (RAE) como sociabilidad, urbanidad, responde a la idea de vivir en sociedad donde las relaciones sociales y cívicas en un vínculo entre lo público y lo privado trascienden.

En consecuencia, el espacio público se convierte en un medio importante para el acometido de la civilidad al permitir la interacción social y el encuentro de las personas con su contexto.

Sin embargo, diversos factores de índole social como gubernamental (desde el clima de violencia hasta los mismos procesos planificadores) han generado paulatinamente un ambiente donde lo público se torna ajeno, o los espacios públicos se vuelven incluso privados.

De manera de recobrar el sentido de lo que llamamos “civilidad”, resulta imprescindible retomar la idea del espacio público como constructor de ciudadanía. En ese sentido, muchos autores (Borja, 1998; Yory, 2007, entre otros) han relacionado la formación ciudadana con el espacio público.

Yory (2019,p. 233-235) plantea la posibilidad de concebir la formación como ciudadano a partir de la construcción-apropiación del espacio público convirtiéndose en un indicador real de habitabilidad y calidad de vida; así también indica que para lograr el fortalecimiento del tejido social en su conjunto se debe “enseñar” a hacer ciudad, siendo indispensable establecer y fortalecer vínculos de arraigo, apropiación y compromiso por parte de sus habitantes hacia el espacio público.

Jordi Borja asegura que, “el espacio público en la actualidad representa un gran desafío y una oportunidad para la justicia urbana” (2003, p.43).

La calle como espacio público, es también parte de esa construcción ciudadana, es en la calle donde la movilidad de las personas ejerce su derecho con distintos propósitos o motivos: expresión, paseo, comercio, trabajo, entre otros.

Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades – la parte peatonal de las calles – sirve para muchas cosas aparte de para transportar peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no son idénticos a ella y son, por derecho propio, al menos tan básicos como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades. (Jacobs, 2011, p.55)

En la ciudad de Durango, Dgo. las calles como espacio público son arterias que conectan no solo las vías para transitar, también son áreas de oportunidad donde el ciudadano se manifiesta en diversos ámbitos, como son: social, cultural y económico.

Las calles cobran sentido de espacio público cuando las personas transitan por ellas, cuando salen y se apropian de ellas con diversos propósitos, cuando las calles están vacías no tienen sentido ni propósito para lo que fueron diseñadas. Con el surgimiento del COVID-19, las calles de Durango, de México y del mundo quedaron desoladas, pues el virus era altamente letal y del que nadie en la comunidad médica sabía nada. Rápidamente este virus se propagó a otros países del continente asiático. No tardo mucho para que se propagara al resto del mundo, convirtiéndose en una pandemia de dimensiones incalculables.

Por las características de este virus, la comunidad médica le llamó SARS-CoV-2, lo que más tarde se conocería en todo el mundo a esta pandemia como COVID-19.

La crisis sanitaria que esta enfermedad provocó en todo el mundo, afectó la vida de las personas como cotidianamente la vivían. Se prohibió el contacto físico para evitar la propagación del virus. La Secretaría de Salud recomendó, “que los habitantes del país permanezcan en sus casas, para contener la enfermedad causada por el COVID-19” (Diario Oficial de la Federación, 2020).

En México fue registrado el primer caso infectado con el SARS-CoV-2 el 27 de febrero de 2020, y el 30 de marzo de 2020 se dio la declaratoria oficial publicándose en el Diario Oficial de la Federación.

Que, en virtud de lo anterior, este Consejo de Salubridad General, en uso de su función prevista en el artículo 9, fracción XVII de su Reglamento Interior, ha determinado la pertinencia de declarar como emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor a la epidemia de enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19), por lo que, con el propósito de proteger la salud de los mexicanos, acordó expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DECLARA COMO EMERGENCIA SANITARIA POR CAUSA DE FUERZA MAYOR, A LA EPIDEMIA DE ENFERMEDAD GENERADA POR EL VIRUS SARS-COV2 “COVID-19”. (Diario Oficial de la Federación, 2020)

El Gobierno de México en coordinación con el sector salud, implementaron estrategias tendientes a contener la propagación, la más drástica y la cual se implementó en la mayoría de los países del mundo fue el “confinamiento”. Fue entonces cuando las calles de las ciudades quedaron vacías, sin gente, sin bullicio, sin vida. Solo se veían personas cuando las brigadas encargadas del orden salían a cumplir con sus rondines para vigilar que las personas permanecieran en casa.

Llegó el momento en que, por necesidades de reactivar la economía, el gobierno dio permiso de salir a la calle, con las medidas de distanciamiento físico considerable entre personas, al mismo tiempo se implementaron otras estrategias para evitar el contagio como la mascarilla, el lavado de manos frecuente y la aplicación de gel antibacterial.

Los espacios públicos como los jardines, plazas y parques fueron clausurados y fue entonces cuando la gente se apropió de la calle. Las aceras de la calle ya no fueron

suficientes, pues al no haber lugares públicos al aire libre para el descanso, paseo, ocio y ejercicio, los ciudadanos se apropiaron de las calles, invadiendo el arroyo vehicular.

En la ciudad de Durango la calle principal 20 de Noviembre sufrió esta dinámica ante la nueva normalidad, aun así no fue suficiente para contener a los ciudadanos que invadieron esta calle en aceras y arroyo vehicular.

Antes de que surgiera la pandemia del COVID-19, la vida transcurría con normalidad, no era de gran importancia si las aceras eran o no suficientes para que el peatón transitara, realmente se veía como “normal” que, al caminar por las aceras, las personas se “comprimieran” para caber o para dejar pasar a las que venían en sentido contrario. Los duranguenses les llamaban a estas aceras, “calles de enamorados”, porque solo podían pasar de dos en dos y casi abrazados.

Durante los meses más críticos de la pandemia, estas aceras del centro histórico de la ciudad de Durango dejaron ver su insuficiencia, pues con el miedo a ser contagiados, los ciudadanos no sólo guardaban la distancia sugerida por el sector salud, (metro y medio de sana distancia), sino que, para no tener contacto entre ellos, caminaban por el arroyo vehicular.

A casi tres años del surgimiento de la pandemia del COVID-19, y con la nueva normalidad que estamos viviendo en la ciudad de Durango, muchas personas transitan por la calle manteniendo “la sana distancia”, pero la gran mayoría no. Han perdido el miedo a contagiarse, pues se ven amparados por la protección que las vacunas les dio. No obstante, todavía muchas personas guardan la distancia requerida, pues la enfermedad del COVID-19 vino para quedarse, y ocasionalmente hay rebrotes. Por este motivo, los arroyos vehiculares siguen siendo hasta el día de hoy, vías de tránsito peatonal.

## **2.2 Análisis de la zona de estudio**

### **2.2.1 Macro y microlocalización**

El Estado de Durango se localiza en el norte de México, tiene una superficie de 123,451 km<sup>2</sup>. El municipio de Durango, que es donde se encuentra la capital del Estado, tiene una superficie de 9,306 km<sup>2</sup> (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2020).

La ciudad de Durango (llamada oficialmente “Victoria de Durango”), es la cabecera del municipio de Durango, cuenta con una superficie de 11,460 has, o 114.6 km<sup>2</sup> (H. Ayuntamiento del Municipio de Durango,2020).

Dentro de esta ciudad se encuentra el centro histórico, uno de los más importantes del norte del país, con gran riqueza arquitectónica de los siglos XVI a XX, convirtiéndose en un ícono de la capital (INAH,2020).

En el centro histórico se encuentra la avenida 20 de Noviembre, siendo esta el sitio de estudio del presente trabajo, es a su vez, la principal vialidad del centro histórico: recibe, concentra y distribuye diversos modos de movilidad de la zona y la ciudad, entre los cuales se encuentra la movilidad peatonal.

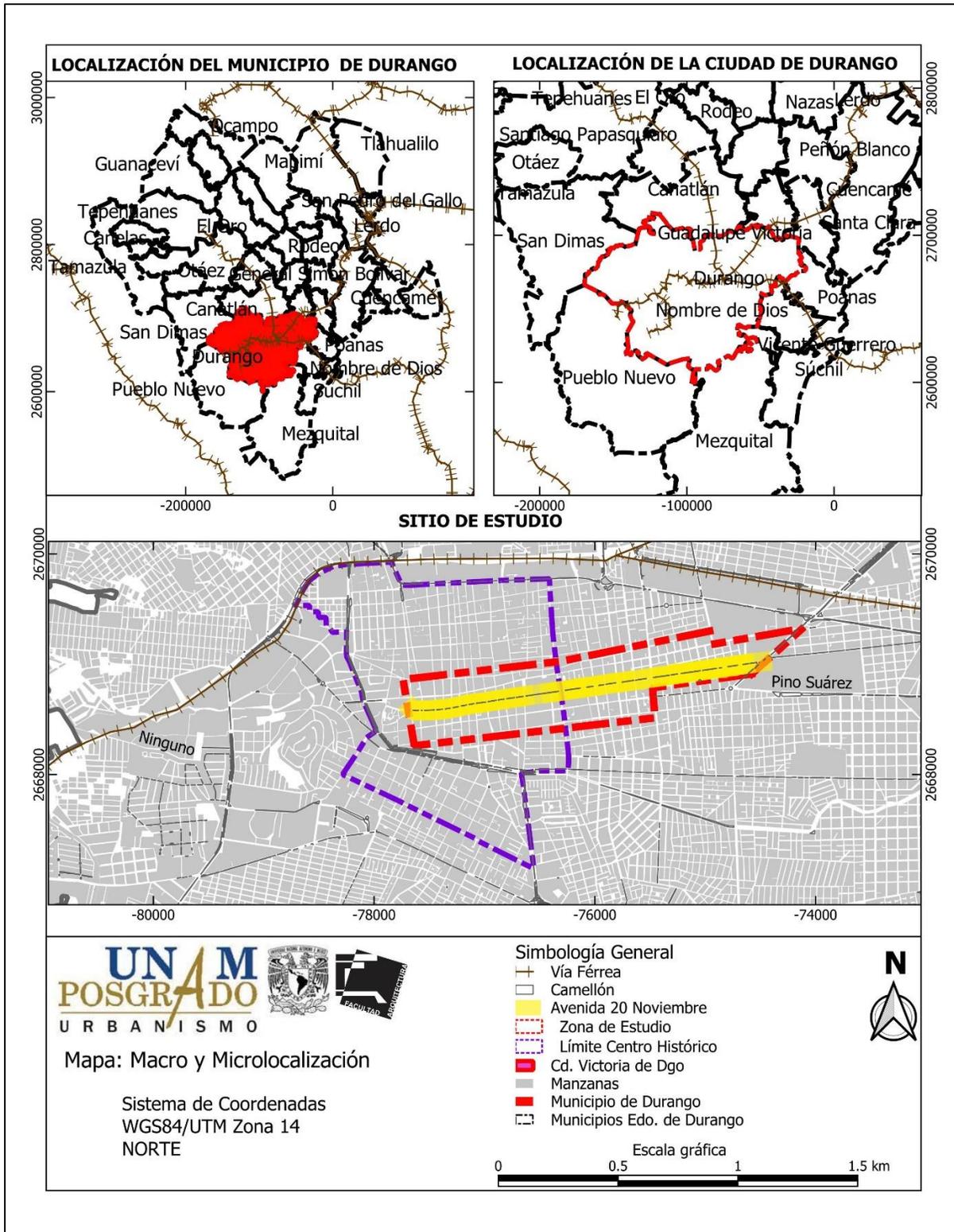
En este apartado se muestra gráficamente (ver mapa 1) el sitio de estudio, desde un ámbito de macrolocalización hasta la microlocalización, teniendo como orden establecido: Estado de Durango, municipio de Durango, centro histórico, y finalmente, el sitio de estudio, la avenida 20 de noviembre.

Se estableció como radio de influencia para el análisis de sitio 400 mts a partir de la avenida 20 de Noviembre, tanto hacia el norte como hacia el sur (calles Aquiles Serdán y Pino Suarez, respectivamente), debido a que son las calles donde existen rutas establecidas de autobuses urbanos que tienen conectividad, cercanía y vínculo directo con la avenida 20 de Noviembre.

El polígono establecido como área de influencia, cuenta con una superficie de 1.70 km<sup>2</sup>, habiendo en él una diversidad de usos de suelo y actividades desarrolladas, así como inmuebles y sitios de diversas épocas y tipología urbano-arquitectónicas.

La avenida 20 de Noviembre cuenta con una extensión de 3.20 kms que corren entre poniente y oriente cruzando todo el centro histórico, con carriles vehiculares en ambos sentidos.

**Mapa 1:** Macro y microlocalización del municipio y la ciudad de Durango, y el sitio de estudio



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

### **2.2.2 Usos de suelo urbano**

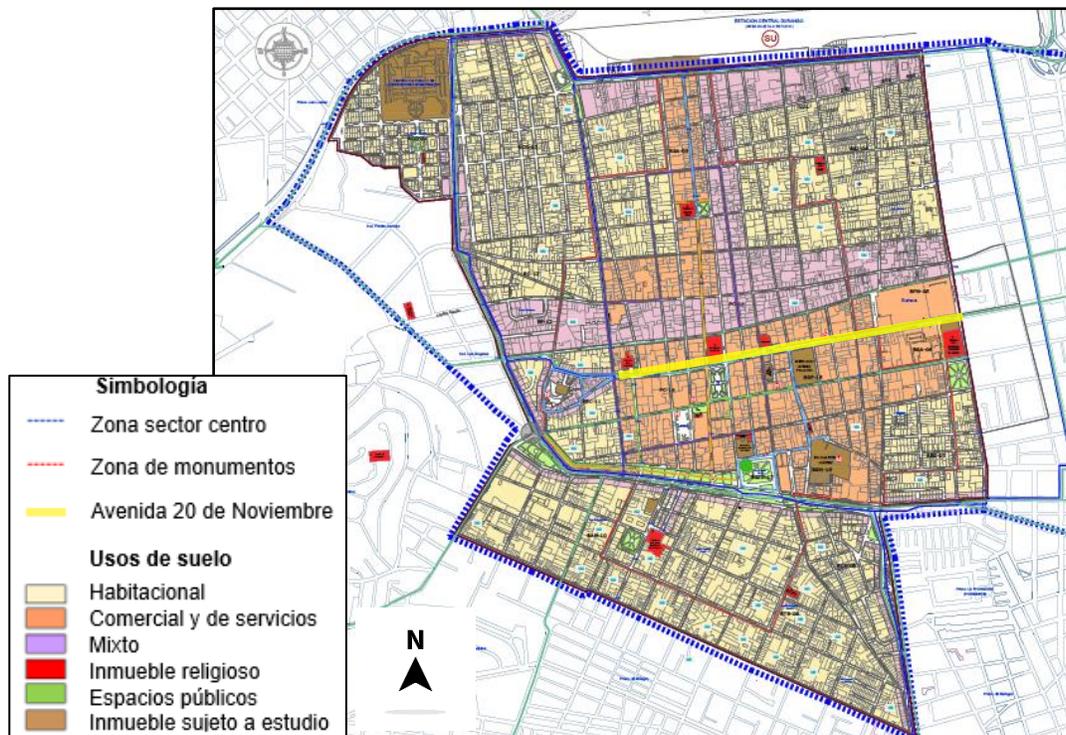
En esta sección se especifican los usos de suelo urbano normativos (actividades permitidas al interior de un predio) en el centro histórico y el sitio de estudio.

De acuerdo al Plan parcial de desarrollo urbano del centro histórico de Victoria de Durango 2040, existen los siguientes usos de suelo en la zona (ver ilustración 21): habitacional, comercio, mixto, espacios públicos, inmuebles sujetos a uso especial.

Estos usos están en función de las normas de crecimiento y ordenamiento territorial, como son, por ejemplo: las densidades permitidas, coeficientes de uso y ocupación del suelo, así como el número de niveles a construir permitidos en los inmuebles, entre otros aspectos.

Es común en esta avenida, la existencia de vivienda en los niveles siguientes a la planta baja (1er nivel, 2º nivel, etc.), siendo utilizada esta planta baja principalmente para comercio y servicios.

Existen pocos lugares considerados como “espacios públicos” (sin incluir la calle como tal), además de la plaza de Armas, destacan espacios de acceso a inmuebles de la zona, como : las plazas de acceso a inmuebles religiosos (templo San Agustín, catedral Basílica Menor, Arquidiócesis de Durango), los inmuebles culturales (teatro Ricardo Castro), y los inmuebles comerciales (tienda Soriana, Plaza Vizcaya).



**Ilustración 21:** Usos de suelo urbano normativos del centro histórico de la ciudad de Durango, Dgo. Fuente: H. Ayuntamiento del municipio de Durango, Dgo. (2020)

## Capítulo 3: Metodología

La dinámica de la movilidad peatonal en un contexto de contingencia sanitaria como la del COVID-19 ha sido la preocupación de este estudio, por lo tanto, para conocer el impacto que el SARS-CoV2, COVID-19 generó en la movilidad peatonal duranguense, se tomó como sitio de estudio un espacio público que, debido a sus características de uso de suelo es muy concurrido, la calle 20 de Noviembre.

Para poder realizar una investigación que ayudará a entender, de que forma la dinámica cotidiana de los ciudadanos cambió, o no, a raíz de la contingencia sanitaria, y si la movilidad de las personas al transitar por esta calle se modificó, siguió igual, aumentó o disminuyó, fue necesario aplicar técnicas que contribuyeran a aclarar estas dudas y dar respuesta a los objetivos planteados.

Entre las técnicas aplicadas en el sitio de la investigación, calle 20 de Noviembre de la ciudad de Durango, se encuentran: el flaneur, la revisión de cámaras de video de circuito cerrado, la encuesta y la observación directa.

### 3.1 Volumen peatonal

**3.1.1 El flaneur** fue la primera técnica que se utilizó. El caminar por esta calle permitió registrar el volumen peatonal, conocido también como aforo peatonal, este, es un estudio que se utiliza en ingeniería de tránsito y cuyo propósito “es cuantificar la demanda de infraestructura peatonal, especialmente su variación (espacial y temporal), distribución (por sentidos o cruces en accesos de intersecciones) y composición (de acuerdo con los atributos de los peatones, como género, edad y ocupación)”, (Guío, 2010, p. 188). Se tomó nota de los elementos urbanos con los que contaba la calle, los existentes y los faltantes, además del estado físico en el que se encontraban.

En otro momento, se hizo una revisión de documentos institucionales, tanto estatales como municipales, con el propósito de comparar los elementos urbanos existentes con los descritos en dichos documentos. Con esa información se elaboraron mapas y tablas que mostraran los usos de suelo, población, equipamiento urbano, infraestructura, entre otros elementos del sitio. Ejemplos de estos documentos son: Plan parcial de desarrollo urbano del centro histórico de Victoria de Durango, documentos de INEGI, Programa municipal de desarrollo urbano, además se formó un archivo de fotografías que mostraran

en qué condiciones se encontraban los elementos urbanos existentes. Con toda esta información se hizo un análisis de los datos el cual está descrito en los resultados.

**3.1.2 La revisión de cámaras de video de circuito cerrado**, es otra de las técnicas aplicadas en este estudio, la cual consistió en contabilizar a los peatones que caminaban por esta calle. Actualmente la tecnología permite realizar estos conteos sin necesidad del trabajo manual, “los aforos peatonales son realizados mediante sensores que el peatón generalmente no detecta, como lo son las cámaras de video, sin embargo, su utilización en los aforos implica contar con software especializado para conteo” (Guío, 2010, p. 188).

### **3.2 Flujo peatonal**

El propósito de utilizar esta técnica era observar el flujo peatonal y registrar la cantidad de personas que pasan por un área o un tramo establecido durante un periodo de tiempo determinado. “Los flujos peatonales no pueden analizarse como los vehiculares, pues existen distinciones en el comportamiento de masas. Una de estas diferencias es que los peatones se mueven bajo el supuesto de autoorganización” (Helbing & Molnár, 1997, citado por Arismendi, 2018, p. 11), esto significa que el peatón, debido a su capacidad de decisión, podría sorpresivamente tomar otra vía que no sea la establecida. Es decir, si un transeúnte camina por una acera de norte a sur, es posible que de la vuelta y se regrese, o que cruce la calle, o que decida invadir el arroyo vehicular, en todo caso su movilidad dependerá de su comportamiento, a diferencia de un vehículo. “Otro aspecto por considerar dentro de los flujos peatonales, a diferencia de los vehiculares, es la posibilidad de encontrar múltiples direcciones dentro un mismo espacio compartido” (Arismendi, 2018, p. 12).

Debido a la necesidad de poder acceder a las cámaras de video de circuito cerrado, fue necesario solicitar el acceso a donde corresponde, de tal forma que se elaboraron y giraron oficios a las instancias correspondientes entre las cuales se encontraban: el centro Municipal de Monitoreo, Prevención e Inteligencia Policial, (CEMMIP) además de las que están ubicadas en la calle 20 de Noviembre como oficinas administrativas, centros comerciales, hoteles, bancos, museos, escuelas, centros de atención médica, templos religiosos, Arquidiócesis de Durango, entre otros, pero solo se obtuvo respuesta positiva

del centro comercial “Plaza Vizcaya”, de las oficinas administrativas del IMSS, del Arzobispado de la Arquidiócesis de Durango y del hotel “Gobernador”, (anexo 1) cuando se acudió a cada uno de estos lugares el día indicado, el encargado de las oficinas administrativas del IMSS se disculpó argumentando que las cámaras estaban en reparación, lo mismo sucedió con el encargado del hotel “Gobernador”, explicando que las cámaras no captaban hacia la calle 20 de Noviembre, solo hacia la calle Miguel de Cervantes Saavedra, solo se pudo acceder a las cámaras del Arzobispado y del centro comercial “Plaza Vizcaya”.

En los dos lugares permitieron, incluso manipular las computadoras para girar, congelar y avanzar las imágenes, pero todo era en tiempo real, no guardaban lo grabado y fue muy complicado trabajar así.

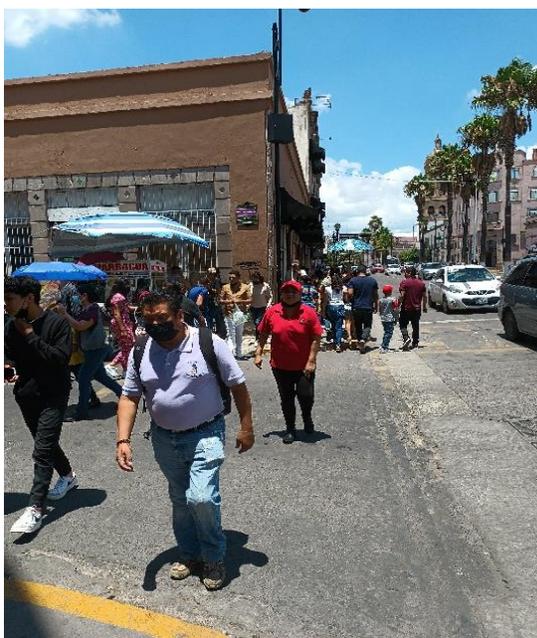
A la solicitud girada al titular de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado para tener el permiso del Centro Municipal de Monitoreo Prevención e Inteligencia Policial, se obtuvo respuesta positiva, pero sólo se permitió el acceso para observar las cámaras en una semana determinada, del lunes 11 al domingo 17 de julio de 2022, cabe señalar que esta semana ya estaba grabada, pues fue la semana anterior a la que se acudió para realizar esta actividad.

Cada día de la semana estaba grabado de las 8:00 a las 20:00 hrs., pero como esta instancia solo autorizó 2 días el acceso, aun así, se registró esta semana (del 11 al 17 de julio de 2022) en dos horarios, uno matutino y uno vespertino. El primer día se revisó de 11:00 a 11:30 a. m. y el segundo día de 17:30 a 18:00 hrs., al terminar de contabilizar se solicitó capturas de pantalla como evidencia, a lo cual se rehusaron por motivos de seguridad y protección a la información.

De modo que para registro solo se toma en cuenta la contabilización que se hizo en las cámaras del CEMMIP.

Se guardan como evidencia capturas de pantalla del Arzobispado y Plaza Vizcaya (anexos 2 y 3).

La revisión de cámaras de video era sumamente importante, ya que da veracidad a este estudio. En ellas se pudo observar tanto la cantidad de personas caminando por la avenida 20 de Noviembre (ilustración 22), como el sexo y un aproximado a la edad de las personas (ilustración 23).



**Ilustración 22:** *Volumen peatonal en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo. Fuente: Archivo personal (2022)*



**Ilustración 23:** *Hombres y mujeres caminando por la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo. Fuente: Archivo personal (2022)*

A los adultos, ya sea hombres o mujeres, se les ubicó en un rango de edad, de los 13 a 90 años, ya que de acuerdo con el artículo 5 de la Ley General de los Derechos de las niñas, niños y adolescentes, son niñas y niños los menores de 12 años. (Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, 2014, p.5), y para tomar solo 2 grupos de edad, los adolescentes entran en el rango de edad de los adultos.

**3.2.1 La encuesta** es otra de las cuatro técnicas aplicadas en el lugar de estudio, sobre la calle 20 de Noviembre.

Para comprobar que tanto había afectado el flujo peatonal durante la contingencia sanitaria del COVID-19, así como el cambio en los patrones de conducta, en cuanto a movilidad peatonal, se diseñó, elaboró y aplicó una encuesta que arrojara datos sobre lo que se estaba investigando.

Esta encuesta consta de ocho preguntas referentes a la movilidad peatonal al inicio y durante la contingencia sanitaria en un espacio público en especial, la calle 20 de Noviembre de la ciudad de Durango.

Las personas a las que se les aplicó la encuesta fueron agrupadas en cuatro categorías: comerciantes, consumidores, empleados y habitantes del lugar. La encuesta fue la misma para todos los encuestados, el hecho de separarlos en categorías fue con el propósito de conocer el punto de vista de cada grupo y compararlos entre sí.

La encuesta es especialmente importante sin restarle mérito a las otras tres técnicas, pues son igualmente valiosas para este estudio, solo que en la encuesta puntualiza aspectos tanto cualitativos como cuantitativos que ayudaron a analizar con profundidad los datos que se obtuvieron de las otras tres técnicas (anexos 4 y 5).

**3.2.2 La Observación directa** fue la última técnica empleada como parte del flujo peatonal. Durante los meses de marzo, abril, mayo, junio y julio de 2022, se llevó a cabo esta técnica una vez a la semana. Los días de observación fueron jueves, viernes y sábado, solo en el mes de abril se sustituyó el jueves por el domingo. Los horarios fueron diferentes con el propósito de conocer tanto el flujo de movilidad peatonal en diferentes horas del día como la conducta que manifestaban las personas observadas. Esta técnica se aplicó desde diferentes puntos estratégico de la calle 20 de Noviembre.

Las características del lugar, de las personas, sus patrones de conducta, y hasta su cotidianidad, están registrados en un Diario de campo (anexo 6) que sirvió para registrar día a día que se acudía a realizar esta actividad.



**Ilustración 24:** *Personas con cubrebocas en parada de autobuses en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo.*  
Fuente: Archivo personal (2022)



**Ilustración 25:** *Personas sin cubrebocas saliendo de escuela primaria en la calle 20 de Noviembre de la cd. de Durango, Dgo.*  
Fuente: Archivo personal (2022)

Esta técnica fue sumamente útil para caracterizar, no solo el flujo peatonal, sino también, el tramo del espacio público donde estaba observando y registrando, así como el seguimiento de los protocolos sanitarios para evitar el contagio del COVID-19 (ilustraciones 24 y 25).

Es importante señalar que se optó por la aplicación de estos instrumentos por ser los que, de acuerdo al método mixto, se ajustaban para realizar esta investigación, pues debido a la problemática detectada en el sitio de estudio, era necesario utilizar instrumentos de corte cualitativo y cuantitativo para lograr de esta forma, una mejor integración y discusión conjunta que llevara a un mejor entendimiento del fenómeno que se estaba estudiando (Hernández et al., 2014, p.534).

## Capítulo 4: Resultados

En este capítulo se desglosan los resultados obtenidos después de analizar los datos que arrojaron los instrumentos aplicados (flaneur, revisión de cámaras de video de circuito cerrado, aplicación de encuesta y observación directa).

Primeramente, se hace un análisis y descripción detallados de la zona de estudio, la cual está representada con mapas e ilustraciones, enseguida, se describen los resultados de la revisión de los aforos peatonales mediante cámaras de video de circuito cerrado, para continuar con resultados de la encuesta aplicada a comerciantes, consumidores, trabajadores y habitantes del sitio, en cuanto a las observaciones realizadas, estas se incluyen a lo largo de la descripción.

Durante la aplicación de la técnica del flaneur, se hizo un primer acercamiento al sitio de estudio (5 de marzo de 2022), en el cual se detectaron de manera general los elementos físicos urbanos con los que cuenta y de los que carece.

En otro momento (7 de abril de 2022), se recorrió un radio de dos calles al norte y dos calles al sur de la calle referida como sitio de estudio dentro del centro histórico. A continuación, se describen de manera general lo que se obtuvo de estas observaciones, respondiendo al **objetivo específico** que consistió en identificar los elementos urbanos que existen en la calle 20 de Noviembre para el buen funcionamiento de las actividades que se realizan en ese lugar.

### 4.1 Sobre la zona de estudio en mapas

#### 4.1.1 Población

La importancia de aplicar este tipo de análisis radica en conocer y analizar los grupos poblacionales y las características que permitan conocer aspectos al realizar su movilidad peatonal, las actividades que realizan, etc.

Aquí se determinó la densidad neta de población (INEGI, 2020) del sitio de estudio y su radio de influencia establecido (mapa 2), con el objetivo de conocer las diversas concentraciones poblacionales por manzana, su ubicación, la diferenciación entre manzanas y zonas en cuanto a población, su relación con los usos de suelo y actividades desarrolladas.

Esta densidad neta se determinó en función a la población residente de la zona.

La población dentro del polígono establecido como área de influencia es de 6,274 personas, teniendo una densidad neta de 37 habs/ha, de acuerdo al censo de INEGI de 2020.

La población total de la avenida 20 de Noviembre es de 879 habs. Se observan manzanas sin población residente, como son los predios donde se ubican: bancos, plazas, templos, comercios grandes como la tienda “Soriana”. La mayoría de las manzanas sin población residente, tienen acceso principal desde la Avenida 20 de Noviembre.

La mayoría de las manzanas sin población residente, tienen acceso principal desde la Avenida 20 de Noviembre.

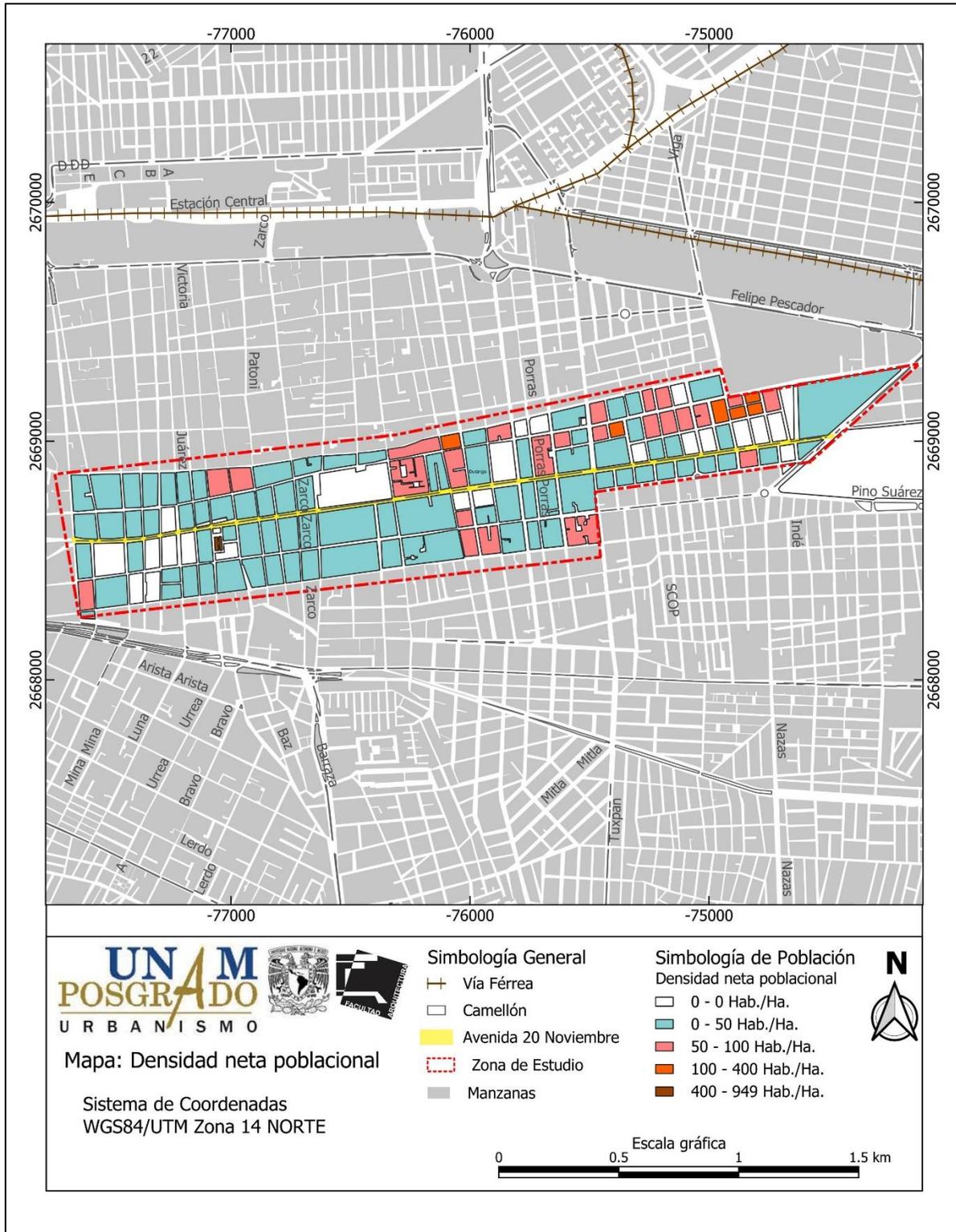
De forma contraria, la zona donde existe mayor densidad de población coincide con el tramo cercano al complejo multifamiliar “Francisco Zarco”, La Arquidiócesis de Durango y con algunas paradas de autobuses urbanos, entre las calles Francisco I. Madero y Pasteur.

Se observa también coincidencia entre los tramos de calle donde hay mayor registro peatonal: Patoni a Francisco I. Madero, Victoria a Constitución, Bruno Martínez a Zaragoza.

En estos tramos se encuentra un gran número de establecimientos comerciales minoristas, algunos en el mercado “Gómez Palacio”, así como 6 paradas de autobuses urbanos que existen en la avenida.

No obstante, están más alejados de sitios de administración pública, servicios asistenciales, lugares de esparcimiento, servicios de salud y educación. Entre los paseos peatonales, solo el paseo peatonal “Constitución” tiene mayor cercanía con los tramos en mención.

**Mapa 2:** Densidad neta poblacional del sitio de estudio y su área de influencia establecida



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

#### **4.1.2 Equipamiento urbano**

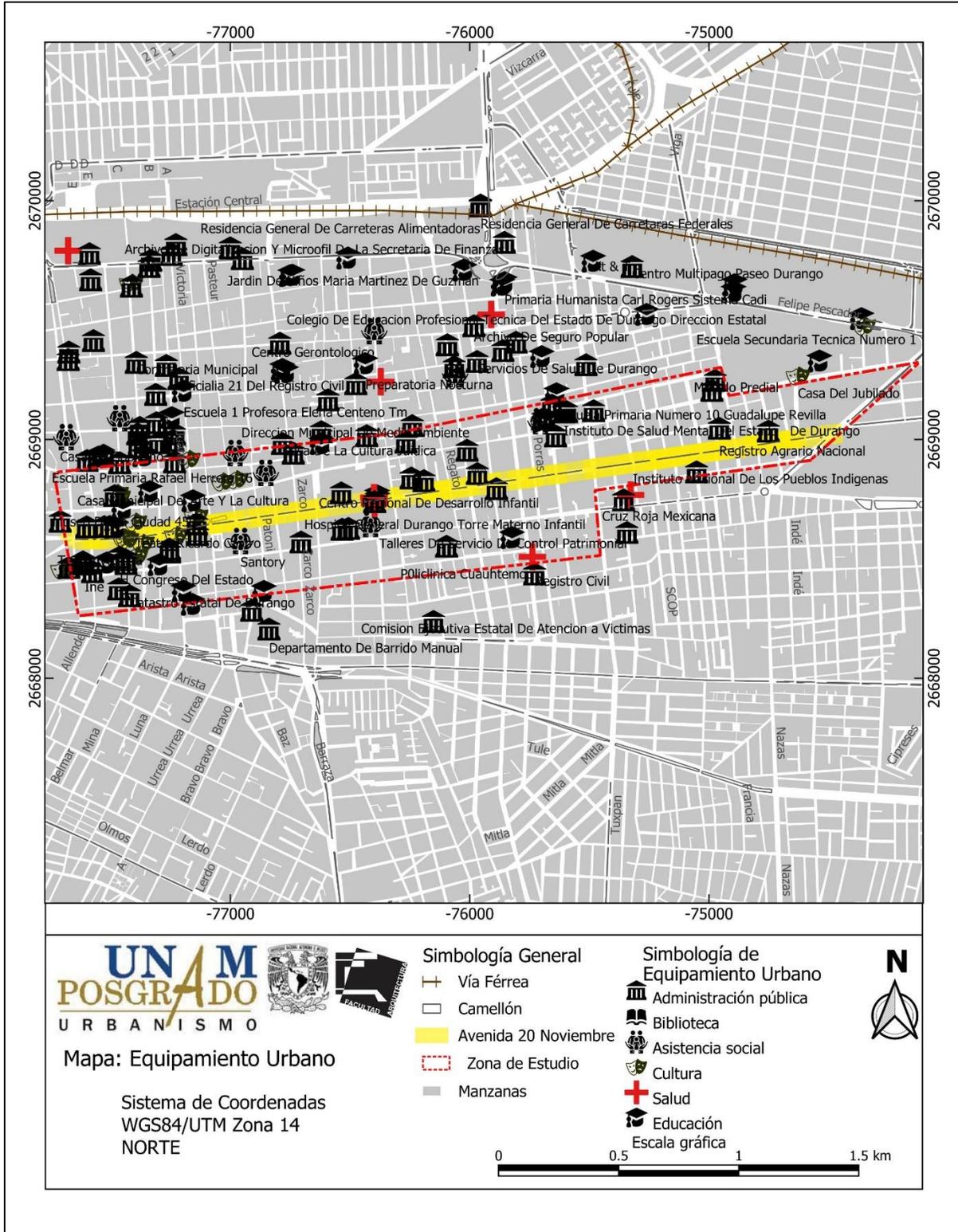
En este apartado se especifica el equipamiento urbano existente en la zona de estudio y las actividades derivadas del mismo. Este aspecto es fundamental para comparar su relación con los usos del suelo y la intensidad en la movilidad (por diversos medios) en la calle 20 de Noviembre (mapa 3).

Entre el equipamiento urbano con mayor número de inmuebles existentes, se encuentra el de administración pública, siendo este de los ámbitos federal, estatal y municipal, los cuales se concentran principalmente al poniente de la avenida y su área de influencia establecida (entre las calles Victoria e Independencia), zona donde hay menor existencia de establecimientos comerciales, así como de paradas de autobuses, por lo que es común ver el uso del automóvil para trasladarse a los inmuebles destinados a la administración pública.

Es de especial mención el equipamiento urbano de salud existente, específicamente el hospital materno infantil, el cual carece de acceso directo desde la avenida 20 de Noviembre, siendo este por la calle 5 de Febrero, al sur de la anterior.

La calle 5 de Febrero es una vialidad de menores dimensiones (respecto a la calle 20 de Noviembre), donde se aprecia un frecuente congestionamiento peatonal y vehicular, incluyendo a las personas que acuden al mencionado hospital desde la avenida 20 de Noviembre utilizando el transporte público, el transporte privado e incluso caminando.

Mapa 3: Equipamiento urbano



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

### 4.1.3 Infraestructura de movilidad

Dentro del equipamiento urbano, “la infraestructura de movilidad es el conjunto de elementos físicos, funcionales, etc. que permitan desplazamientos de personas y bienes, así como el funcionamiento del sistema de transporte público y privado” (Congreso de la Ciudad de México, 2020).

En este apartado se especifican textualmente nombres de elementos y longitudes de manera textual, los elementos de infraestructura de movilidad existentes tanto en la zona de estudio como en el centro histórico y su entorno inmediato en general, especificando elementos no solo para la movilidad motorizada (calles, avenidas, bulevares) sino también elementos como ciclovías (tabla 5) y paseos peatonales (tabla 4), siendo estos últimos en mención, elementos físicos para el tránsito de peatones.

El sitio de estudio contiene vías peatonales, conocidas localmente como “paseos peatonales” en las calles: Constitución, Gabino Barreda, Francisco Sarabia y Norman Fuentes, referidas textualmente y en orden como P1 a P4, que en conjunto suman una longitud de 1.36 kms, de los cuales 691 mts. se encuentran dentro del sitio de estudio y su radio de influencia establecido (mapa 4).

Existen 550 mts. de longitud de ciclovía dentro del sitio de estudio , de su radio de influencia establecido, y fuera de estos, específicamente en el boulevard Dolores del Rio-Calle J. Guadalupe Rodríguez y en la calle Laureano Roncal (de sur a norte), referidas textualmente y en orden como C1 y C2.

**Tabla 4:** Paseos peatonales existentes en el sitio de estudio y su longitud

Paseo peatonal		Longitud
1	Constitución	1 km.
2	Gabino Barreda	138 mts.
3	Fco. Sarabia	85 mts.
4	Norman Fuentes	141 mts.

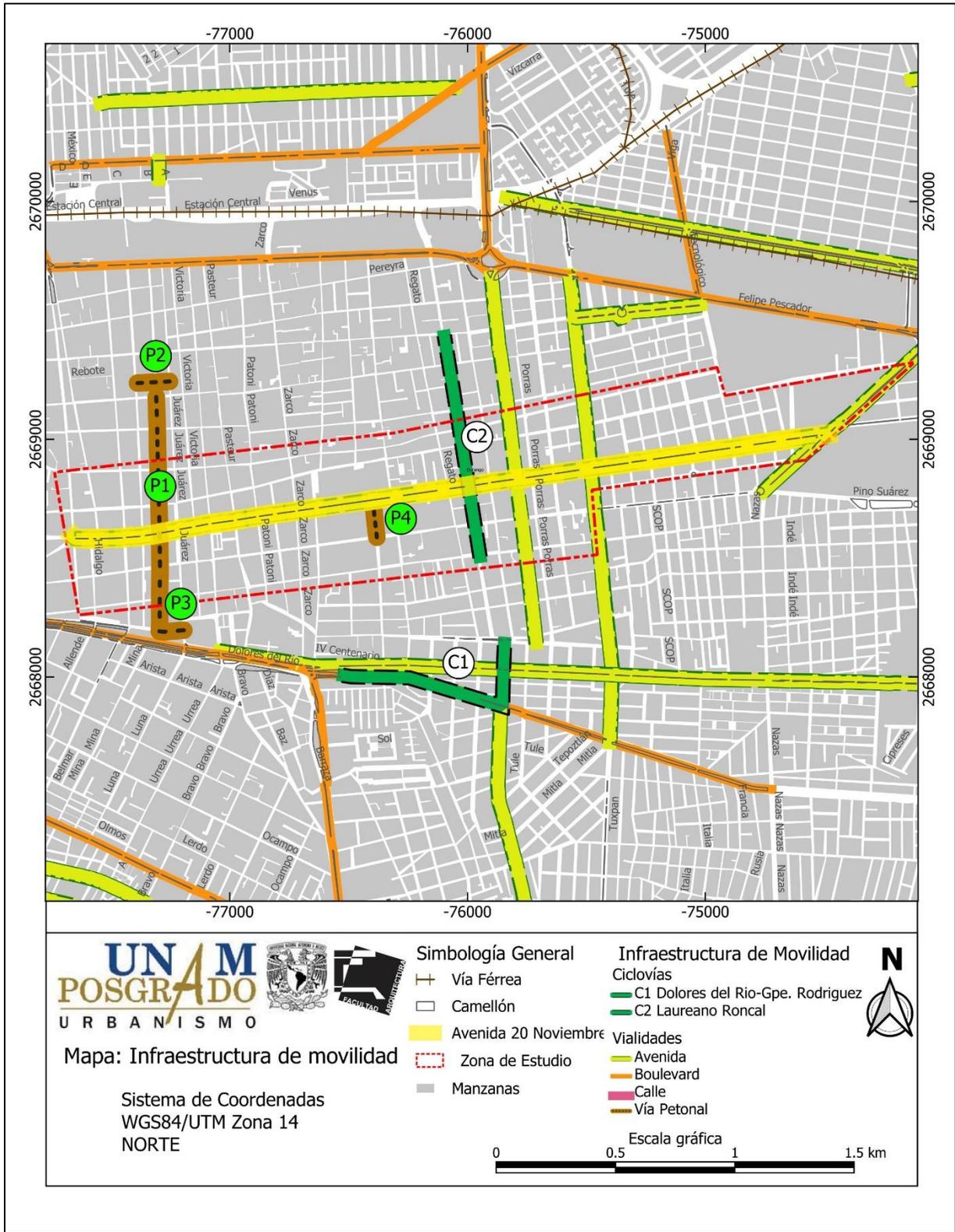
Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

**Tabla 5:** Ciclovías existentes en el sitio de estudio y su longitud.

Ciclovía		Longitud
1	Dolores del Rio-J. Gpe. Rodriguez	950 mts.
2	Laureano Roncal	935 mts.

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

**Mapa 4: Infraestructura de movilidad**



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

#### 4.1.4 Equipamiento urbano de movilidad

Aquí se representa el conjunto de espacios para acceder a diversos medios de movilidad. En esta avenida solo existen paradas de autobuses urbanos, así como estacionamientos privados y pensiones de automóviles (tablas 6 y 7).

En este apartado se especifican textualmente elementos urbanos que relacionan al peatón con la movilidad motorizada, específicamente las paradas de autobuses urbanos existentes en la zona de estudio, ya que son puntos importantes de flujo peatonal (mapa 5).

También se especifican estacionamientos privados y pensiones en la zona del estudio.

**Tabla 6:** Paradas de autobuses existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia: Dirección oeste-este.

Centro Histórico	
Paradas de Autobuses	Dirección Oeste-Este (Segmentos)
1	Victoria y Madero
2	Parque Nuevo y Pasteur
3	Pasteur y Patoni
4	Carlos León de la Peña y Norman Fuentes
5	Regato y Miguel de Cervantes
Colonias Nueva Vizcaya y Guillermina	
6	Cuauhtemoc y Porras
7	Leandro Fernandez y J. Contreras

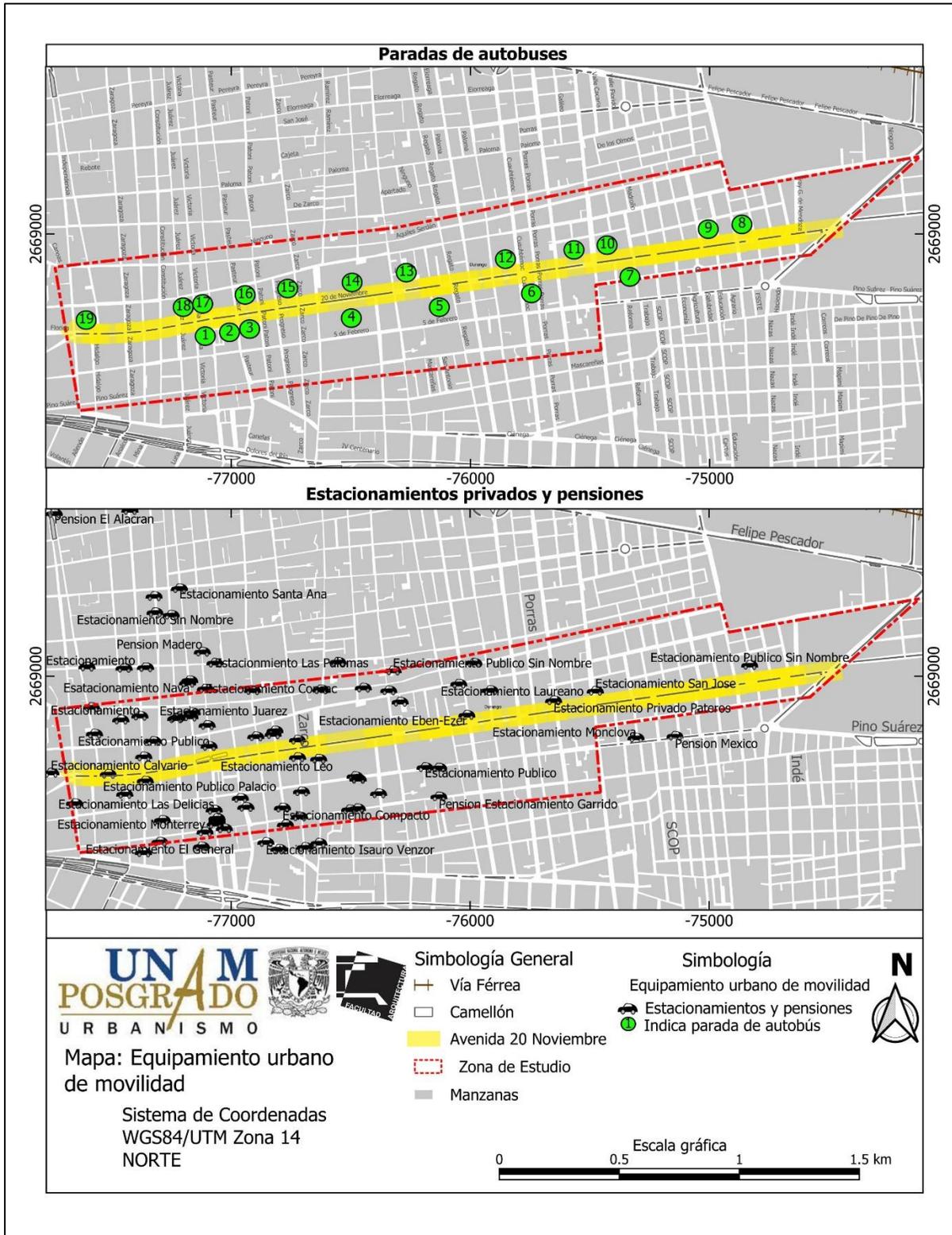
Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

**Tabla 7:** Paradas de autobuses existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia: Dirección este-oeste

Colonias Nueva Vizcaya y Guillermina	
Paradas de Autobuses	Dirección Este-Oeste (Segmentos)
8	Fco. De Urdiñola y José del Campo
9	Fray Diego de Ibarra y Ana Lewa
10	Lazaro Cárdenas y Rodrigo de Vivero
11	Lázaro Cárdenas y Alberto Terrones
12	Cuauhtemoc y Blas Corral
13	1a. Priv. De 20 de Nov. Y Miguel de Cervantes
Centro Histórico	
14	Miguel de Cervantes y Carlos León de la Peña
15	Zarco y Progreso
16	Patoni y Pasteur
17	Madero y Victoria
18	Victoria y Juarez
19	Hidalgo e Independencia

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

Mapa 5: Equipamiento urbano de movilidad



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

#### **4.1.5 Comercio: fechas de alta y baja, comercio fijo y semifijo; tipo de actividad económica y giro comercial**

El comercio es uno de los usos inherentes a la propia existencia de ciudad y centralidad (Lefebvre,1970). Al ser parte de una centralidad de la ciudad de Durango, la avenida 20 de Noviembre atrae diariamente a un número considerable de personas para el intercambio comercial en bienes, productos y servicios, y con ello, se genera una concentración considerable de personas en la propia avenida.

La mayoría de los establecimientos con fecha de alta corresponden a noviembre de 2019, fecha anterior al inicio de la pandemia del COVID-19, siendo 2020 y 2021 años de poca apertura de establecimientos comerciales.

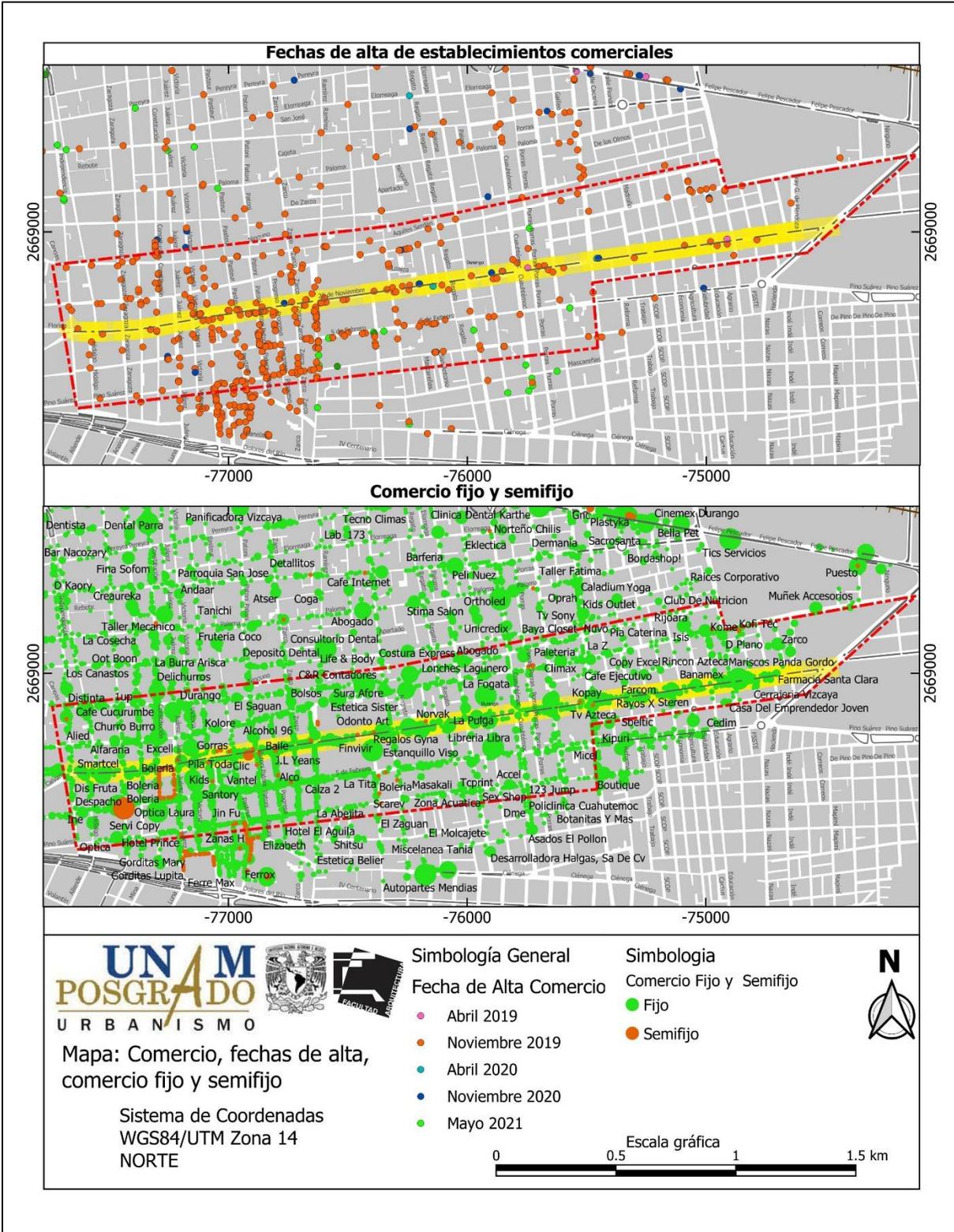
De los establecimientos abiertos en Noviembre de 2019, la mayoría se ubican en el tramo comprendido entre las calles Carlos León de la Peña a Victoria, donde hay una cantidad significativa de comercio minorista, y donde se ubican varias de las paradas de autobuses de la avenida.

En lo que respecta al comercio fijo y semifijo (mapa 6), está establecido que la avenida se destina al comercio fijo, aun así, ha habido puntos de comercio semifijo (entre calles Patoni a Pasteur, cercano al mercado Gómez Palacio), alrededor de la plaza de Armas, y como consecuencia del COVID-19, comercio informal en gran parte de la extensión de la avenida, sobre todo en el segmento que se encuentra en el centro histórico, específicamente entre las calles Carlos León de la Peña a Hidalgo, haciendo uso de banquetas y plazas de acceso de diversos inmuebles.

Se especifican en este apartado, aspectos relacionados con el comercio como son: fechas de alta de establecimientos comerciales, comercios fijos y semifijos, actividades y giros (mapa 7), con el fin de conocer la dinámica e intensidad comercial de la zona, y como se ha visto afectada a raíz del COVID-19.

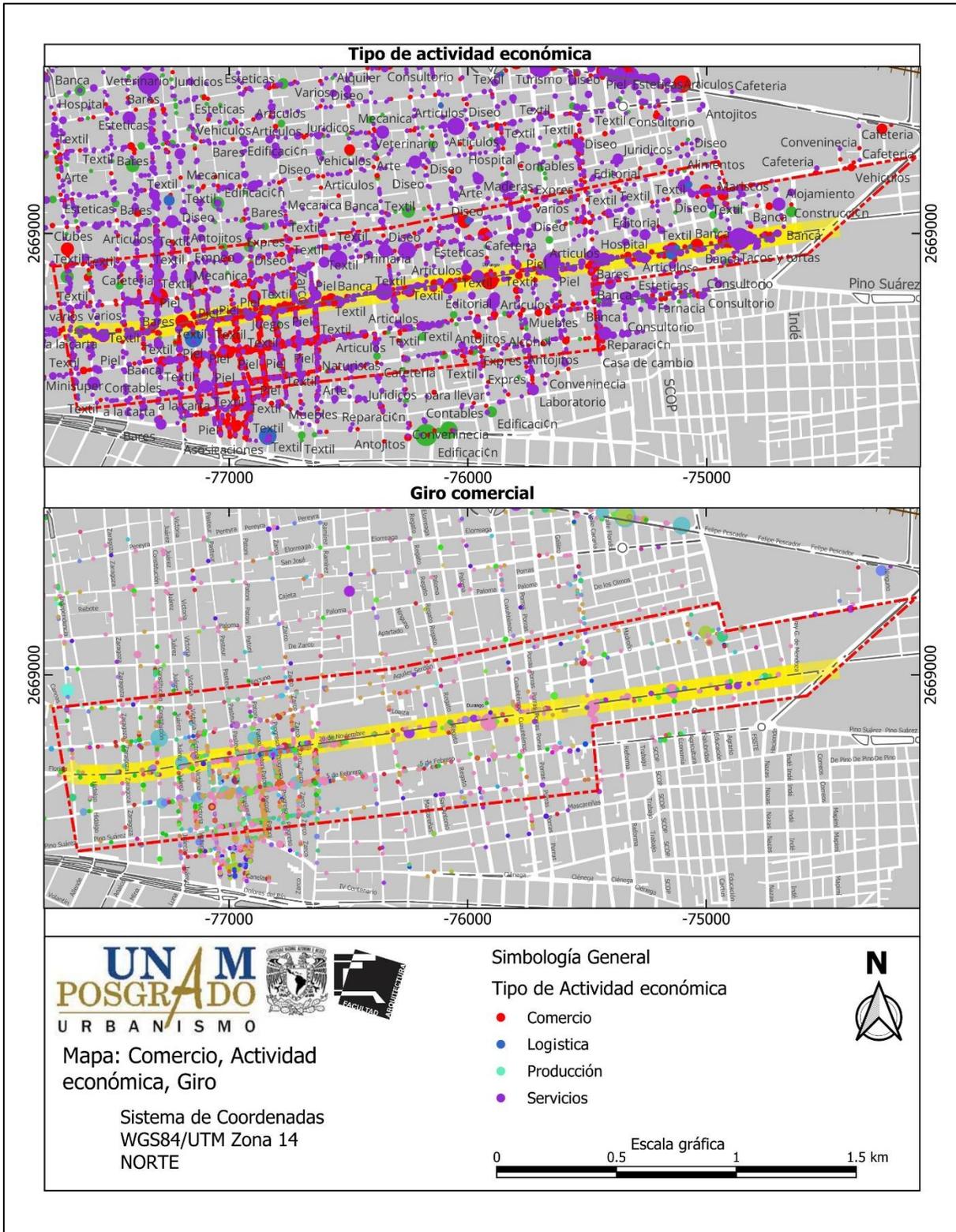
El tipo de actividad económica predominante en el sitio de estudio es el comercio, y en menor medida, los servicios. Existe una gran variedad de giros comerciales para diversas necesidades (tabla 8) además, se observa que los consumidores llegan a estos establecimientos principalmente en transporte público y caminando.

**Mapa 6: Comercio: fechas de alta, comercio fijo y semifijo**



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

Mapa 7: Comercio: tipo de actividad económica y giro comercial



Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

A continuación, se presentan datos de giro comercial (tabla 8):

**Tabla 8:** *Giros comerciales existentes en el sitio de estudio y su radio de influencia.*

Giro Comercial		
● Alfombras y tapices	● Lacteos	● Papeleria
● Antiguedades y obras de arte	● Lamparas y candiles	● Perfumeria y cosm,ticos
● Bicicletas	● Lenceria	● Pescados
● Blancos	● Lentes	● Plantas y flores
● Carne	● Libros	● Refacciones Vehiculos
● Cerveza	● Loza y cristaleria	● Regalos
● Decoración interiores	● Mascotas	● Revistas y periodicos
● Departamental	● Merceria y boneteria	● Ropa
● Deportes	● Minisuper	● Ropa de bebe
● Deshechables	● Mobiliario y computo	● Supermercado
● Discos	● Motocicletas	● Telas
● Disfraces y regional	● Muebles	● Telefonos
● Dulces y reposteria	● Naturistas	● Usados
● Electrodom,sticos		● Vehiculos
● Franos		● Vinos y licores
● Fruta y verdura		
● Helados y paletas		
● Instrumentos musicales		
● Joyeria y relojes		
● Juguetes		

Fuente: Elaboración propia con base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2020)

## 4.2. Sobre la existencia de elementos urbanos

La calle 20 de Noviembre es una calle con circulación vehicular en ambos sentidos (entre oriente y poniente), donde estas circulaciones están divididas por un camellón central. En esta calle prevalecen los usos de suelo: comercio y usos mixtos, siendo común en este último la existencia de vivienda en los niveles siguientes a la planta baja (1er nivel, 2º nivel, etc.).

### 4.2.1 Elementos urbanos para la movilidad incluyente

Existen muy pocos elementos que contribuyen a la movilidad incluyente (personas discapacitadas, de la tercera edad, etc.) como lo son las rampas y semáforos peatonales, agudizando el problema en puntos donde hay mayor diferencia de nivel entre el arroyo vehicular y la banqueta, obligando de esta forma al peatón a tener que bajar de la banqueta, exponiéndose al contacto directo con el flujo vehicular (ilustración 26).



**Ilustración 26:** *Falta de semáforos peatonales.* Fuente: Archivo personal (2022)

#### 4.2.2 Dimensión de las banquetas

Se observa que la dimensión promedio del ancho de la banqueta es poca (máximo 1.8 mts. en la mayoría de la longitud), evidenciando en parte los desvíos peatonales, al verse obligado el peatón al bajar de la banqueta exponiéndose al contacto directo con el flujo vehicular (ilustración 27).



Ilustración 27: *Banquetas angostas*. Fuente: Archivo personal (2022)

#### 4.2.3 Camellón central

Existe un camellón central que divide los carriles de la avenida (ilustración 28), el cual carece de elementos urbanos necesarios para la seguridad en la movilidad peatonal, ya sea espacios para cruce de personas discapacitadas, niños, adultos mayores, así como la señalización y elementos guía adecuados en favor de éstos. El camellón debe ser un elemento articulador de la movilidad peatonal y no una barrera, como se observa en la imagen.



**Ilustración 28:** *Camellón central muy alto.* Fuente: Alvarado (2021)

#### **4.2.4 Falta de paraderos de transporte público**

Hay una evidente falta de espacio diseñado y acondicionado como paradero de transporte público (ilustración 29), lo que provoca irregularidad en el abordaje y descenso de los pasajeros, así como la interrupción del transporte público en la movilidad peatonal y otros tipos de movilidad.



**Ilustración 29:** *Falta de paraderos de transporte público.* Fuente: Archivo personal (2022)

#### 4.2.5 Invasión de la vía pública por el comercio ambulante

Se observa en algunos puntos de la calle la invasión de banquetas y del arroyo vehicular por comerciantes diversos (ilustración 30), ocupando principalmente las esquinas, las cuales son primordiales para la conexión perimetral del espacio público y de la vía pública, afectando sobre todo a personas discapacitadas ante la necesidad de desplazarse por esos lugares.

Con el inicio de la pandemia del COVID-19, este espacio para la movilidad peatonal se volvió más conflictivo, pues al tratar de mantener la sana distancia, se agravó su uso, volviéndose no solo insuficiente, sino también intransitable.



**Ilustración 30:** Comerciantes invadiendo las aceras. Fuente: Archivo personal (2022)

### 4.3 Sobre la captación de las cámaras de video de circuito cerrado y observación directa

Analizar el flujo de movilidad peatonal es el **objetivo específico** en este apartado, concluyendo lo siguiente.

Los resultados del análisis de cámaras de video fueron registrados en dos horarios, de 11:00 a 11:30 hrs., y de 17:30 a 18:00 hrs. La siguiente tabla registra el primer horario:

**Tabla 9:** Total de peatones registrados durante la semana en horario matutino.

DÍA	HORARIO	HOMBRE MAYOR DE 13 AÑOS	MUJER MAYOR DE 13 AÑOS	NIÑO DE 1 a 12 AÑOS	NIÑA DE 1 a 12 AÑOS	TOTAL
LUNES	11:00 a 11:30	248	204	12	5	469
MARTES	11:00 a 11:30	137	90	5	2	234
MIÉRCOLES	11:00 a 11:30	92	90	15	18	215
JUEVES	11:00 a 11:30	85	96	28	32	241
VIERNES	11:00 a 11:30	300	342	42	30	714
SÁBADO	11:00 a 11:30	318	324	50	42	734
DOMINGO	11:00 a 11:30	355	410	78	84	927

Fuente: Elaboración propia (2022)

En el horario matutino, de 11:00 a 11:30 hrs. (tabla 9) se observó la afluencia tanto de hombres como de mujeres, así como de niños y niñas. La edad aproximada de los niños y las niñas va desde 1 a 12 años de edad, pues son los niños que van caminando de la

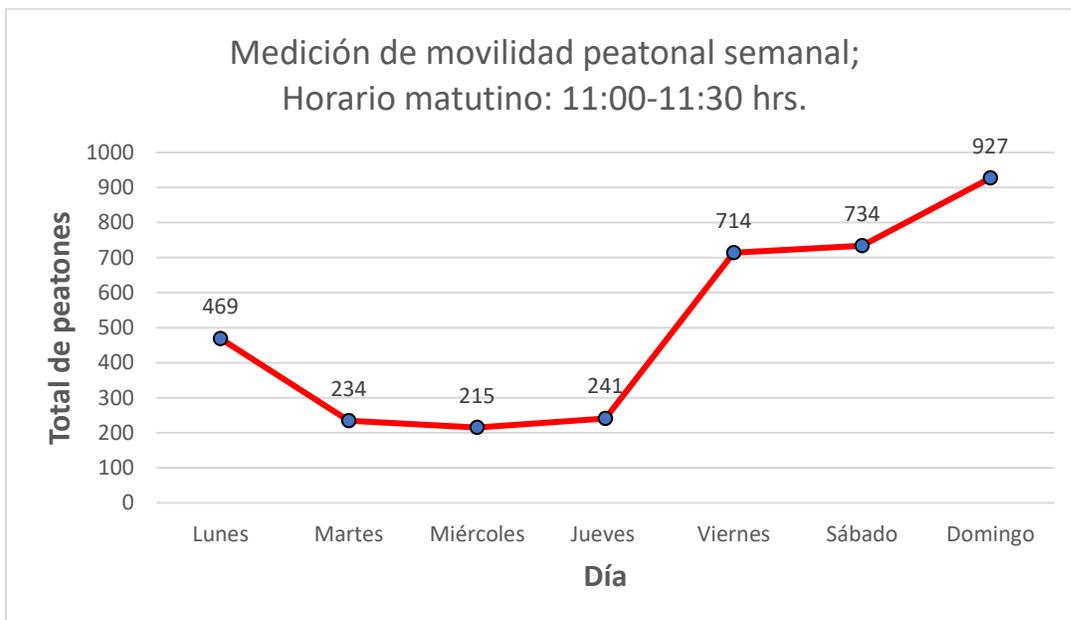
mano del papá o mamá, y por lo cual, aunque sean pequeños ya ocupan un espacio al caminar por esta calle.

Los días que más se observaron niños en la calle fueron de jueves a domingo. Cerca de esta avenida hay escuelas, por lo que resulta extraño ver a esas horas de la mañana transitar tantos niños, pues la mayoría de los niños registrados están en edad escolar, y las escuelas aledañas son solo de turno vespertino, lo que sugeriría que quizás la cantidad de niños transitando en este horario, no pertenecen a la zona habitacional de cercana a la calle 20 de Noviembre.

Lo usual es ver transitar por esa calle los sábados y domingos, pues esos días no hay labores escolares, y el registro tanto de niños como de niñas en estos días de descanso es alto, sobre todo en domingo.

En cuanto a hombres y mujeres adultos, la tabla registra mayor afluencia de hombres transitando por esta calle los días lunes, martes y miércoles, en comparación con las mujeres, aunque el jueves, viernes, sábado y domingo es a la inversa, hay más mujeres que hombres transitando por esta avenida. Esto se debe principalmente a que son mujeres que, en este caso, son quienes realizan pagos y hacen compras.

En esta gráfica (gráfico 1) se puede observar el flujo peatonal registrado durante la semana:



**Gráfico 1:** Medición de movilidad peatonal semanal; Horario matutino: 11:00-11:30 hrs. Fuente: Elaboración propia (2022)

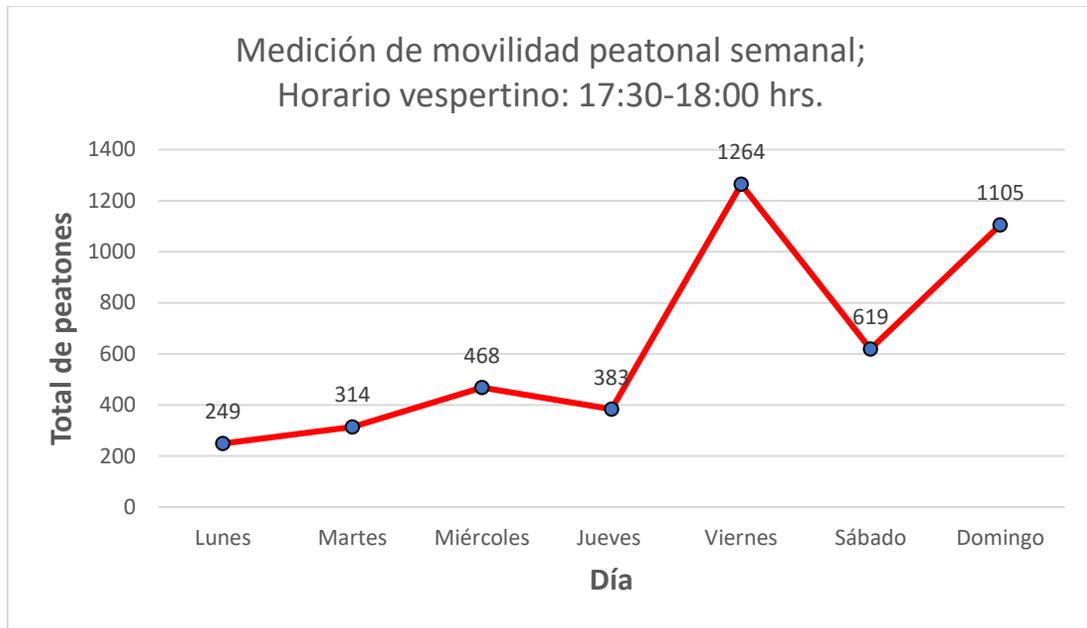
Es importante señalar el decrecimiento en el flujo durante los días martes, miércoles y jueves, en comparación con el lunes, que casi alcanza los 500 peatones transitando en 30 minutos.

**Tabla 10:** Total de peatones registrados durante la semana en horario vespertino.

DÍA	HORARIO	HOMBRE MAYOR DE 13 AÑOS	MUJER MAYOR DE 13 AÑOS	NIÑO DE 1 a 12 AÑOS	NIÑA DE 1 a 12 AÑOS	TOTAL
LUNES	17:30 a 18:00	105	116	15	13	249
MARTES	17:30 a 18:00	148	157	4	5	314
MIÉRCOLES	17:30 a 18:00	190	192	35	51	468
JUEVES	17:30 a 18:00	166	183	16	18	383
VIERNES	17:30 a 18:00	492	580	102	90	1,264
SÁBADO	17:30 a 18:00	222	278	58	61	619
DOMINGO	17:30 a 18:00	391	416	150	148	1,105

Fuente: Elaboración propia (2022)

En esta tabla (tabla 10) se observa la variación del flujo peatonal durante los siete días de la semana, pues no mantiene la constante de los días martes, miércoles y jueves que muestra la tabla anterior.



**Gráfico 2:** Medición de movilidad peatonal semanal; Horario vespertino: 17:30-18:00 hrs. Fuente: Elaboración propia (2022)

Esta gráfica muestra la notoria variedad en el flujo de movilidad peatonal, pero es muy característico el día viernes pues el pico se dispara hasta más del doble registrado el día miércoles, pero nuevamente desciende el día sábado, volviéndose a elevar el día domingo (gráfico 2).

El día viernes tanto por la mañana como por la tarde se registra una gran afluencia que no muestra ningún día de la semana, en el diario de campo al registrarse tanto la movilidad de las personas por esta calle, así como la cotidianidad (observación) se pudo observar este fenómeno los días de quincena o pago para muchos trabajadores, cayendo en el día que fuera, tanto entre semana como en fin de semana, con lo que se explica porque el día viernes fue tan transitado, pues era día 15.

La variación del flujo peatonal entre semana, es decir, de lunes a viernes suele ser diversa, más no baja de 200 personas en un tiempo aproximado de 30 minutos, así como tampoco aumenta a más de 460 peatones recorriendo esta calle en el mismo lapso.



**Ilustración 31:** *Calle 20 de Noviembre en un día atípico.* Fuente: Archivo personal (2022)

De acuerdo con la medición del flujo peatonal captado en las cámaras de video, los días atípicos (ilustración 31) suelen ser el viernes, el sábado y el domingo, ya que por ser días de asueto para muchas personas suelen concurrir más por esta calle con diversos motivos, y teniendo en cuenta que las clases en las escuelas son de lunes a viernes, los niños suelen acompañar a sus papas o abuelos en ese recorrido, como está registrado en el diario de campo de la observación directa (anexo 6).

#### **4.3.1 Movilidad peatonal**

La importancia de este mapa radica en mostrar los tramos de la calle 20 de Noviembre donde se dio más la movilidad peatonal durante la pandemia del COVID-19 (mapa 8).

Se especifican numéricamente las cantidades resultantes de la movilidad peatonal para cada uno de los grupos de personas registrados por rango de edad: hombres mayores de 13 años, mujeres mayores de 13 años, niños de 1 a 12 años, y niñas de 1 a 12 años.

Además, se muestra gráficamente una comparativa con aspectos de mapas mostrados y descritos anteriormente, como son: densidad neta poblacional, equipamiento urbano, infraestructura de movilidad, equipamiento urbano de movilidad y comercio. Esta

comparativa sirvió para determinar la relación del registro peatonal con los elementos anteriormente mencionados.

Se encontró que el tramo de la calle 20 de Noviembre con mayor registro peatonal durante la pandemia fue entre las calles Patoni a Zaragoza, teniendo una extensión de 573 mts, de los 3.20 kms. de toda la avenida, el 18% de la longitud total de la misma.

En cuanto a **densidad neta de población**, se observa que entre los predios sin población residente, se ubican: inmuebles comerciales y de servicios como zapaterías, farmacias, tiendas de ropa, hoteles y bancos, plaza de Armas, plaza de acceso a Arzobispado y catedral Basílica Menor.

Cerca de este tramo existe una de las manzanas con mayor densidad neta poblacional, el complejo multifamiliar “Francisco Zarco”.

En lo que respecta al **equipamiento urbano** de este tramo, se encuentran ubicados inmuebles de administración pública, principalmente del ámbito municipal. También se localizan inmuebles de cultura como el museo de la Ciudad 450, teatro Ricardo Castro, paseo turístico Túnel de Minería, entre otros. Existen también, algunos inmuebles de educación pública y privada.

Es importante mencionar la movilidad generada por los inmuebles de administración pública, sitios a los que llegan empleados principalmente por medio de automóvil propio, pero que en la mayoría de los casos no cuentan con estacionamiento particular, utilizando la vía pública como tal, y en gran medida provocando inconformidad con automovilistas que quieren hacer uso de estos espacios.

En lo referente a **infraestructura de movilidad**, se observa cercanía de este tramo con el paseo peatonal “Constitución”, siendo este una intersección importante con la avenida 20 de Noviembre, además de tener cerca a inmuebles comerciales como: plaza de Armas, catedral Basílica Menor, teatro Ricardo Castro, registrando a su vez algunos de los puntos con mayor registro peatonal.

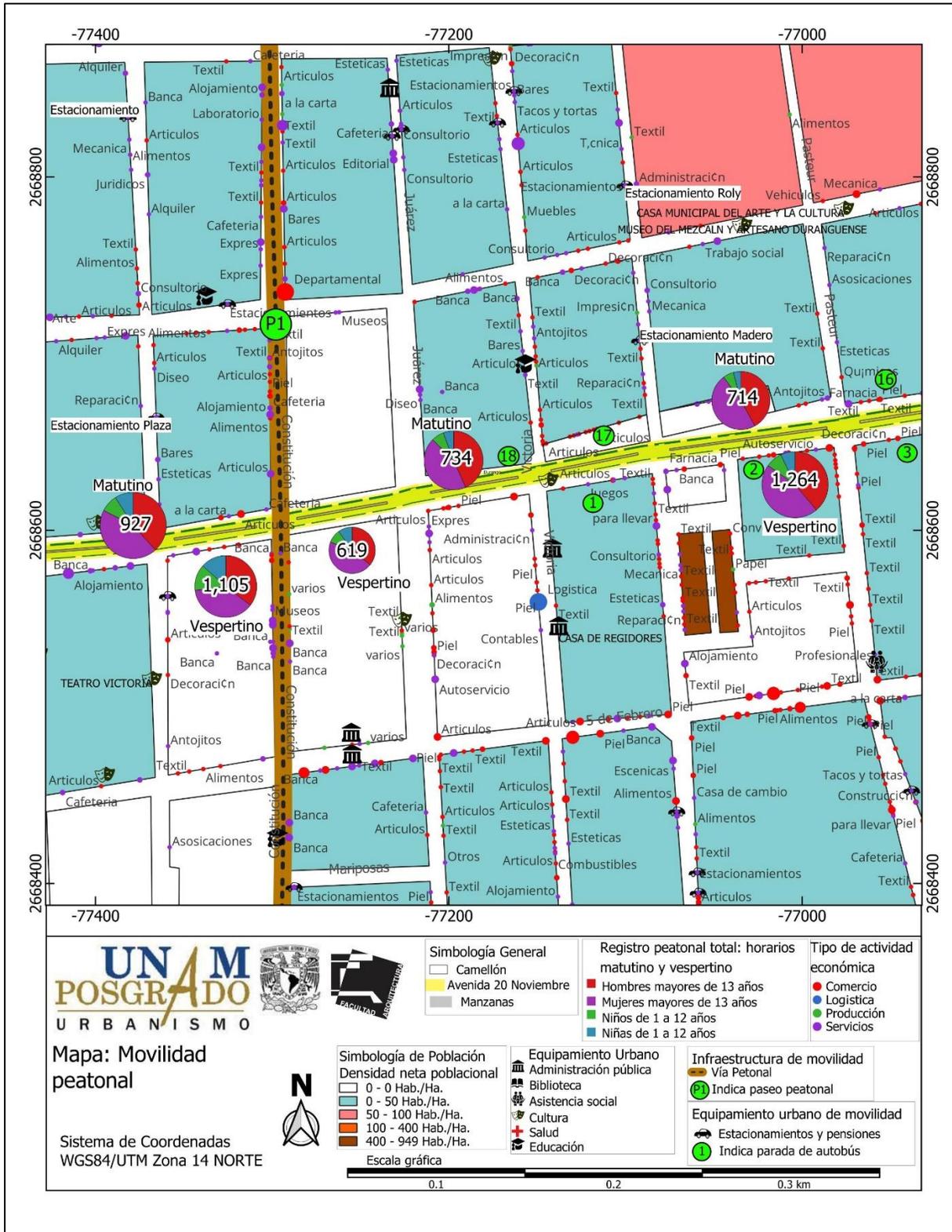
En lo que respecta a **equipamiento urbano de movilidad**, existen 6 paradas de autobuses urbanos de un total de 19 (mapa 5) en toda la avenida. Esto sugiere que el tramo en mención representa uno de los puntos de mayor conexión hacia diversos inmuebles y estacionamientos atractores de personas que llegan principalmente por medio de autobuses urbanos, sobre todo, empleados y consumidores de la zona.

Cerca de este tramo, existen varios estacionamientos y pensiones que muestran la poca existencia de espacios destinados al estacionamiento de automóviles dentro de los diversos inmuebles.

En cuanto al **comercio**, existe también una cantidad considerable de comercio minorista y servicios diversos, principalmente bancarios. Cabe señalar que debido a la gran demanda de compradores que registra el mercado Gómez Palacio, suele registrar a sus afueras una constante afluencia peatonal, así como también personas de “paso” dirigidas hacia otros sitios. Cerca de este mercado existen algunas paradas de autobuses urbanos.

Durante la pandemia del COVID-19, alrededor del mercado Gómez Palacio, hubo una cantidad considerable de puntos de comercio semifijo, y esto provocó en gran medida los desvíos peatonales de las aceras hacia el arroyo vehicular.

Mapa 8: Movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia con base a medición del flujo peatonal a través de cámaras de circuito cerrado, y en base en el Marco Geoestadístico del INEGI (2022)

#### 4.4 Sobre la aplicación de la encuesta y la observación directa

En la encuesta aplicada (anexo 4) a paseantes y consumidores que recorren esta calle con la finalidad de realizar compras o transitar por esta avenida para llegar a la plaza de Armas o la avenida peatonal Constitución (ilustración 32), al preguntarles ¿Cómo observa en estos últimos días la movilidad de las personas?, la totalidad (40) de los encuestados contestó, “mucha gente caminando por esta calle”, pero no solo este grupo de personas contestó esta pregunta de esta forma, también coincidieron en la misma respuesta los otros tres grupos de personas, residentes de la zona, personas que viven en la segunda planta de los negocios, así como los dueños o encargados de los comercios establecidos y los empleados (ilustración 33), trabajadores de algunos de esos comercios.



**Ilustración 32:** *Aplicación de encuesta a paseante.* Fuente: Archivo personal (2022)



**Ilustración 33:** *Aplicación de encuesta a dueño de establecimiento comercial.* Fuente: Archivo personal (2022)

Es importante aclarar que las encuestas aplicadas a los empleados, no se les realizaron a los trabajadores de los establecimientos donde se le aplicaron a los dueños o encargados de ese comercio.

En la encuesta aplicada a estos cuatro grupos de personas, y que tiene calidad de sondeo, figura la pregunta, ¿Con qué frecuencia transita usted por la calle 20 de Noviembre?, a lo que 33 de las 40 personas contestaron “todos los días”.

En la pregunta, ¿Con qué frecuencia transitó usted por esta calle durante los primeros 6 meses de 2020 cuando el contagio de COVID-19 era más intenso?, solo 11 personas de las 40 contestaron “todos los días”, estas respuestas correspondían a personas dueños y trabajadores de comercios esenciales como farmacias y tiendas de autoservicio (Soriana).

Los residentes coincidieron en esta pregunta, en que salían de 2 a 3 días a la semana solo para comprar alimentos, productos básicos o medicamentos, y solo un miembro de la familia con las medidas sanitarias necesarias (anexo 5).

Los medios informativos locales mantenían al tanto de lo que sucedía sobre los contagios a la población. “19 junio 2020 – 20:28 – Durango registra 117 decesos acumulados por COVID-19 y 63 contagios confirmados en las últimas horas, razón por la cual el semáforo epidemiológico se mantiene en rojo, a pesar de que el Gobierno Federal haya colocado a la entidad con el indicador en color naranja (...)” (El Siglo de Durango, 2020).

Aún y cuando los contagios no estaban tan disparados en junio de 2020 a tres meses de la declaratoria oficial, la mayoría de las personas se resguardaban en casa para evitar el contagio, sobre todo por el miedo que esto generaba, no obstante, la movilidad peatonal continuaba, aunque no con tanto flujo como antes del inicio de la pandemia, como arrojan los resultados a la pregunta. ¿Cómo observó usted la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre durante los meses de mayor contagio del COVID-19 en el 2020?, a lo que 28 encuestados del grupo de empleados, comerciantes y residentes contestaron, “poca gente caminando por esta calle”, mientras tanto, los medios de difusión impresa informaban; “Domingo 8 de noviembre de 2020, ¡Insólito! Duranguenses acatan medidas, centro histórico vacío este fin de semana” (El Sol de Durango, 2020).



**Ilustración 34:** *Calle 20 de Noviembre vacía.* Fuente: Haros (2020)



**Ilustración 35:** *Calle 5 de Febrero vacía.* Fuente: Haros (2020)

Tuvieron que pasar ocho meses para que el centro histórico, y en especial la calle 20 de Noviembre quedara completamente vacía debido al regreso de Durango nuevamente al semáforo rojo (ilustración 34), trayendo consigo, una importante disminución en la movilidad peatonal, no solo en la calle 20 de Noviembre, sino en toda la ciudad (ilustración 35).

Atendiendo al **objetivo específico** que hace mención a describir los grupos o categorías de personas (comerciantes, consumidores, empleados y residentes del lugar), de los cuatro grupos de personas encuestadas, los residentes se quedaron en casa, solo salían para lo esencial como adquirir víveres o medicamentos, actividad que realizaban de 2 a 3 veces en la semana.

No hubo movilidad de paseantes, pues las plazas y parques que conectaban con la calle 20 de Noviembre permanecieron cerradas, y los consumidores que habitualmente transitaban a pie por esta calle para obtener artículos diversos, hacer pagos en algunos establecimientos comerciales como Coppel o Elektra, para hacer uso del banco o los cajeros, e incluso para comer en los restaurantes ubicados en esta calle, se vieron transitando ya muy poco, pues al igual que los residentes de esta zona, transitaban de 2 a 3 días a la semana por mucho, pero aun así no dejaban de moverse a pie por esta calle.

Solo el grupo de trabajadores o empleados, al igual que el de dueños o encargados de negocios, continuaron transitando esta calle, aunque no con la regularidad acostumbrada, ya que algunos iban de 2 a 3 veces a la semana, y otros de 3 a 4 veces a la semana según los requerían en sus empleos.

Los dueños programaron los días de trabajo, ya que, por disposición de la autoridad de salud en el estado de Durango, la reducción de empleados dentro del local comercial, cualquiera que fuera este, debía ser mínima, y siempre con las medidas sanitarias pertinentes.

El 3 de noviembre de 2020, en conferencia de prensa, el Gobernador José Rosas Aispuro Torres, hace del conocimiento al público duranguense las acciones tomadas para frenar el contagio del COVID-19.

Señaló que a partir del martes 3 de noviembre y hasta el 17 del mismo mes se prohibirá la venta de bebidas alcohólicas y solo se permitirán actividades económicas esenciales como el sector automotriz, minería, construcción y forestal. Además, se reforzarán las medidas para frenar contagios de COVID-19.

Las plazas públicas, áreas recreativas, gimnasios, albercas y centros deportivos estarán cerrados al público, agregó el mandatario estatal.

Explicó que las actividades en supermercados, farmacias, bancos, restaurantes y hoteles se permitirán con aforo restringido. Los puestos de comida podrán operar únicamente con servicio para llevar.

Se permitirá el servicio en hoteles al 25%, cafeterías y restaurantes al 25%, centros comerciales y mercados al 50%, peluquería o estética solo a domicilio con los protocolos sanitarios.

El gobierno estatal también contempla sanciones fuertes para celebraciones en domicilios particulares y salones de fiesta, mientras que los templos religiosos estarán cerrados(...)

Señaló que el personal médico ha sido afectado por la pandemia, son más de 30 médicos

los que han perdido la vida por virus y que la demanda hospitalaria es superior a la capacidad instalada, los casos de contagio van en aumento, por lo que se restringe la movilidad a su máxima expresión de las 10 de la noche hasta las 5 de la madrugada, y quien sea sorprendido deberá tener un justificante razonable de urgencia comprobable. (Capital 21 web, 2020)

Debido a las restricciones implementadas por el Gobierno del Estado de Durango en coordinación con la Secretaría de Salud, provocó la disminución en las ventas en artículos no esenciales, al grado de que algunos negocios pequeños cerraron, e incluso algunos que tenían años ya establecidos y consolidados también resintieron estas medidas, tal fue el caso de la tienda y restaurant Sanborns, ubicado en el corazón del centro histórico por la calle 20 de Noviembre, dejando sin trabajo a 20 empleados (ilustración 36).



**Ilustración 36:** Cierre definitivo de tienda-restaurante “Sanborns”. Fuente: El Sol de Durango (2020)

Este es solo un ejemplo del desempleo generado por el cierre de negocios en el centro histórico y en particular en la calle 20 de Noviembre, como consecuencia de la pandemia generada por el COVID-19, independientemente de la cantidad de muertes provocadas por esta enfermedad.

El gobernador duranguense comentó al respecto de las medidas implementadas: “aunque las medidas parezcan severas, “si no tenemos salud, la economía de poco nos puede servir” (Capital 21 web, 2020).

Aun y con las medidas decretadas, las personas no dejaron de salir a la calle, pues la necesidad de llevar el sustento a casa les obligaba a salir y exponerse al contagio. Para

enero de 2021, los comerciantes de las calles 20 de Noviembre y 5 de Febrero manifiestan su inconformidad ante el cierre de establecimientos. La nueva normalidad impera en las principales calles del centro histórico.

En la encuesta realizada a comerciantes, consumidores, empleados y residentes de la calle 20 de Noviembre, se describe la pregunta. ¿A raíz de la contingencia sanitaria del COVID-19, considera que su dinámica cotidiana ha cambiado al transitar por esta calle?, 36 de los 40 encuestados contestaron que No (ilustración 37).

Las personas siguen movilizándose por esta calle, la dinámica peatonal sigue creciendo, las banquetas ya no son suficientes para albergar a la gente que camina por ellas (ilustración 38), ahora lo complementan con el arroyo vehicular, como se hacía antes de la pandemia del COVID-19.



**Ilustración 37:** Calle congestionada de movilidad peatonal. Fuente: El Sol de Durango (2020)



**Ilustración 38:** Aceras llenas de personas. Fuente: El Sol de Durango (2020)

Respondiendo a la **hipótesis**: la contingencia sanitaria del COVID-19 cambió la dinámica de las personas que usualmente caminan por la calle 20 de Noviembre, incidiendo tanto en el volumen peatonal como en la ocupación laboral de quienes utilizan esta avenida. Se obtuvo como resultado lo siguiente:

La dinámica de las personas cambió. Durante la implementación de la medida de la sana distancia, las personas caminaban por el arroyo vehicular para evitar el contagio, porque había muy pocos coches circulando, actualmente el tránsito vehicular es intenso, no obstante, todavía las personas bajan de las banquetas tratando de avanzar en su andar y evitar ser parte del volumen de personas que vuelven lenta la circulación

peatonal. La contingencia sanitaria trajo como consecuencia pérdida de empleos y cierre de establecimientos comerciales, provocando desocupación laboral y persistencia de algunos comerciantes formales en utilizar parte de la acera para exhibir su mercancía, sumando a esto, el comercio informal que deambula por la calle y se apropia de puntos estratégicos para sus ventas.

## **Capítulo 5: Conclusiones**

La movilidad peatonal durante la contingencia sanitaria del COVID-19 fue el tema de esta investigación, por lo que es necesario puntualizar algunos aspectos importantes que se abordaron en este estudio antes de cerrar con las conclusiones obtenidas al término de esta investigación.

### **Respecto al sitio de estudio.**

Desde la fundación de la ciudad de Durango, la calle 20 de Noviembre siempre prevaleció como una calle tanto habitacional como comercial. Todavía es posible encontrar viviendas en el segundo nivel de algunos inmuebles, no obstante, el decremento de la población registrada con el paso de los años y debido también al cambio de uso del suelo. Con el crecimiento de este espacio público, las diversas actividades tanto económicas como de servicios han favorecido para que esta calle se convierta en parte de una centralidad, donde debido a la funcionalidad propia del lugar y el balance entre los usos de suelo urbano normativos, han provocado como resultado una intensa movilidad urbana y como consecuencia una gran movilidad peatonal.

Los antecedentes históricos y la lenta conformación hasta llegar a ser una avenida con la infraestructura y equipamiento urbano que la forman y la conforman, adquieren relevancia para entender porque el estudio se llevó a cabo ahí y no en otro espacio del centro histórico de la ciudad de Durango.

### **Respecto al virus SAR-CoV-2, COVID-19.**

El virus SARS-COV-2 es responsable de la enfermedad COVID-19, causante de la pandemia que obligó a los gobiernos de todo el mundo a tomar decisiones drásticas relacionadas con la movilidad al declararse a esta enfermedad como una emergencia en la salud pública a nivel mundial. Esta pandemia provocó la ruptura de muchos patrones de conducta ya preestablecidos en las familias y en la sociedad, afectando la vida y las relaciones humanas como consecuencia del distanciamiento social, y aunque en este trabajo se toca el tema del virus del COVID-19, clínicamente es meramente informativo y con el propósito de situar el estudio en el contexto de contingencia sanitaria que se estaba viviendo.

La avenida 20 de Noviembre se encuentra ubicada en el centro histórico de la ciudad de Durango, Durango, es una calle en doble sentido dividida por un camellón central cuya altura, en algunos de sus tramos es de más de 25 cm. específicamente de la calle Miguel de Cervantes Saavedra a la calle Constitución, en esos tramos las personas tienen que atravesar sobre el camellón ya que los vehículos usualmente invaden el paso peatonal en las esquinas (anexo 7).

Durante los meses de mayor contagio en la ciudad de Durango, de 2020 a 2021, las personas discapacitadas que transitaban por esta calle y que utilizaban silla de ruedas, andadera o bastón, permanecieron resguardadas en sus casas debido a su vulnerabilidad y al riesgo que significaba para ellas el contagiarse del virus, pero al inocularse con la vacuna contra el COVID-19, nuevamente salieron a la calle exponiéndose al contagio de las variantes de este virus ya que las banquetas son angostas y no fue posible mantener la sana distancia (anexo 8).

El promedio del ancho de las banquetas en la mayor parte de esta avenida es poca, un máximo de 1.8 metros en la mayoría de la longitud, apenas donde pueden transitar 2 personas sin hacer contacto con el brazo, pero si uno de los transeúntes o los 2 llevan bolsas, maletines u otros objetos (anexo 8), incluso niños tomados de la mano, el espacio ya no es suficiente. Las personas en sillas de ruedas ocupan la mayor parte de la banqueta, al igual que el comercio informal, lo que entorpece y detiene el flujo de las personas al caminar (anexo 9).

Aún y cuando el comercio está regulado en esta zona, el comercio informal sigue apoderándose en parte de las banquetas, obstruyendo el paso e impidiendo el flujo peatonal.

Por esta calle transitan predominantemente cuatro grupos o categorías de personas:

- 1.-Dueños o encargados de establecimientos
- 2.-Trabajadores que laboran en esta zona
- 3.-Habitantes del lugar
- 4.-Consumidores de productos y servicios.

Durante los meses de mayor contagio, la calle no permaneció completamente vacía, aun y con el confinamiento, los habitantes del lugar y los consumidores caminaban por

sus aceras en busca de alimentos y medicinas como se menciona en la pregunta # 3 de la encuesta (anexo 4).

Los dueños o encargados de farmacias, de tiendas de autoservicio y de alimentos, así como los empleados tampoco dejaron de transitar por este lugar, debido al trabajo que desempeñaban, solo se organizaron para que fuera menos frecuente, establecieron roles de trabajo, un periódico local informó al respecto: “Para toda aquella persona que tenga que salir a trabajar o a hacer compras, el uso del cubrebocas es obligatorio” (Maldonado et al., 2020).

La movilidad peatonal disminuyó más no cesó. Para noviembre de 2020 las personas decidieron salir a las calles y el centro histórico como la avenida 20 de Noviembre se volvió a congestionar tanto de automóviles como de personas en las aceras, lo que obligó a Durango a regresar al semáforo rojo (Capital 21, 2020).

Las aceras de esta avenida son muy angostas para contener a las personas que caminan diariamente sobre ella, el distanciamiento social no fue posible, el contacto entre la gente fue inevitable por el espacio tan reducido por el que caminaban, todos estos factores además del aumento en la afluencia peatonal, trajo como consecuencia un incremento en los contagios en este espacio público durante la pandemia (anexo 10).

El flujo peatonal promedio registrado durante una semana en julio de 2022 muestra como esta avenida sigue siendo muy concurrida (tabla 11).

**Tabla 11:** Registro de promedio de peatones en días típicos y atípicos.

Días típicos	Días atípicos	Turno	Total de peatones	Tiempo estimado de conteo
L, M, M y J		MATUTINO	290	30 MIN.
L, M, M y J		VESPERTINO	354	30 MIN.
	V, S y D	MATUTINO	1,757	30 MIN.
	V, S y D	VESPERTINO	2,251	30 MIN.

Fuente: Elaboración propia (2022)

Las afectaciones que trajo consigo el COVID-19 fueron muchas: mortandad, desempleo, crisis económica, afectaciones en la salud física y emocional.

Las aceras de la avenida 20 de Noviembre son insuficientes para caminar sin atropellarse entre sí, motivo por el cual persistieron los contagios durante la propagación del virus COVID-19 en las diferentes variantes que llegaron a afectar a los duranguenses.

Algunos autores ya han tocado el tema de las supermanzanas como en Madrid y Barcelona (Herrería, 2022), aceras más amplias sería lo ideal en la calle 20 de Noviembre y en toda la ciudad de Durango, pero eso sería parte de otro estudio, lo que sí es posible para tratar de despejar las banquetas y permitir la libre circulación peatonal, sería reubicar algunos elementos tales como albortantes, señalamientos, botes de basura y servidores de telefonía, y retirar definitivamente elementos que ya no tienen función como: teléfonos públicos, maceteros y tubos que se utilizaron para parquímetros, con estas medidas la banqueta quedaría un poco más amplia.

Otra medida importante sería la implementación del paso de cebra con el propósito de reducir la velocidad vehicular y privilegiar el paso peatonal en tramos de mayor afluencia de esta avenida.

La pandemia dejó al descubierto la necesidad de contar con espacios públicos en el centro histórico que estén disponibles para habilitarse ante posibles contingencias o fenómenos de cualquier índole que incidan en la movilidad y en el espacio físico.

La opción viable es establecer un uso de suelo abierto que no se acote a un uso específico establecido, “los espacios públicos deben ser multifuncionales y adaptables” (ONU HABITAT, 2020) y que permita la flexibilidad en todos los usos y actividades que pueda haber en los espacios reservados, como lo norma el punto 4.4.2.5 de la definición y clasificación del espacio público, incluido en el proyecto de norma oficial mexicana (Hofmann, 2020), estos espacios se contemplarían ante las necesidades de posibles contingencias, pues su uso ante estos eventos ya estaría normado, pero, mientras tanto esto no sucediera, seguirían cumpliendo con las funciones para lo que ya fueron establecidas. Con la implementación de esta estrategia, la calle tendría el uso únicamente para la movilidad vehicular y peatonal.

En la calle 20 de Noviembre existen algunos espacios, que, debido a sus características físicas, así como de recibir, concentrar y distribuir diversos modos de movilidad, principalmente el peatonal, pueden ser considerados como propuestas.

La **propuesta** de espacios (mapa 9) es: estacionamiento de tienda Soriana, cuenta con una superficie de 8,127 m<sup>2</sup>; plaza de acceso al Arzobispado, cuenta con una superficie de 1,677 m<sup>2</sup>; plaza de Armas, cuenta con una superficie de 7,748 m<sup>2</sup> y plaza de acceso San Agustín, cuenta con una superficie de 1,955 m<sup>2</sup>. Son o forman parte de sitios con funciones principalmente de: comercio, turismo y recreación, además de contener paradas de autobuses urbanos y estacionamiento.



Ciertamente hay mucho por hacer para que los espacios públicos sean funcionales y no un foco de infección. Durante la contingencia sanitaria, se implementaron políticas públicas tanto a nivel nacional como local (Ortíz,2022) con el propósito de contener el virus. El SARS-COV-2, COVID-19, está controlado, según la OMS, pues al adquirir la inmunidad de rebaño con la aplicación de las vacunas, esta enfermedad dejó de ser tan mortífera como en sus inicios, no obstante, las enfermedades mutan y los desastres naturales son más frecuentes, es por esto que una opción viable es tener contemplados espacios libres que se puedan utilizar cuando existan situaciones de crisis sanitarias, naturales y ambientales.

Durante estas contingencias, los espacios propuestos, dejaron libre las aceras para el tránsito peatonal, ya que, las banquetas y parte del arroyo vehicular de la calle 20 de Noviembre se adaptaron para la venta de artículos y restaurantes improvisados como en muchas ciudades de México y del mundo durante la pandemia.

## Bibliografía

Administración General de la Comunidad Autónoma de Euskadi. (2020). *Plan de contingencia COVID*.

[https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/informacion/procedimiento\\_coronavirus/es](https://www.osalan.euskadi.eus/contenidos/informacion/procedimiento_coronavirus/es)

Alcantar, E., Ramírez, B., Martínez, J., Pérez, E., Tzanetatos, D., Treviño, X., López, D., Suárez, A., García, M., Téllez, M., Morillón, D. y Leo, A. (2018). *La movilidad en la Ciudad de México: impactos, conflictos y oportunidades*. Universidad Nacional Autónoma de México. DOI: <http://dx.doi.org/10.14350/sc.07>

Al momento. (2020). *Con urbanismo táctico, Cuauhtémoc interviene puntos de conflicto vial en la colonia obrera*. Al momento

<https://almomento.mx/con-urbanismo-tactico-en-la-colonia-obrera/>

Álvarez, E. (2003). *La arquitectura de la 2ª mitad del siglo XX en la cd. De Durango. La asimilación de racional funcionalismo*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestro en Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México división de Posgrado e Investigación sede: I.T.D. Durango, Dgo.]. Repositorio Institucional de la UNAM. <https://tesiunam.dgb.unam.mx>

Alter, L. (2020). *Urban design after the coronavirus* [WWW Document]. Treehugger. URL <https://www.treehugger.com/urban-design/urban-design-after-coronavirus>

Alzate, A. (2019). *Calle 20 de Noviembre Durango México, (1900)*, Repositorio Institucional Históricas-UNAM, Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de investigaciones históricas. <http://hdl.handle.net/20.500.12525/381>

Alvarado, L. (2021). *Ómicron llega a Durango confirman los 7 primeros casos*. El Sol de Durango. <https://www.elsoldedurango.com.mx>

Andrews, G., Crooks, V., Pearce, J. y Messina, J. (2021). *COVID-19 and Similar Futures*. Global Perspectives on Health Geography.

<https://doi.org/10.1007/978-3-030-70179-6>

Archivo Histórico General del municipio de Durango. [archivomunicipiodurango@gmail.com](mailto:archivomunicipiodurango@gmail.com)

Arismendi, I. (2018). *análisis del flujo peatonal mediante un diagrama fundamental macroscópico*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Magister en Ciencias de la Ingeniería, Universidad de Santiago de Chile]. Repositorio Institucional de la PUCCH.

<https://www.uc.cl>

Arreaga, D. (2017). *Análisis de la empresa de turismo municipal y su aporte para el fomento de la actividad turística en la ciudad de Guayaquil. Periodo 2015-2016*. [Tesis de grado para obtener el grado de Economista, Universidad de Guayaquil Ecuador]. Repositorio Institucional de la universidad de Guayaquil. <http://repositorio.uq.edu.ec/redug>

Bacelis, S. (2018). *Movilidad y Transporte*. UNAM

Badr, H., Du, H., Marshall, M., Dong, E., Squire, M., Gardner, L. (2020). *Association between mobility patterns and COVID-19 transmission in the USA: a mathematical modelling study*. *Lancet Infect Dis*. 2020 Nov; 20 (11): 1247-1254.doi: 10.1016/S1473-3099(20)30553-3. Epub 2020 Jul 1. PMID:32621869; PMCID: PMCID: pmc7329287

BBC mundo. (2020). *Coronavirus en Europa "Una situación muy seria."* BBC mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-54211390>

BBC mundo. (2020). *Coronavirus en mapas y gráficos: una guía visual para comprender el alcance y ritmo de la propagación del COVID -19*. BBC mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-51693616>

BBC mundo. (2020). *Coronavirus: qué significa que la OMS haya clasificado al covid-19 como pandemia*. BBC mundo <https://www.bbc.com/mundo/noticias-internacional-51842708>

Blake, P., Wadhwa, D. (2020). *El impacto de la COVID-19 coronavirus en 12 gráficos*. BBC Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-51693616>

Borja, J., Muxi, Z. (2001). *Centros y espacios públicos como oportunidades*. Perfiles

Borja, J. (1998). *Ciudadanía y espacio público*. Electa.

Borja, J. (2003). *El espacio público: Ciudad y Ciudadanía*. Electa.

CAF Y Red de Ciudades Resilientes. (2020). *Recuperación urbana: Respuestas resilientes frente a la crisis*. [www.caf.com.y](http://www.caf.com.y)

Cal y Mayor, R., Cárdenas, J. (1994). *Ingeniería de Tránsito. Fundamentos y Aplicaciones*. 7ª edición. Alfaomega.

Cámara de diputados del H. Congreso de la Unión. (2014). *Ley general de los derechos de las niñas, los niños y adolescentes*. Diario Oficial de la Federación (DOF). <http://www.diputados.gob.mx...>

Capital 21 web. (2020). *Durango regresa a semáforo rojo por COVID-19, suspenden actividades no esenciales*. Capital 21 web. <https://www.capital21.cdmx.gob.mx/noticias/?p=4955>

- Cárdenas, J. (2020). *Ventas no levantan en pequeños comercios de Durango*. El Siglo de Durango. <https://www.elsiglodedurango.com.mx>
- Carteni, A., Di, L. & Martino, M. (2020). *How mobility habits influenced the spread of the COVID-19 pandemic: Results from the Italian case study*. <http://hdl.handle.net/20.500.12010/10568>.
- Carrión, F., y Cepeda, P. (2021). La ciudad postpandemia: del urbanismo al “civitismo”. *Desacatos. Revista De Ciencias Sociales*, (65), 66–85. <https://desacatos.ciesas.edu.mx/index.php/Desacatos/article/view/2279>
- Carrión, F., Cepeda, P. (2021). *La ciudad que se disuelve – COVID 19*. FLACSO
- Carrillo, Y. (2020). *Evaluación Ecológica de las áreas verdes, caso de estudio: Ciudad de Victoria de Durango* [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestra en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM. [https://tesiumam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-34561?func=full-set-set&set\\_number=084235&set\\_entry=000049&format=999](https://tesiumam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-34561?func=full-set-set&set_number=084235&set_entry=000049&format=999)
- Ciudades y Gobiernos Locales Unidos CGLU. (2016). *Documento Marco de Políticas de Espacio Público*. <https://www.uclg.org/sites/default/files/doc...>
- Congreso de la Ciudad de México. (2020). *Ley de Movilidad de la Ciudad de México*. <https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/index.php/leyes>
- Coordinación Universitaria de Observatorios Metropolitanos. (2013). *Manual Operativo para la utilización del Sistema de Información Geográfica, Quantum GIS 1.8*. Universidad Veracruzana.
- Diario Oficial de la Federación. (2020). *Declaratoria Oficial de emergencia sanitaria por el virus del SARS-COV2 (COVID-19)*. <https://www.dof.gob.mx>
- Días, A. (2012). *La visión multidimensional del espacio público en la gestión del desarrollo urbano sustentable en Ensenada, B. C.: Análisis y conceptualización*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestro en Desarrollo Regional, Colegio de la Frontera Norte]. Repositorio Institucional del COLF. <https://www.colef.mx>
- Dirección municipal de desarrollo urbano. (2016). *Programa de Desarrollo Urbano centro de Población Victoria de Durango 2025*. <http://transparencia.municipiodurango.gob.mx>

El Siglo de Durango. (2020). *La movilidad no para en las principales calles del centro histórico*. El Siglo de Durango.  
<https://www.elsiglodedurango.com.mx>

El Sol de Durango. (2020). *¡Adiós vaquero! Sanborns cierra sus puertas en Durango*. El Sol de Durango.  
<https://www.elsoldedurango.com.mx › local › adios-v...>

El Sol de Durango. (2020). *Alta movilidad en Durango repuntaría en contagios de COVID*. El Sol de Durango. <https://www.elsoldedurango.com.mx-local-alta-mo...>

Enríquez, D. (2021). *Solo 28 comerciantes duranguenses podrán vender en la vía pública el 14 de febrero*. El Sol de Durango. <https://www.elsoldedurango.com.mx>

Estrada, D. (2020). *Rutas dejarán la 20 de nov. y la 5 de Feb*. El siglo de Durango  
<https://www.elsiglodedurango.com.mx › noticia › 2020>

Fernández, P., Suarez, M. y Quiroz, H. (2018). *La movilidad en la Ciudad de México*. UNAM.

Freire, M., Campoverde, C., Puga, E., La Rota, J., Jara, P. (2020). *Método para evaluar espacios peatonales urbanos y su aplicación en Ambato, Ecuador*. Universidad Tecnológica Indoamérica. grupo FARO.

Gaceta Municipal. (2017). *Reglamento de Imagen Urbana del Municipio de Durango*  
<http://transparencia.municipiodurango.gob.mx › ...>

Galeana, P. (2020). *Las Epidemias a lo largo de la Historia*. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM 2020)  
*ANTROPOLOGÍA AMERICANA*, vol. 5, núm. 10 (2020), pp. 13-45 ISSN (impresa): 2521-7607 ISSN (en línea): 2521-7615

Gamboa, P. (20 feb. 2003). *El sentido urbano del espacio público*. Artículo, Bitácora.  
<https://www.redalyc.org->

Ganot, J., Peschard, A. (1997). *AZATLÁN: Apuntes para la historia y arqueología de Durango*. Secretaría de educación cultura y deporte.

García, K. (2020). *Ciudad de México, con movilidad reducida; pandemia limita los desplazamientos*. El economista <https://www.eleconomista.com.mx>

- Garriz, E., y Schroder, R. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 12(2), 25-30.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio público: La vida social entre los edificios*. Reverte.
- Guerrero, J. (2011). *Nomenclátor duranguense. El nombre de las calles del centro histórico*. ICED.
- González, H. (2021). *Pandemias en la Historia: La peste Negra y la gripe española, COVID-19 y Crisis capitalista*.  
<https://doi.org/10.1590/Scielopreprints>
- Gobierno de la Ciudad de México. (2020). COVID 19.  
[https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal\\_old/uploads/gacetas/4914aee3f15654db8e9](https://data.consejeria.cdmx.gob.mx/portal_old/uploads/gacetas/4914aee3f15654db8e9)
- Gobierno del Estado de Durango. (2020). *Informe sobre el COVID-19*  
<http://www.durango.gob.mx/cuarto-informes/anexo-covid-19.pdf>
- GUIO, F. (2010). Flujos peatonales en infraestructuras continuas: marco conceptual y modelos representativos. “*Revista Virtual Universidad Católica del Norte*”. No. 29, (febrero – mayo de 2010, Colombia), acceso: [http://revistavirtual.ucn.edu.co/], ISSN 0124-5821 - Indexada Publindex-Colciencias, Latindex, EBSCO Information Services y Actualidad Iberoamericana. [pp. 179-203]179
- Hamidi, S., Sabouri, S., & Ewing, R. (2020). *Does Density Aggravate the COVID-19 Pandemic? Journal of the American Planning Association*, 0(0), 1–15.  
<https://doi.org/10.1080/01944363.2020.1777891>
- Haros, C. (2020). *¡Insólito! Duranguenses acatan medidas, centro histórico vacío este fin de semana*. El sol de Durango.  
<https://www.elsoldedurango.com.mx › local › galeria-i...>
- Harris, E. (2020). *The Subways Seeded the Massive Coronavirus Epidemic in New York City*. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.35744551-15>.  
<https://doi.org/10.1080/01944363.2020.1777891>
- H. Ayuntamiento del municipio de Durango. (2009). *Reglamento del centro histórico de la ciudad de Victoria de Durango*. <http://www.ordenjuridico.gob.mx>
- H. Ayuntamiento del municipio de Durango. (2020). *Plan parcial de desarrollo urbano del centro histórico de Victoria de Durango 2040*.  
<http://transparencia.municipiodurango.gob.mx › ago>

Hernández Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Sexta ed. McGraw-Hill Interamericana Editores, S.A. DE C.V.

Herrería, C. (2022). *La ciudad postpandemia ¿es el momento de nuevas transformaciones?* [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestra en Urbanismo y Ordenación de territorios]. Repositorio Institucional de la UPM  
[https://oa.upm.es/view/degree/Grado\\_en\\_Fundamentos\\_de\\_la\\_Arquitectura.html](https://oa.upm.es/view/degree/Grado_en_Fundamentos_de_la_Arquitectura.html)

Hofmann, V. (2020). *PROYECTO de norma oficial mexicana PROY-NOM-001-SEDATU-2020, Espacios públicos en los asentamientos humanos*. Diario oficial de la federación.  
[http://www.dof.gob.mx-nota\\_det...](http://www.dof.gob.mx-nota_det...)

Honey-Roses, J., Anguelovski, I., Bohigas, J., Chireh, V., Daher, C., Konijnendijk, C., ... Nieuwenhuijsen, M. (2020). *The Impact of COVID-19 on Public Space: A Review of the Emerging Questions*.  
<https://doi.org/10.31219/osf.io/rf7xa>

Ibgold, S. Medimorec, N., Wagner, A. y Peruzzo, J. (2020). COVID –19 y la Movilidad Sostenible. TUMI.

INEGI. (2020). *Marco Geoestadístico*. <https://www.inegi.org.mx > app > biblioteca > ficha>

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). (2020). *Archivo de monumentos y zonas de monumentos históricos*  
<https://www.inah.gob.mx/Transparencia/Archivos/monumentos%20y%20zonas%20de%20monumentos%20historicos.pdf>

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) (2020). *XIV Censo de Población y Vivienda* <https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2020/>

Jacobs, J., (2011). *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades*. Entrelíneas.

Jefatura de gobierno. (2020). *Tercer acuerdo por el que se determinan acciones extraordinarias en la ciudad de México para obtener la declaratoria de emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor, en concordancia con el acuerdo del consejo de salubridad general del gobierno federal, con el propósito de evitar el contagio y propagación del COVID -19*. Gaceta oficial de la ciudad de México.  
<https://data.consejeria.cdmx.gob.mx...>

Jiménez, C. (2015). *Urbanismo Táctico* [Trabajo de grado para obtener el título de Arquitecto, Universidad de Zaragoza]. Repositorio de la Universidad de Zaragoza – Zaguán <http://zaguan.unizar.es>

- Jordán, R., Segovia, O. (2005). *Espacios Públicos Urbanos, pobreza y construcción social*. <http://www.cepal.org/o>  
<http://www.eclac.org>
- Kodrinsky, M., Hermann, G. (2011). *De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en ciudades europeas*.  
<http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/E...>
- Kut, S. (2013). *Urbanismo Táctico 3 Casos Latinoamericanos*. [www.creativecommons.org](http://www.creativecommons.org)
- Lara, G. (2020). *Los restaurantes de CDMX y sus terrazas al aire libre*. DOCUMENTO DE POLÍTICA: LA COVID-19 EN UN MUNDO URBANO  
<https://obras.expansion.mx/infraestructura/2023/02/03/los-restaurantes-de-cdmx-y-sus-terrazas-al-aire-libre>
- La saga. (2021). *Zonas peatonales para disfrutar en la ciudad de México*. La saga.  
<https://www.la-saga.com/estilo-de-vida/zonas-peatonales-para-disfrutar-en-la-cdmx>
- Leal, F. (2021). *La ciudad la hacemos entre todos*. Milenio.  
<https://www.milenio.com/cultura/felipe-leal-la-ciudad-la-hacemos-entre-todos>
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Anthropos.
- Lefebvre, H. (1970). *La révolution urbaine*. Gallimard.
- Libre en el sur, (2020). *Reabren Madero y parte del centro Histórico*. Staff libre en el sur.  
<https://libreenelsur.mx/reabren-madero-y-parte-del-centro-historico-el-martes-30-habra-restricciones-al-funcionamiento-comercial/>
- López, J. (2020). *COVID desata pirateo en el Centro Histórico; hay bicitaxis de todo tipo*. Excélsior.  
<https://www.excelsior.com.mx>
- López, S. (2016). *Estudio y evaluación de riesgo peatonal en las vialidades de la Ciudad de México*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestra en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM.  
[https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-38605?func=full-setset&set\\_number=084235&set\\_entry=000328&format=999](https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-38605?func=full-setset&set_number=084235&set_entry=000328&format=999)
- López, Y. (2020). *Se acerca la noche buena y las calles del centro de Durango se abarrotan*. [Facebook](#) [Twitter](#) [Correo comparte](#)

Luengo, F. (2021). Europa, pandemia y crisis económica. *Economistas sin fronteras* Dossieres EsF No 43, otoño 2021. <http://ecosfron.org/publicaciones/>

Luna, O. (2021). *Durango en el tiempo, calle 20 de Noviembre*. Periódico Victoria. <https://periodicovictoria.mx › reflector › durango-en-e...>

Maldonado, S., Figueroa, C., y Sánchez, M. (2020). *Durango, de regreso al semáforo rojo por repunte del COVID -19*. Periódico La Jornada. <https://www.jornada.com.mx.-esta...>

Martínez, L. (2021). *Comer en exteriores, espacio público y desigualdad en pandemia*. El Economista. <https://www.economista.com.mx/opinion/Comer-en-exteriores-espacio-publico-y-desigualdad-en-pandemia-20211027-0163.html>

Martínez, M. (1998). Catedral de Durango. Instituto Nacional de Antropología e Historia INAH.

Medrano, V. (2015). *La movilidad peatonal: de la investigación a la política pública*. <http://mexico.itdp.org>

Milenio. (2020). *Temas de Movilidad social*. Periódico milenio. <https://www.milenio.com-temas-movilidad-social>

Ministerio de salud y protección social. (2020). *Plan de contingencia para responder ante la emergencia sanitaria*. <https://www.minsalud.gov>.

Muzzio, C. (2020). *Restaurantes invaden las calles*. Ministerio de Espacio público e Higiene Urbana. <http://buenosaires.gob.ar › ministerio-de-espacio-publi...>

Naciones Unidas. (2020). *Documento de Políticas: La COVID-19 en un mundo urbano*. <http://www.un.org...>

ONU HABITAT. (2015). *Espacio Público*. <http://www.urbangateway.org/publicspace>

ONU HABITAT. (2020). *Espacio público y COVID -19*. <https://unhabitat.org.2020/6>

Organización Mundial de la Salud (OMS). (2020). *Ha declarado el COVID-19 una pandemia mundial*. <https://www.who.int/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019/events-as-they-happen>

Ortiz, J. (3- marzo-2022). *Las políticas de México frente al COVID -19* blog animal político.  
<http://mexicocomovamos.mx>

Palomino, L., Berrocal, V., & Gastiaburú, A. (2022). Determinantes de la evolución del número de casos y muertes por COVID-19 en el Perú: movilidad, geografía y desarrollo económico. *Apuntes. Revista De Ciencias Sociales*, 49(91).  
<https://doi.org/https://doi.org/10.21678/apuntes.91.1500>

Peniche, L. (1995). *La calle y el diseño urbano*. Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco.

Pérez, A. (2014). El espacio público en el paradigma de la sustentabilidad social. *Economía, Sociedad y Territorio*, vol.XVI, (50), 171-195  
<https://doi.org/10.22136/est0502016765>

Pérez, A. (2016). *Recuperación de espacios públicos como proceso de gentrificación: Aportación desde la perspectiva cultural. Estudio de caso: corredores peatonales Regina y Madero en el centro histórico de la ciudad de México*. [Tesis de licenciatura para obtener el grado de Licenciada en Desarrollo y Gestión Intercultural, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM.  
[https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/EGLILB14QX2X9MJJ4Y7INMRVK79A4D4686Y7JIKNI21NC1YU61-17995?func=full-set-set&set\\_number=085459&set\\_entry=000005&format=999](https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/EGLILB14QX2X9MJJ4Y7INMRVK79A4D4686Y7JIKNI21NC1YU61-17995?func=full-set-set&set_number=085459&set_entry=000005&format=999)

Pérez, R. (2015). *Movilidad Peatonal: De la investigación a la política pública*. Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos CEMCA.  
[www.cemca.org.mx](http://www.cemca.org.mx)

Periódico oficial del gobierno del estado. (2020). *Decreto por el cual se establecen las acciones y medidas de mitigación y control en materia de salubridad general, derivadas de la pandemia ocasionada por el virus SARS -CoV2 (COVID -19) para el estado de Durango*. Periódico oficial del Gobierno del Estado.  
<https://secretariageneral.durango.gob.mx>

Placeres, J., Alonso, M. y Martínez, J. (2021). La COVID-19 y otras pandemias. *Rev Méd Electrón* [Internet]. Ene.-Feb. [citado: fecha de acceso];43(1).  
<http://www.revmedicaelectronica.sld.cu/index.php/rme/article/view/4101/5015>

Pozueta, J., Lamiquiz, F.y Porto, M. (2013). *La ciudad paseable*. CEDEX.

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD. (2021). *MOVILIDAD Y LA COVID- 19 Impactos socioeconómicos en las personas y las empresas de la zona metropolitana del valle de México*.  
<https://www.mx.undp.org > Publicaciones > General>

Ramírez, A. (1993) *ARQUITECTURA DE LA CIUDAD DE DURANGO*. Patrimonio Cultural y Turismo

Ramírez Kuri, P. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista Mexicana de Sociología*, vol, 77, (n. 1), 7-3 <https://www.scielo.org.mx>

Ramírez Kuri, P. (2018). *La política urbana en la transformación del espacio público. Ciudades, espacio público y derechos urbanos*. Instituto de Investigaciones Sociales. <http://www.cidur.org-la-politica-urbana-en-la-transformacion-del-espacio-publico>

Real academia española: Diccionario de la lengua española, 23ª ed., [versión 23.6 en línea]. Consultado el 28 de octubre de 2022. <https://dle.rae.es>.

Reyes, O., Sánchez, E.y Cantú, R. (2021). *Centro Histórico de la Ciudad de Durango: análisis de la relación entre la sociedad y Monumentos Históricos*. Acta Universitaria 31, e 3105.doi. <http://doi.org/10.15174.au.2021.3105>

Richter, A., Madera, R., Pozas, I. y Villafuente, K. (2022). La importancia de los espacios públicos en la postpandemia. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/espacios...>

Robles, E. (2008). *Espacio Público, Comunidad y Sociedad: La mirada de actores relevantes sobre el espacio público, la participación ciudadana y las relaciones existentes entre estos temas*. [Tesis de licenciatura para obtener el título de socióloga, Universidad de Chile]. Repositorio Institucional de la UCHILE. <https://repositorio.uchile.cl/handle>

Rodríguez, J. (1999). *El palimpsesto de la ciudad*. <https://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/229/index.htm>

Rodríguez, L. (1991). El desarrollo histórico de la ciudad de Durango: Siglo XVI y XIX. Boletín de monumentos históricos Mediateca INAH. <https://mexicana.cultura.gob.mx/es/repositorio/detalle>

Rodríguez, P. (2020). *La soledad de una ciudad*. La voz de Durango. <https://mobile.twitter.com/lavozdedurango/status>

Rojas, R. (2012). *La movilidad no motorizada, Azcapotzalco y la Universidad Autónoma Metropolitana*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestro en Planeación y Políticas Metropolitanas, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Azcapotzalco]. Repositorio institucional de la UAM Azcapotzalco.  
<http://zaloamati.azc.uam.mx/>

Romero, CH. (2016). *Espacio Público y Calidad de vida Urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California*. [Tesis para obtener el grado de Maestro en Acción Pública y Desarrollo Social, EL Colegio de la Frontera Norte]. Repositorio Institucional del COLEF.  
<https://www.colef.mx/uploads/2016/12/TESI...>

Ruiz, J., Vargas D., Delgado D. y Ortiz, E. (2020). Análisis del tránsito peatonal, alternativas y soluciones a congestionamientos en la Avenida América, entre Avenida Manabí y Calle Ramón Fernández. Portoviejo-Manabí  
*Revista Riemat*, julio-diciembre 2020.volumen 5. número 2. art.5 1  
[jruiz4276@utm.edu.ec](mailto:jruiz4276@utm.edu.ec), [dvargas0608@utm.edu.ec](mailto:dvargas0608@utm.edu.ec) [daniel.delgado@utm.edu.ec](mailto:daniel.delgado@utm.edu.ec),  
[eduardo.ortiz@utm.edu.ec](mailto:eduardo.ortiz@utm.edu.ec)

Ruiz, M. (2021). *Rehabilitación urbana para una movilidad segura e inclusiva en el municipio de Naucalpan de Juárez, Estado de México: Colonia Naucalpan centro*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de Maestra en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM.  
[https://tesionam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-27623?func=full-set-set&set\\_number=084156&set\\_entry=000017&format=999](https://tesionam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-27623?func=full-set-set&set_number=084156&set_entry=000017&format=999)

Sáez, A., Azpiroz, J. (2022). *Espacio público, COVID-19 y reactivación urbana. Una mirada a dos años del inicio de la pandemia*. Documento de Trabajo N°214. Buenos Aires: CIPPEC.

Sánchez-Toscano, G., Hernández, A. (2022). Centralidad, movilidad y proximidad. Evolución del comercio en la ciudad pre-COVID. Madrid, 1996-2018. *Revista INVI*, 37(104), 276-302. <http://doi.org/10.5354/0718-8358.202263525>

Santos, H. (2018). *Caracterización de la movilidad peatonal en los accesos y salidas de una estación BRT, caso Transmilenio*. [Trabajo de grado para obtener el Título de Ingeniero en Transporte y Vías, Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia]. Repositorio Institucional de la UPTC.  
<https://uptc.edu.co>

Secretaría de Gobernación. (2021). *Diario Oficial de la Federación*. Dirección electrónica:  
[www.dof.gob.mx](http://www.dof.gob.mx).

Secretaria de salud. (2020). *Arranca vacunación contra COVID -19 en México*.  
<https://www.gob.mx-salud-prensa>

- SEDATU. (2019). *Diseño vial para ciudades mexicanas*. Manual de calles. SEDATU.
- Segovia, O., Jordán, R. (2005). *Espacios públicos urbanos, pobreza y reconstrucción social*. Naciones Unidas CEPAL. <https://repositorio.cepal.org-items>.
- Semana. (2020). *El triste drama que viven médicos y enfermeras tras la pandemia del coronavirus*. *Semana*.  
<https://www.semana.com > vida-moderna > articulo>
- Seminario, B., Palomino, L., Berrocal, V., y Gastiaburú, A. (2022). *Determinantes de la evolución del número de casos y muertes por COVID -19 en el Perú: movilidad, geografía y desarrollo económico*.  
<https://revistas.up.edu.pe/index.php/apuntes/article/view/1500>
- Soberón, J., González, J., Aguilar, R. y Sandoval, E. (2021) *Movilidad laboral urbana y Covid-19: los casos de tres zonas metropolitanas de México*  
<https://doi.org/10.22185/24487147.2021.107.09>
- Steffens, K. (2013). *Urbanismo Táctico 3: casos latinoamericanos*.  
<https://ciudademergente.org > urbanismo-tctico-3>
- Tamayo, M., (2002). *El proceso de la investigación científica*. México. Limusa.
- Toledo, C. (2018). *Proyecto de Ordenamiento Integral y de Diseño Urbano Enfocados a la Movilidad*. [Tesis de licenciatura para obtener el grado de Licenciado en Urbanismo, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM.  
[https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/EGLILBI4QX2X9MJJ4Y7INMRVK79A4D4686Y7JIKNI21NC1YU61-03566?func=full-set-set&set\\_number=086086&set\\_entry=000210&format=999](https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/EGLILBI4QX2X9MJJ4Y7INMRVK79A4D4686Y7JIKNI21NC1YU61-03566?func=full-set-set&set_number=086086&set_entry=000210&format=999)
- Turi México. (s.f.). *Museo de la ciudad 450, Durango*.  
<https://www.turimexico.com/estados/durango>
- Turi México. (s.f.). *Museo túnel de minería, Durango*.  
<https://www.turimexico.com/estados/durango>
- Turi México. (s.f.). *Templo de San Agustín, Durango*.  
<https://www.turimexico.com/estados/durango>
- Turismo cultural. (s.f.). *Teatro Ricardo Castro*. Secretaria de Cultura.  
<https://www.cultura.gob.mx/estados/durango>

Vicent, L., y Luengo, F. (2021). Europa, pandemia y crisis económica. Dossieres EsF. no 43, otoño 2021. *Economistas sin Fronteras* <http://www.ecosfron.org/publicaciones/>

Vaggione, P. (2014). *El Espacio Público: componente clave de una ciudad sostenible*. Planeamiento Urbano para Autoridades Locales <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-espacio-publico-componente-clave-de-una-ciudad-sostenible>

Velázquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana, sistemas integrados de transporte masivo (SITM). [Tesis de posgrado para obtener el grado de Doctora en espacio público y regeneración urbana, Universidad de Barcelona]. Deposit digital de la Universidad de Barcelona. <http://hdl.handle.net./10803/319707>

Villa, J. (2015). *La calle, espacio público moderador de la vida en las ciudades mexicanas*. Observatorio del Desarrollo, vol. 4 número 14. <http://estudiosdeldesarrollo.mx...>

Villanueva, M. (2021). *Análisis del impacto en movilidad en la incidencia de casos de COVID-19 en México*. [Tesis de posgrado para obtener el grado de especialista en medicina infectología, Universidad Nacional Autónoma de México]. Repositorio Institucional de la UNAM. [https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-18146?func=full-setset&set\\_number=084056&set\\_entry=000024&format=999](https://tesiunam.dgb.unam.mx/F/3SYAFPNL7A1BGH19TY9N18MHN878RHPINKBP9IB158THQRRGUU-18146?func=full-setset&set_number=084056&set_entry=000024&format=999)

Viramontes, L. (2015). estrategia camina. ITDP, *Movilidad peatonal: de la investigación a la política pública* (p.11), Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA)

Yory, C. (2007). *Espacio público y formación de ciudadanía*. Pontificia Universidad Javeriana (1ª ed.).

Yory, C. (2019). Renovación urbana y control social. Consideraciones propositivas para articular modelo de ciudad y modelo de gobierno. En Yory, C. M. (Ed.), *Renovación urbana. Globalización y patrimonio* (pp. 229 - 239). Doi: 10.14718/9789585456624.2019.12

## Anexos

### Anexo 1. Solicitudes para revisión de cámaras de videovigilancia

Victoria de Durango, Durango a 28 de Junio de 2022

ASUNTO: Solicitud para revisión de  
Cámaras de video

C. ANGELICA ILIANA ALVARADO SALINAS  
TITULAR DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA  
DE DURANGO  
CON AT'N AL CENTRO MUNICIPAL DE MONITOREO  
PREVENCIÓN E INTELIGENCIA POLICIAL (CEMMIP)  
PRESENTE

Por medio de la presente, me dirijo a usted de la manera más atenta para solicitar lo siguiente:

Soy Arquitecto de profesión, y actualmente estoy cursando la Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), mi número de matrícula escolar es 522002308

Al termino de mi maestría entregaré una tesis donde se describa una investigación que desde el Urbanismo aporte a mejorar las condiciones de un espacio en particular, y es de mi interés personal y como profesionista, tomar como lugar de estudio el Centro Histórico de la Ciudad de Durango, y en particular, la calle 20 de noviembre; para lo cual, el tema de investigación que desarrollare en esta maestría tiene como título:

"LA DINAMICA PEATONAL EN EL USO DEL ESPACIO PUBLICO ANTE UNA CONTINGENCIA SANITARIA: Caso de estudio Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango"

Para llevar a cabo esta investigación es necesario recabar información desde el lugar donde surge la problemática, por tal motivo me dirijo a usted para solicitarle me permita el acceso a las cámaras de video que captan la movilidad de las personas con el único propósito de registrar la movilización peatonal antes de la contingencia sanitaria, (octubre y diciembre del 2019) y después de la declaración de la contingencia sanitaria por el covid 19 (abril y mayo 2020). La obtención de estos datos es de suma importancia para sustentar mi investigación, por lo que le agradecería en gran manera me apoyara al respecto.

ACUSE



Es por este motivo que me atrevo a solicitarle apoyo al respecto. Agradezco de antemano la respuesta positiva, que estoy seguro me dará.

Sin otro particular, me despido de usted con un afectuoso saludo.

ATENTAMENTE



ARQ. JESUS JORGE URIBE GRADO

Victoria de Durango, Durango a 6 de Julio de 2022

ASUNTO: Solicitud para revisión de  
Cámaras de video

GERENTE O RESPONSABLE DEL  
CENTRO COMERCIAL PLAZA VIZCAYA  
PRESENTE

Por medio de la presente, me dirijo a usted de la manera más atenta para solicitar lo siguiente:

Soy Arquitecto de profesión, y actualmente estoy cursando la Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), mi número de matrícula es 522002308

Al termino de mi maestría entregaré una tesis donde se describa una investigación que desde el Urbanismo aporte a mejorar las condiciones de un espacio en particular, y es de mi interés personal y como profesionista, tomar como lugar de estudio el Centro Histórico de la Ciudad de Durango, y en particular, la calle 20 de noviembre; para lo cual, el tema de investigación que desarrollare en esta maestría tiene como título:

"LA DINAMICA PEATONAL EN EL USO DEL ESPACIO PUBLICO ANTE UNA CONTINGENCIA SANITARIA: Caso de estudio Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango"

Para llevar a cabo esta investigación es necesario recabar información desde el lugar donde surge la problemática, por tal motivo me dirijo a usted para solicitarle me permita el acceso a las cámaras de video de vigilancia que captan la movilidad de las personas en la calle con el único propósito de registrar la movilización peatonal durante las 9:00 a 9:45 a.m. de cualquier lunes del mes julio. La obtención de estos datos es de suma importancia para sustentar mi investigación, por lo que le agradecería en gran manera me apoyara al respecto.

Sé que usted es una persona sensible y comprometida con su labor, y también sé que apoya a las personas que, como yo, buscan superarse y contribuir en la construcción del Estado y del País.

Operadora Plaza Vizcaya  
S. A. de C. V.  
OPV-911122-2ME

  
Recibi 6/7/22

Es por este motivo que me atrevo a solicitarle apoyo al respecto. Agradezco de antemano la respuesta positiva, que estoy seguro me dará.

Sin otro particular, me despido de usted con un afectuoso saludo.

ATENTAMENTE



ARQ. JESUS JORGE URIBE GRADO

Victoria de Durango, Durango a 11 de Julio de 2022

000389

ASUNTO: Solicitud para revisión de  
Cámaras de video

DIRECTOR DE OFICINAS ADMINISTRATIVAS DEL IMSS

PRESENTE

Por medio de la presente, me dirijo a usted de la manera más atenta para solicitar lo siguiente:

Soy Arquitecto de profesión, y actualmente estoy cursando la Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), mi número de matrícula es 522002308

Al termino de mi maestría, entregaré una tesis donde se describa una investigación que desde el Urbanismo aporte a mejorar las condiciones de un espacio en particular, y es de mi interés personal y como profesionista, tomar como lugar de estudio el Centro Histórico de la Ciudad de Durango, y en particular, la calle 20 de noviembre; para lo cual, el tema de investigación que desarrollare en esta maestría tiene como título:

"LA DINAMICA PEATONAL EN EL USO DEL ESPACIO PUBLICO ANTE UNA CONTINGENCIA SANITARIA: Caso de estudio Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango"

**Para llevar a cabo esta investigación es necesario** recabar información desde el lugar donde surge la problemática, por tal motivo me dirijo a usted para solicitarle me permita el acceso a las cámaras de video de vigilancia que captan la movilidad de las personas en la calle con el único propósito de registrar la movilización peatonal durante las 14:00 a 15:00 p.m. del jueves más próximo del mes de julio. La obtención de estos datos es de suma importancia para sustentar mi investigación, por lo que le agradecería en gran manera me apoyara al respecto.

Sé que usted es una persona sensible y comprometida con su labor, y también sé que apoya a las personas que, como yo, buscan superarse y contribuir en la construcción del Estado y del País.

*Es por este motivo que me atrevo a solicitarle apoyo al respecto. Agradezco de antemano la respuesta positiva, que estoy seguro me dará.*

Sin otro particular, me despido de usted con un afectuoso saludo.

ATENTAMENTE



ARQ. JESUS JORGE URIBE GRADO



Victoria de Durango, Durango a 6 de Julio de 2022

ASUNTO: Solicitud para revisión de  
Cámaras de video

S. E. MONS. FAUSTINO ARMENDARIZ JIMENEZ  
ARZOBISPO DE LA ARQUIDIOCESIS DE DURANGO  
PRESENTE

Por medio de la presente, me dirijo a usted de la manera más atenta para solicitar lo siguiente:

Soy Arquitecto de profesión, y actualmente estoy cursando la Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), mi número de matrícula es 522002308

Al termino de mi maestría entregaré una tesis donde se describa una investigación que desde el Urbanismo aporte a mejorar las condiciones de un espacio en particular, y es de mi interés personal y como profesionista, tomar como lugar de estudio el Centro Histórico de la Ciudad de Durango, y en particular, la calle 20 de noviembre; para lo cual, el tema de investigación que desarrollare en esta maestría tiene como título:

"LA DINAMICA PEATONAL EN EL USO DEL ESPACIO PUBLICO ANTE UNA CONTINGENCIA SANITARIA: Caso de estudio Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango"

Para llevar a cabo esta investigación es necesario recabar información desde el lugar donde surge la problemática, por tal motivo me dirijo a usted para solicitarle me permita el acceso a las cámaras de video de vigilancia que captan la movilidad de las personas en la calle con el único propósito de registrar la movilización peatonal durante las 16:00 a 16:45 p.m. del domingo más próximo del mes de julio. La obtención de estos datos es de suma importancia para sustentar mi investigación, por lo que le agradecería en gran manera me apoyara al respecto.

Sé que usted es una persona sensible y comprometida con su labor, y también sé que apoya a las personas que, como yo, buscan superarse y contribuir en la construcción del Estado y del País.

**RECIBIDO**  
ARZOBISPADO DGO.  
11/07/2022

Es por este motivo que me atrevo a solicitarle apoyo al respecto. Agradezco de antemano la respuesta positiva, que estoy seguro me dará.

Sin otro particular, me despido de usted con un afectuoso saludo.

ATENTAMENTE



ARQ. JESUS JORGE URIBE GRADO

Victoria de Durango, Durango a 25 de Julio de 2022

ASUNTO: Solicitud para revisión de  
Cámaras de video

GERENTE DEL HOTEL GOBERNADOR

PRESENTE

Por medio de la presente, me dirijo a usted de la manera más atenta para solicitar lo siguiente:

Soy Arquitecto de profesión, y actualmente estoy cursando la Maestría en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), mi número de matrícula es 522002308

Al termino de mi maestría, entregaré una tesis donde se describa una investigación que desde el Urbanismo aporte a mejorar las condiciones de un espacio en particular, y es de mi interés personal y como profesionista, tomar como lugar de estudio el Centro Histórico de la Ciudad de Durango, y en particular, la calle 20 de noviembre; para lo cual, el tema de investigación que desarrollare en esta Maestría tiene como título:

"LA DINAMICA PEATONAL EN EL USO DEL ESPACIO PUBLICO ANTE UNA CONTINGENCIA SANITARIA: Caso de estudio Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango"

**Para llevar a cabo esta investigación es necesario** recabar información desde el lugar donde surge la problemática, por tal motivo me dirijo a usted para solicitarle me permita el acceso a las cámaras de video de vigilancia que captan la movilidad de las personas en la calle con el único propósito de registrar la movilización peatonal durante las 14:00 a 15:00 hrs. del viernes más próximo. La obtención de estos datos es de suma importancia para sustentar mi investigación, por lo que le agradecería en gran manera me apoyara al respecto.

Sé que usted es una persona sensible y comprometida con su labor, y también sé que apoya a las personas que, como yo, buscan superarse y contribuir en la construcción del Estado y del País.

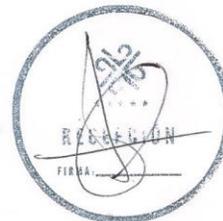
Es por este motivo que me atrevo a solicitarle apoyo al respecto. Agradezco de antemano la respuesta positiva, que estoy seguro me dará.

Sin otro particular, me despido de usted con un afectuoso saludo.

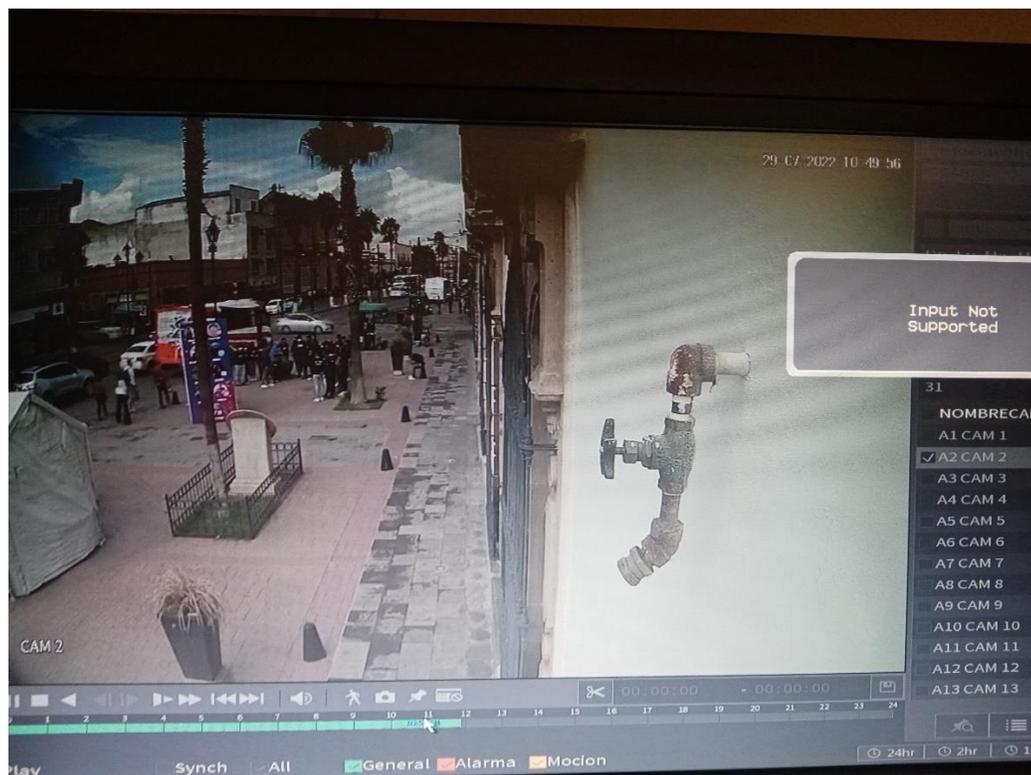
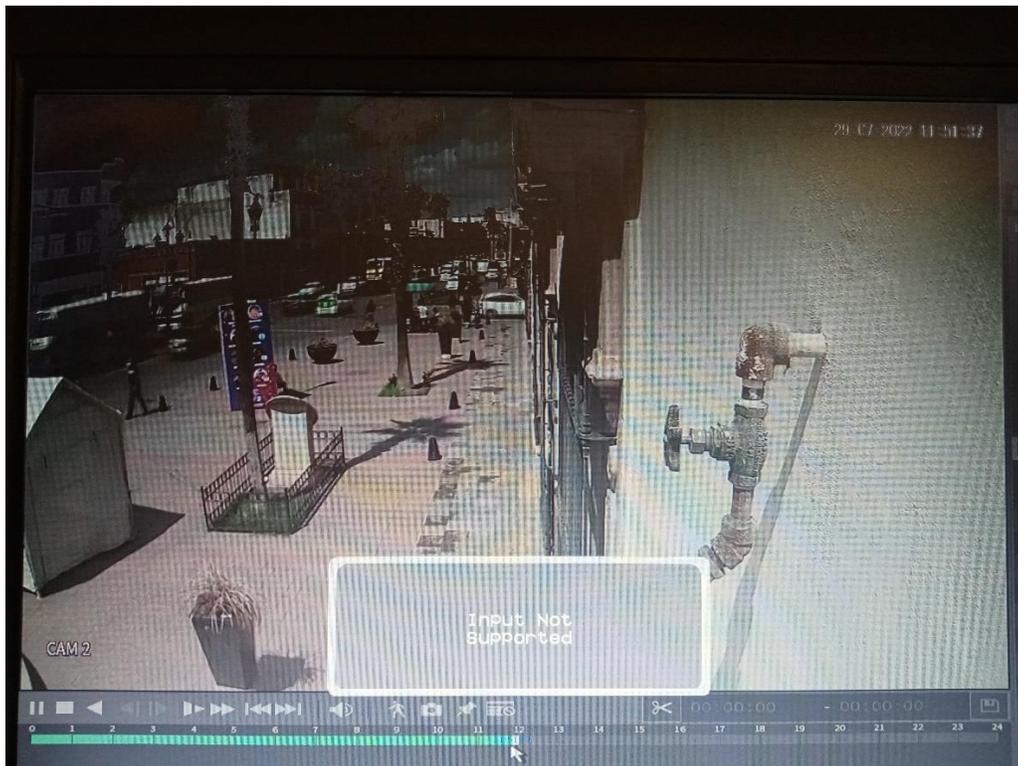
ATENTAMENTE



ARQ. JESUS JORGE URIBE GRADO  
Cel: 6181137282 correo: arq.jorgeug@gmail.com



## Anexo 2. Evidencias de la revisión de cámaras mediante capturas de pantalla



### Anexo 3. Gráficas de revisión de cámaras de videovigilancia

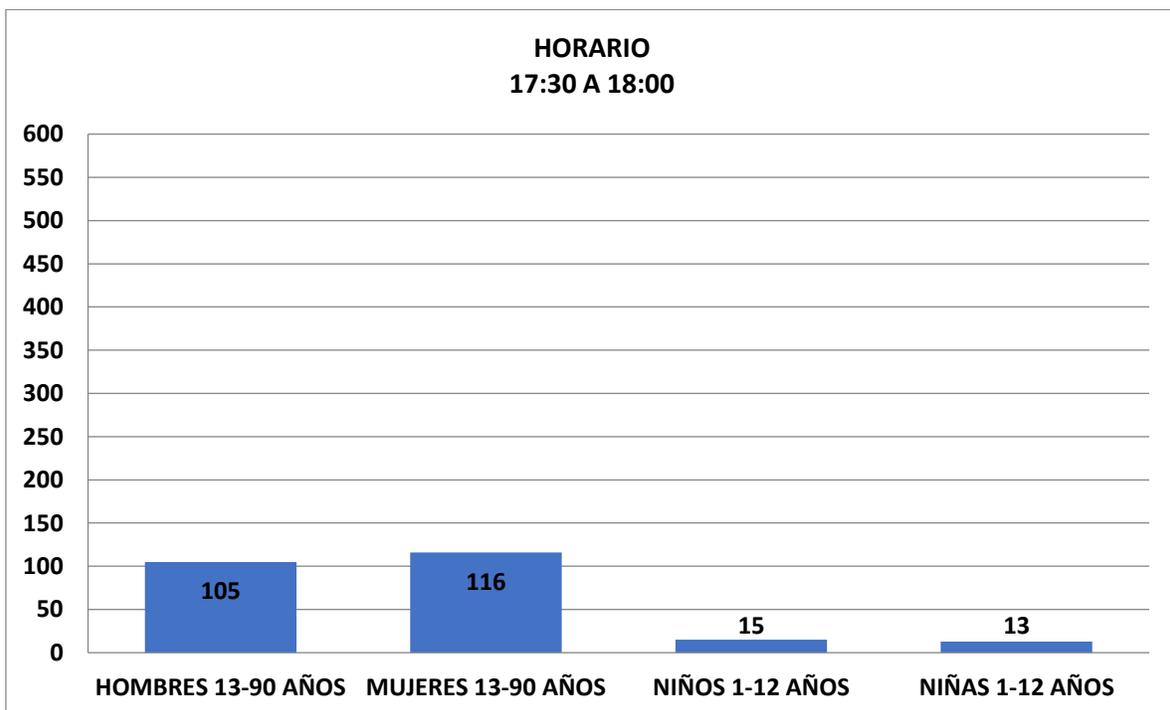
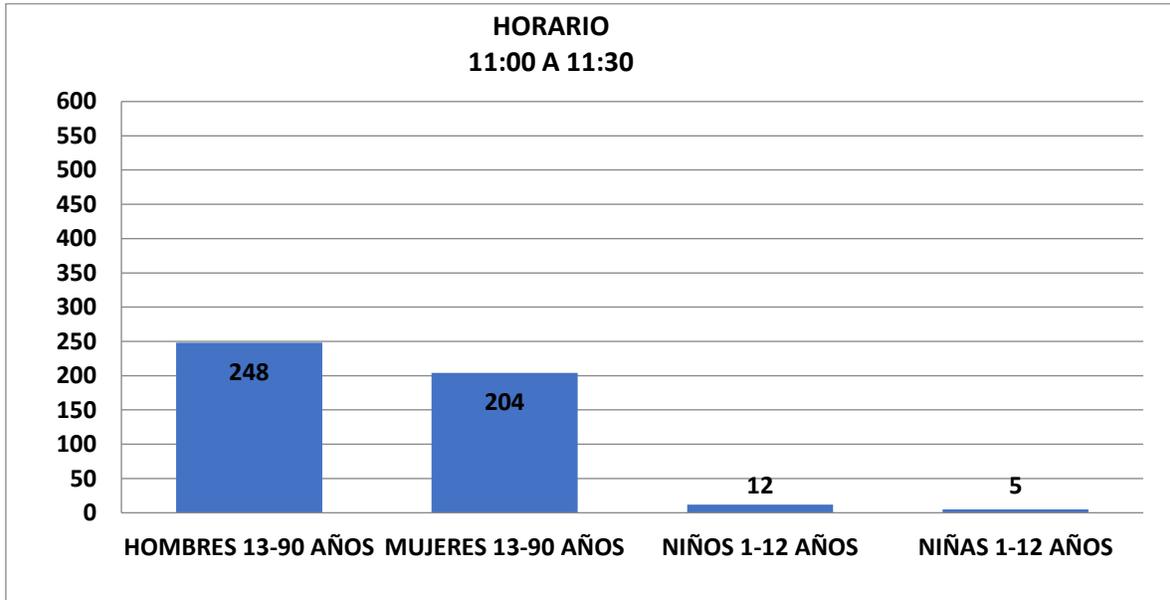
Las gráficas corresponden al conteo de la movilidad peatonal que se llevó a cabo en el sitio de estudio y cuyo propósito es registrar el flujo continuo en el periodo de una semana de lunes 11 al domingo 18 de julio de 2022, en un horario de 11:00 a 11:30 hrs., y de 17:30 a 18:00 hrs.

El conteo se hizo para los grupos de: hombres de 13 a 90 años de edad, mujeres de 13 a 90 años de edad, niños de 1 a 12 años de edad, y niñas de 1 a 12 años de edad.

<b>Día</b>	<b>Horario</b>	<b>Total de peatones</b>	<b>Cantidad total ambos horarios</b>
Lunes	11:00 a 11:30	469	Total= 718
	17:30 a 18:00	249	
Martes	11:00 a 11:30	234	Total= 548
	17:30 a 18:00	314	
Miércoles	11:00 a 11:30	215	Total= 683
	17:30 a 18:00	468	
Jueves	11:00 a 11:30	241	Total = 624
	17:30 a 18:00	383	
Viernes	11:00 a 11:30	714	Total= 1,978
	17:30 a 18:00	1,264	
Sábado	11:00 a 11:30	734	Total= 1,353
	17:30 a 18:00	619	
Domingo	11:00 a 11:30	927	Total = 2,032
	17:30 a 18:00	1,105	

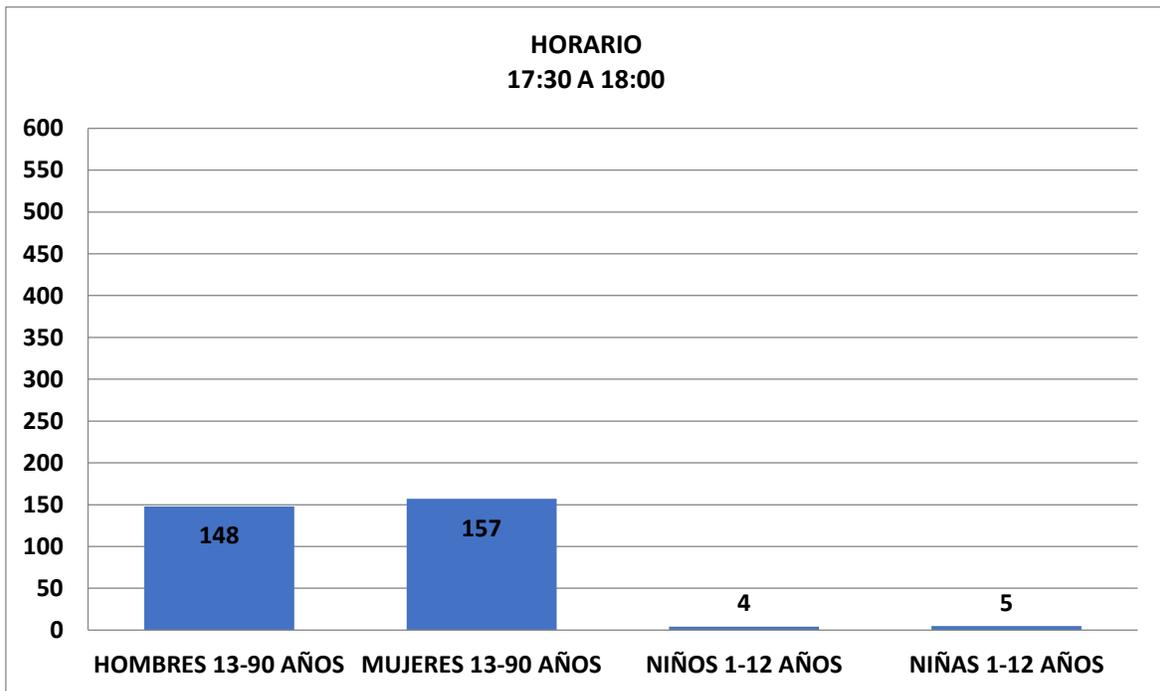
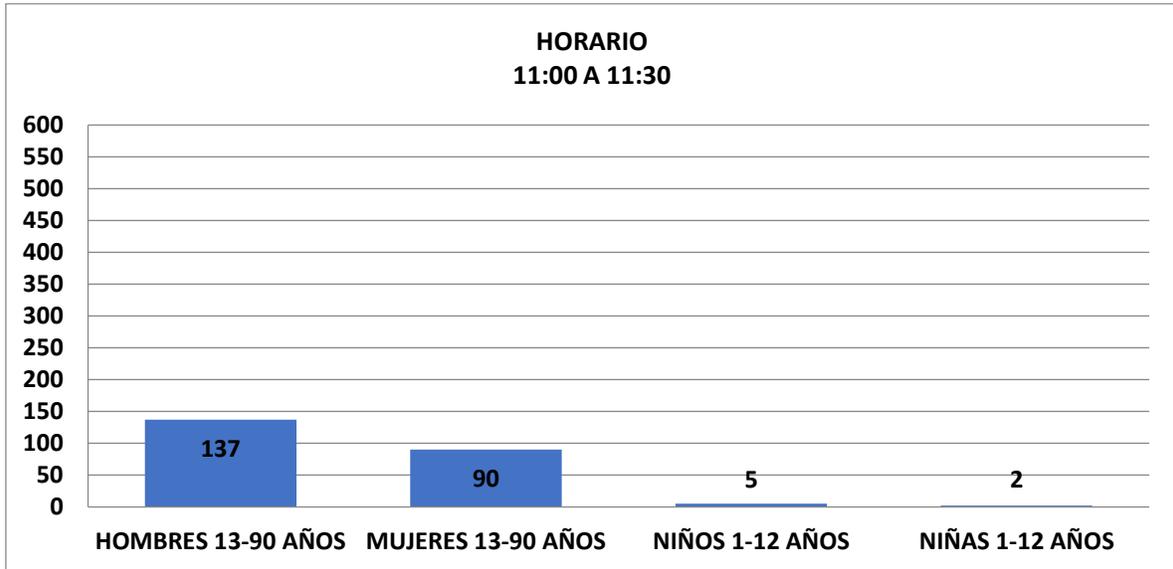
De acuerdo a la tabla, los martes son los días atípicos por registrar menos movilidad peatonal, siendo el domingo quien registra la mayor afluencia

**Lunes**  
**Tramo entre las calles Castañiza a Libertad**



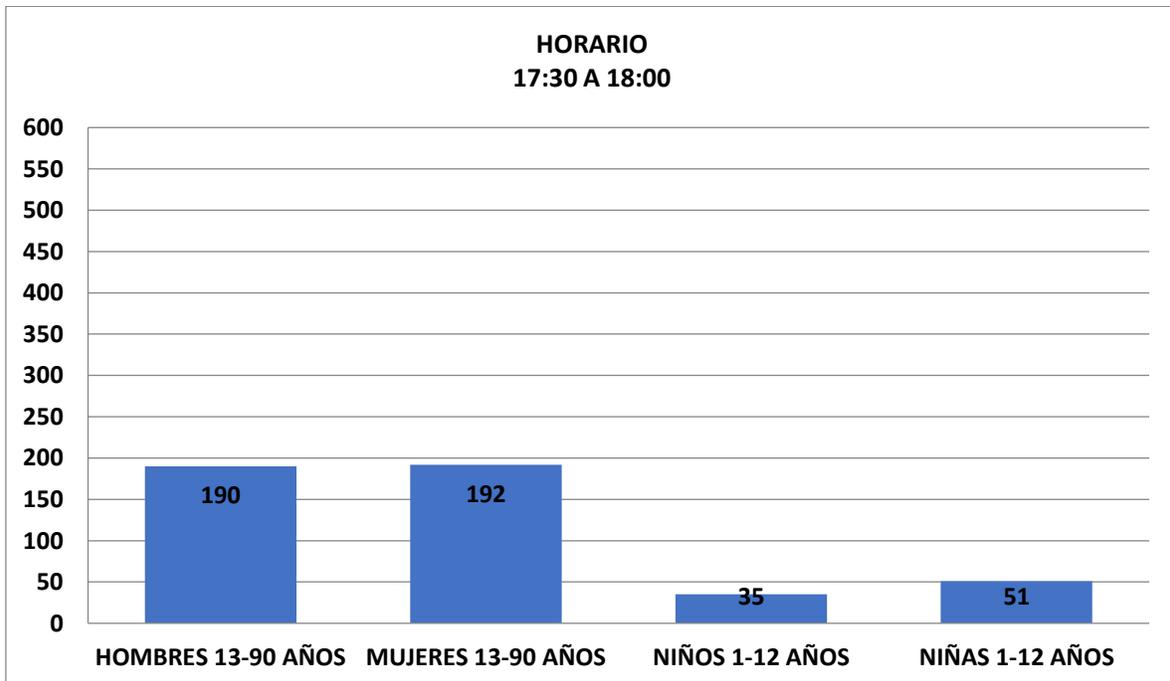
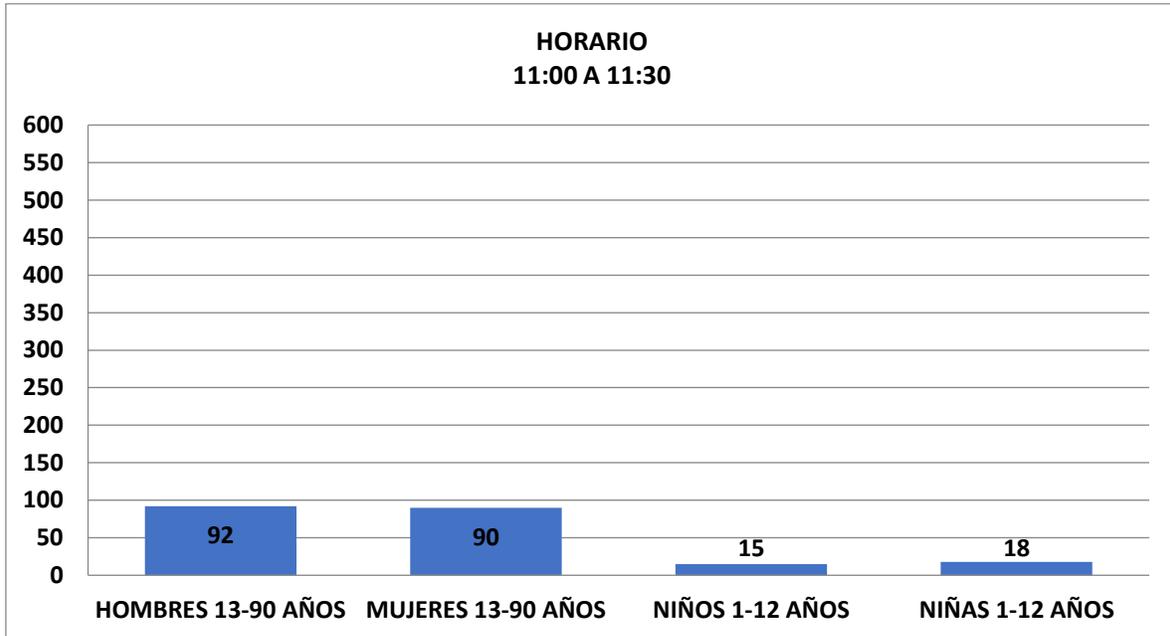
## Martes

### Tramo entre las calles Rio de la Loza a Francisco de Urdiñola



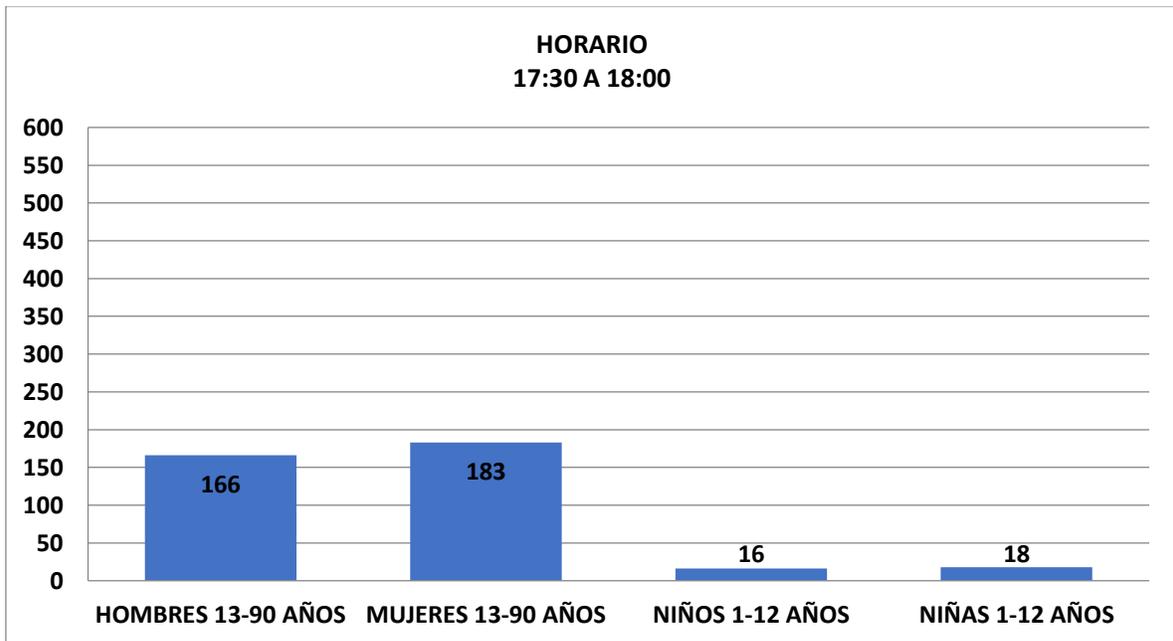
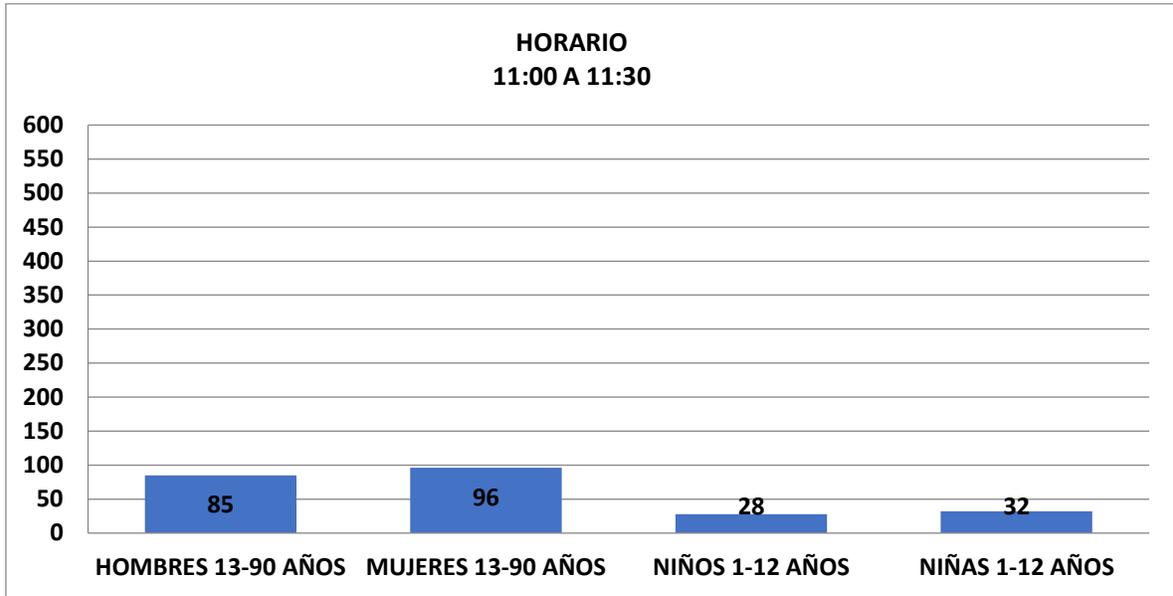
### Miércoles

#### Tramo entre las calles Miguel de Cervantes a Carlos León de la Peña



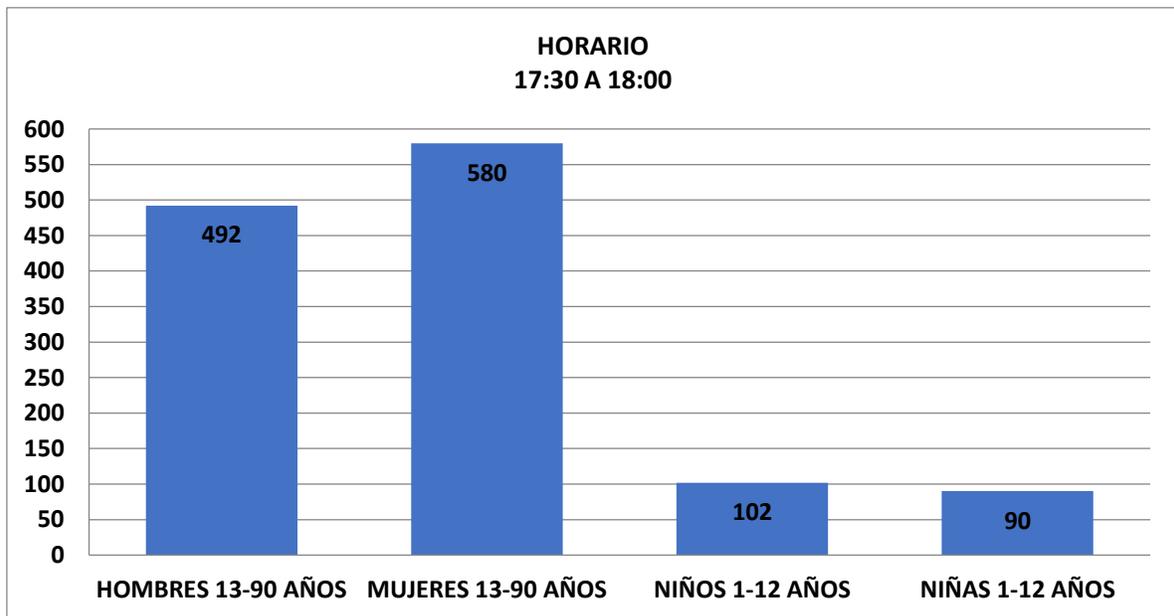
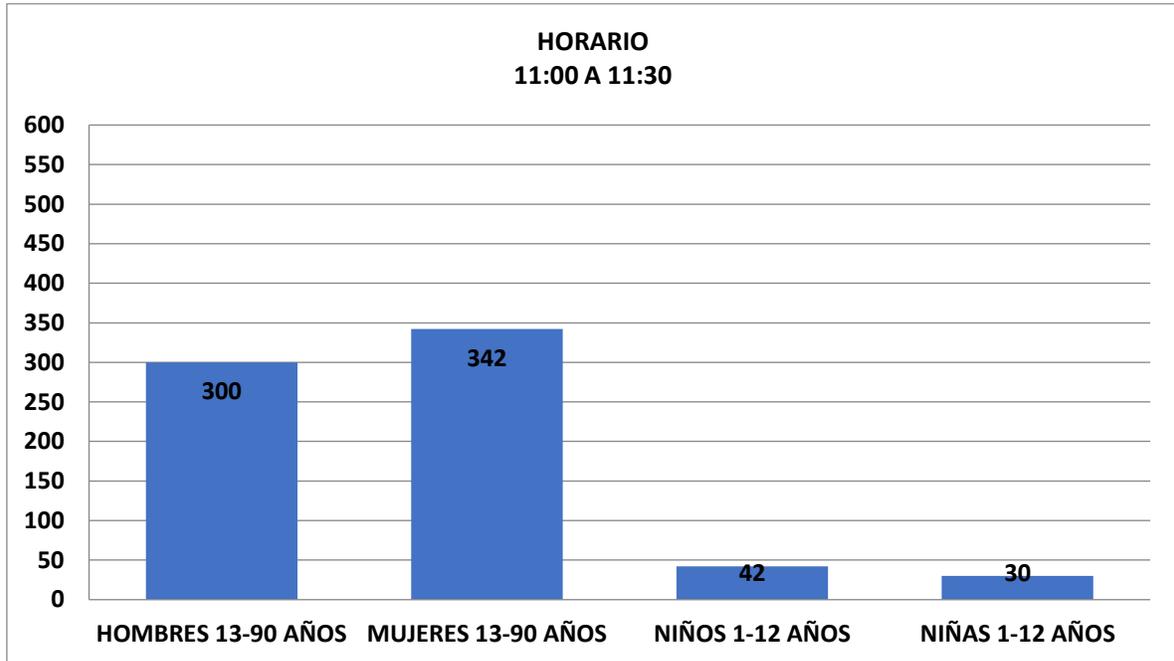
## Jueves

### Tramo entre las calles Libertad a Cuauhtémoc

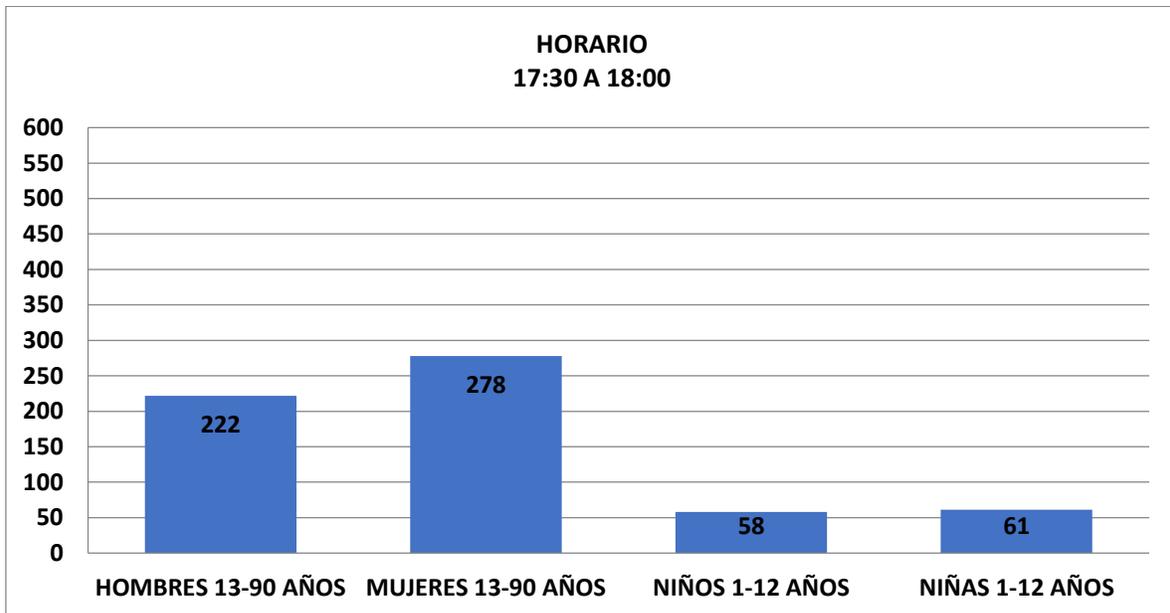
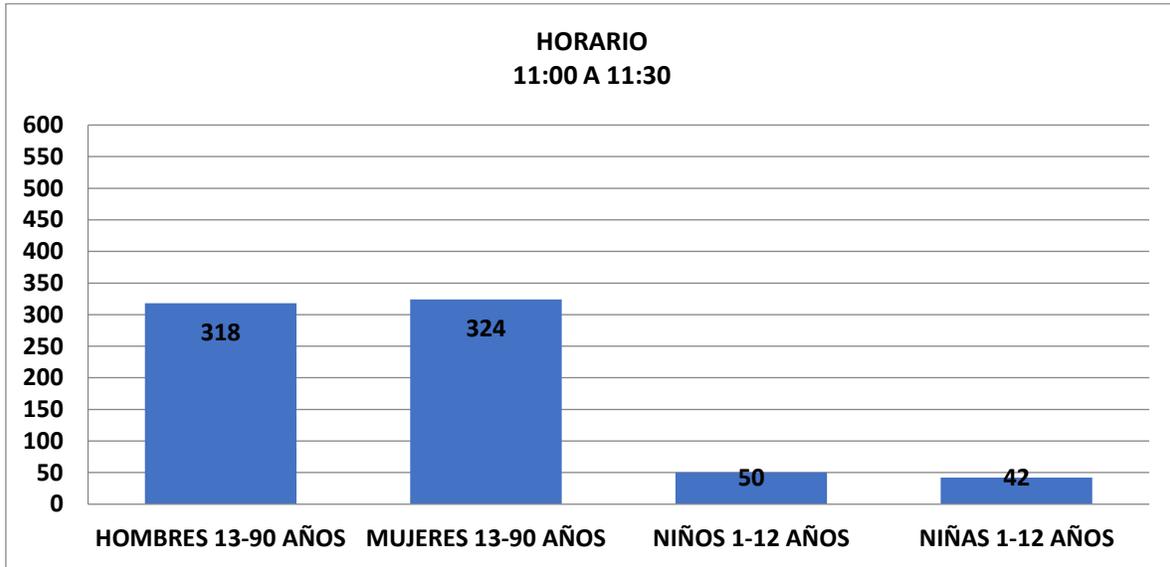


## Viernes

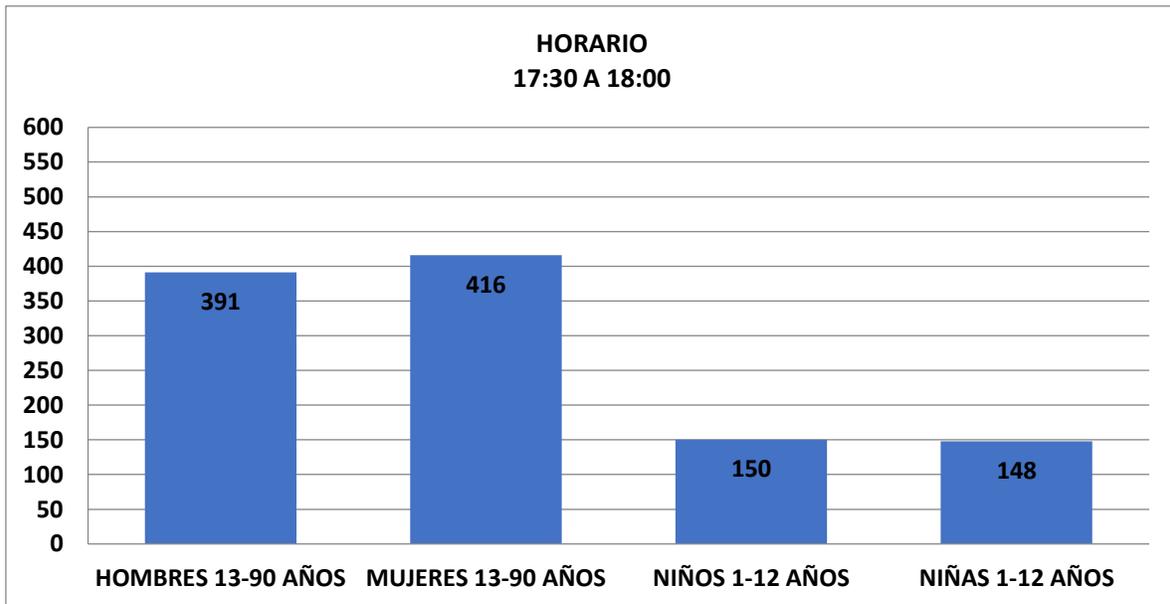
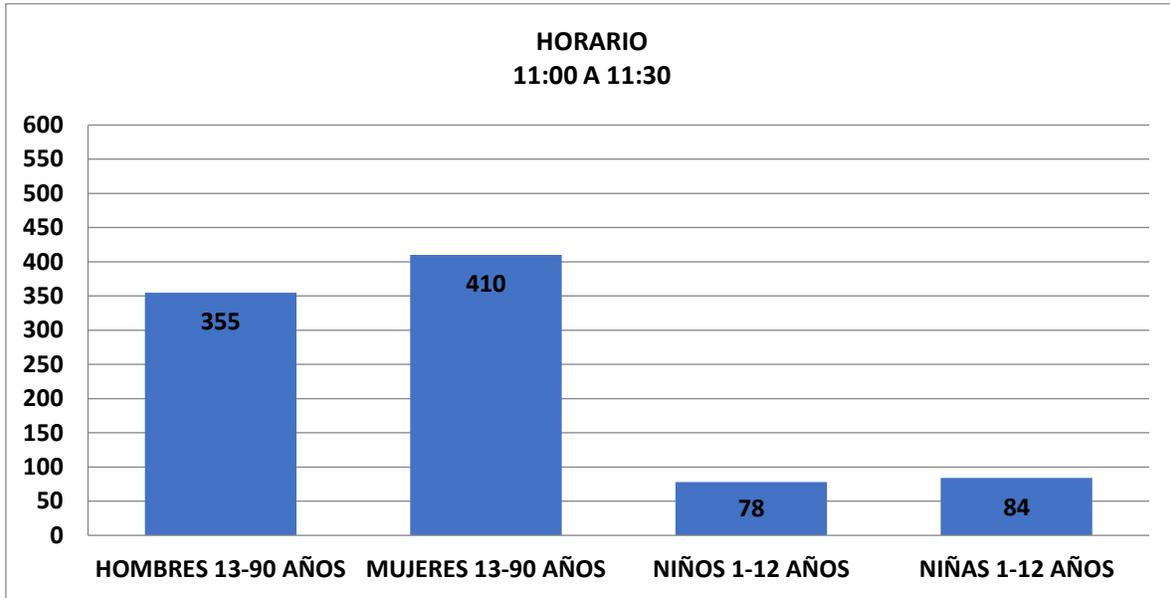
### Tramo entre las calles Patoni y Francisco I. Madero



**Sábado**  
**Tramo entre las calles Victoria a Constitución**



**Domingo**  
**Tramo entre las calles Constitución a Zaragoza**



## Anexo 4. Encuesta



Universidad Nacional Autónoma de México U.N.A.M

Maestría en Urbanismo

“La dinámica peatonal en el uso del espacio público ante una contingencia sanitaria: Caso de estudio  
Avenida 20 de Noviembre de la Ciudad de Durango “

**En cada una de las preguntas seleccione solo una opción.**

1.- ¿Con qué frecuencia transita usted por la calle 20 de Noviembre?

a) Todos los días \_\_\_\_\_ b) De 4 a 5 días a la semana \_\_\_\_\_ c) De 2 a 3 días a la semana \_\_\_\_\_

2.- ¿Con qué frecuencia transita usted por esta calle durante los primeros 6 meses de 2020 cuando el contagio del COVID-19 era más intenso?

a) Todos los días \_\_\_\_\_ b) De 4 a 5 días a la semana \_\_\_\_\_ c) De 2 a 3 días a la semana \_\_\_\_\_

3.- ¿Cuál es el motivo de que se movilizara por esta calle durante esos meses de 2020?

a) Trabajo \_\_\_\_\_ b) Compras \_\_\_\_\_ c) residencia \_\_\_\_\_ d) paseo

4.- ¿A raíz de la contingencia sanitaria del COVID-19, considera que su dinámica cotidiana ha cambiado al transitar por esta calle?

a) Si \_\_\_\_\_ b) No \_\_\_\_\_

5.- ¿De qué forma ha cambiado?

a) Utilizo menos la calle \_\_\_\_ b) Utilizo más la calle \_\_\_\_ c) Me quedo en casa y no salgo

6.- ¿Cómo observó usted la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre durante los meses de mayor contagio de COVID-19 en el 2020?

a) No hubo gente caminando por esta calle \_\_\_\_ b) Poca gente caminando por esta calle \_\_\_\_

c) Mucha gente caminando por esta calle \_\_\_\_

7.- ¿Cómo observa en estos últimos días la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre?

a) No hubo gente caminando por esta calle \_\_\_\_ b) Poca gente caminando por esta calle \_\_\_\_

c) Mucha gente caminando por esta calle \_\_\_\_

8.- ¿A tres años del inicio de la pandemia por el COVID-19 que actividades en particular realiza actualmente en esta calle?

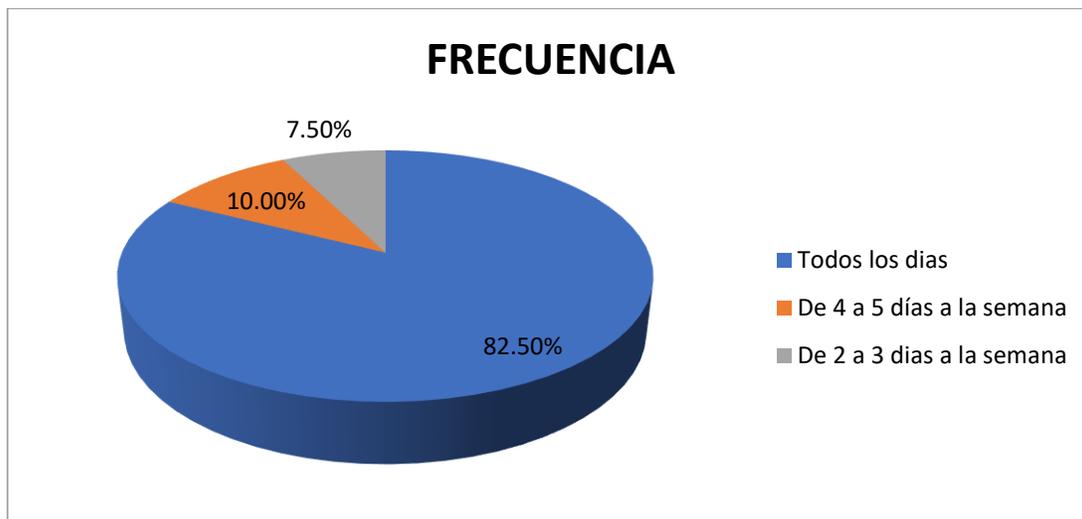
a) Trabajo \_\_\_\_ b) Compras \_\_\_\_ c) Paseo \_\_\_\_ d) Estudios \_\_\_\_ e) otros \_\_\_\_

**Las encuestas** fueron un instrumento aplicado a 40 personas en el área de estudio para poder obtener información de diferentes grupos que comúnmente transitan por la avenida 20 de Noviembre.

A continuación, se describen una a una las preguntas y la frecuencia con la que coincidieron en las respuestas.

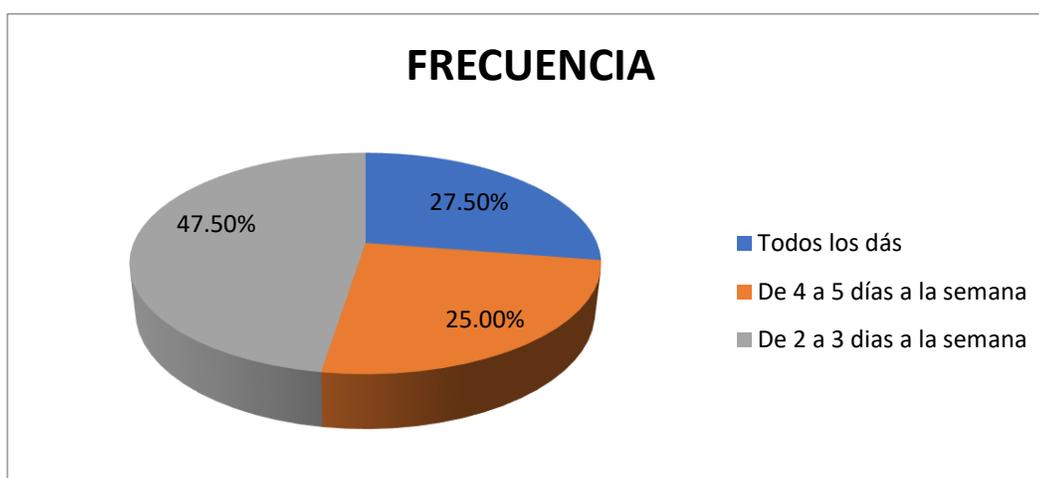
**PREGUNTA # 1.** ¿Con qué frecuencia transita usted por la calle 20 de Noviembre?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Todos los días	33	82.5%
De 4 a 5 días a la semana	4	10.0%
De 2 a 3 días a la semana	3	7.5%



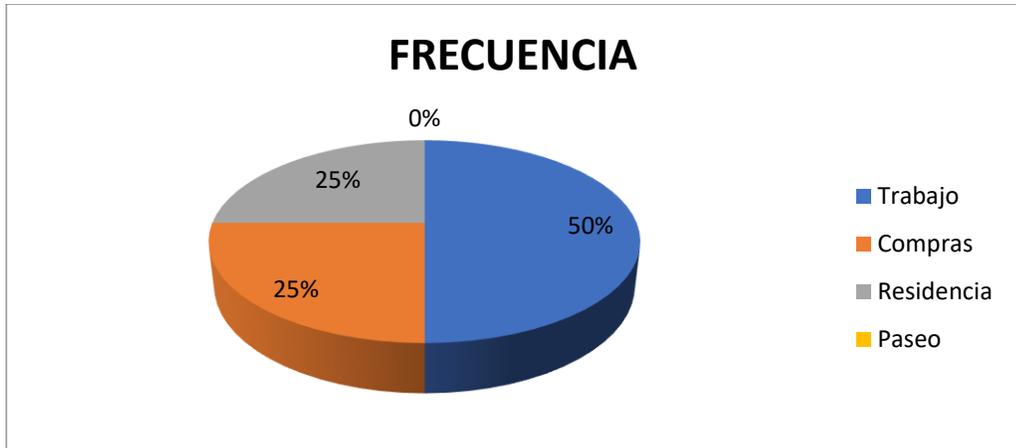
**PREGUNTA # 2.** ¿Con qué frecuencia transitó usted por esta calle durante los primeros 6 meses de 2020 cuando el contagio de COVID-19 era más intenso?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Todos los días	10	27.5%
De 4 a 5 días a la semana	11	25.0%
De 2 a 3 días a la semana	19	47.5%



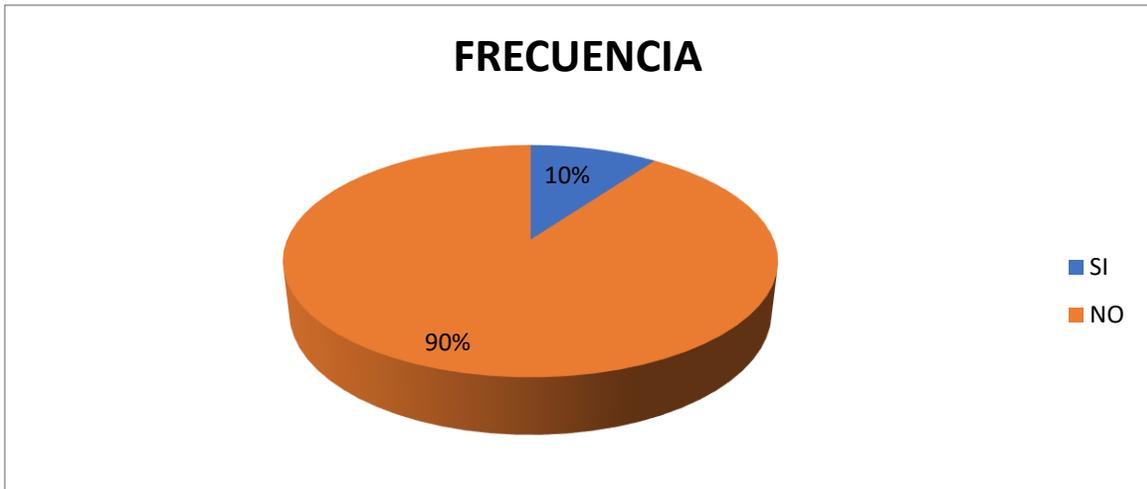
**PREGUNTA # 3.** ¿Cuál es el motivo de que se movilizara por esta calle durante esos meses de 2020?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Trabajo	20	50 %
Compras	10	25 %
Residencia	10	25 %
Paseo	---	0 %



**PREGUNTA # 4.** A raíz de la contingencia sanitaria del COVID-19. ¿Considera que su dinámica cotidiana ha cambiado al transitar por esta calle?

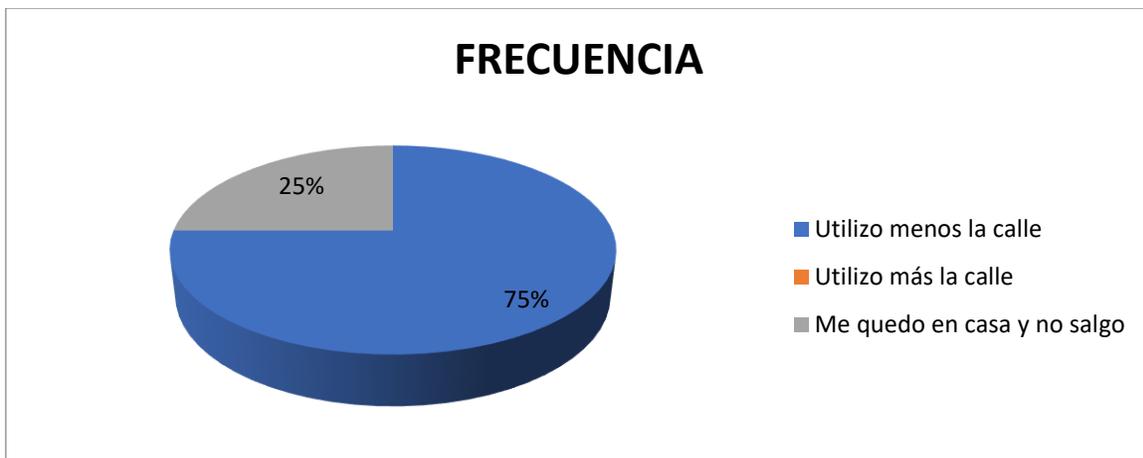
RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	4	10 %
NO	36	90 %



**PREGUNTA # 5.** ¿De qué forma ha cambiado?

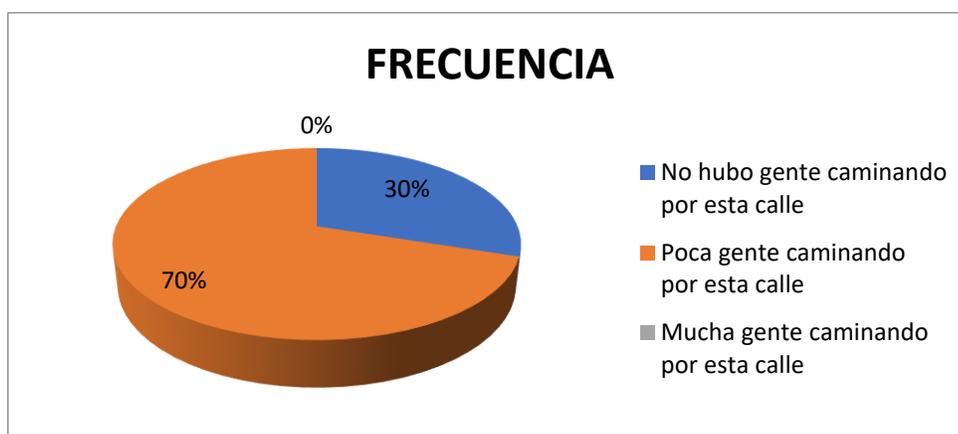
RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Utilizo menos la calle	3	75%
Utilizo más la calle	---	0%
Me quedo en casa y no salgo	1	25%

Esta pregunta responde a la anterior (pregunta 4), por lo que el 100% de esta frecuencia es 4, a diferencia de las anteriores y las posteriores a esta pregunta que su 100% es 40



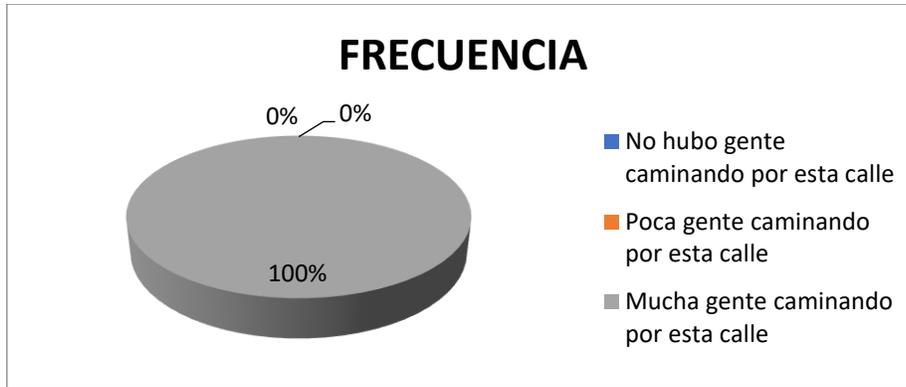
**PREGUNTA # 6.** ¿Cómo observó usted la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre durante los meses de mayor contagio del COVID-19 en el 2020?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
No hubo gente caminando por esta calle	12	30%
Poca gente caminando por esta calle	28	70%
Mucha gente caminando por esta calle	---	0%



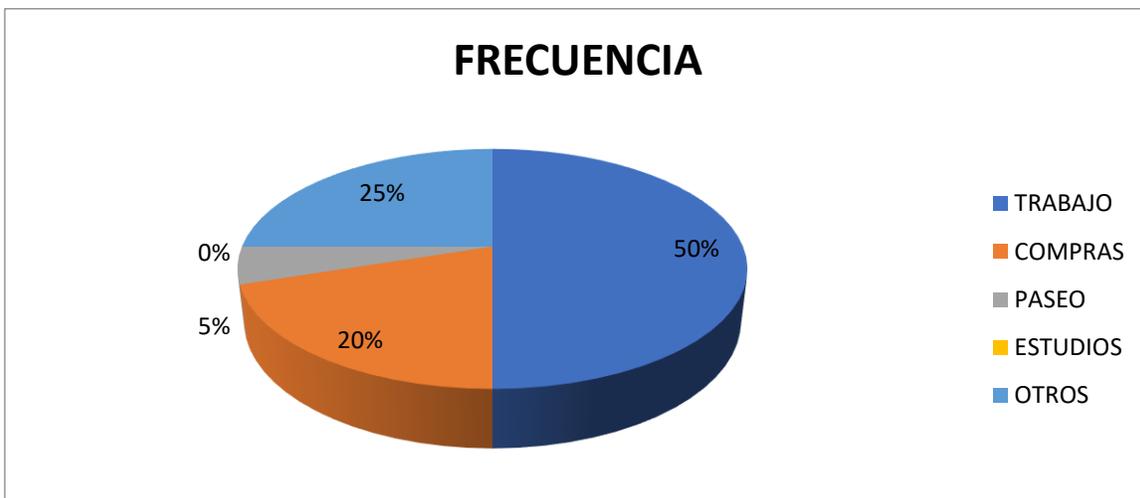
**PREGUNTA # 7.** ¿Cómo observa en estos últimos días la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
No hubo gente caminando por esta calle	---	0%
Poca gente caminando por esta calle	---	0%
Mucha gente caminando por esta calle	40	100%



**PREGUNTA # 8.** ¿A dos años del inicio de la pandemia del COVID-19, que actividades en particular realiza actualmente en esta calle?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Trabajo	20	50 %
Compras	8	20 %
Paseo	2	5 %
Estudios	---	0 %
Otros	10	25 %



**Anexo 5. Concentrado por categorías: consumidores, residentes, comerciantes (dueños o encargados), y empleados**

**CUADRO DE CONSUMIDORES**

ENCUESTADOS	SEXO	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8
1	M	A	B	B	B	----	B	C	B
2	H	B	C	B	B	----	B	C	B
3	M	A	B	B	B	----	B	C	C
4	M	A	A	B	A	C	B	C	B
5	M	B	C	B	B	----	B	C	B
6	H	C	C	B	B	----	A	C	C
7	M	B	C	B	B	----	A	C	B
8	M	C	B	B	A	A	B	C	B
9	H	B	C	B	A	A	B	C	B
10	H	A	C	B	B	----	B	C	B

**RESULTADO TOTAL POR PREGUNTA**

PREGUNTA	RESPUESTA	TOTAL
1.-	A – Todos los días	4
	B – De 4 a 5 días a la semana	4
	C – De 2 a 3 días a la semana	2
2.-	A – Todos los días	1
	B – De 4 a 5 días a la semana	3
	C – De 2 a 3 días a la semana	6
3.-	A - Trabajo	--
	B - Compras	10
	C - Residencia	--
	D - Paseo	--
4.-	A - Si	3
	B - No	7
5.-	A – Utilizo menos la calle	2
	B – Utilizo más la calle	--
	C – Me quedo en casa	1
6.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	2
	B – Poca gente caminando por esta calle	8
	C – Mucha gente caminando por esta calle	--
7.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	--
	B – Poca gente caminando por esta calle	--
	C – Mucha gente caminando por esta calle	10
8.-	A – Trabajo	--
	B - Compras	8
	C - Paseo	2
	D - Estudios	--
	E - Otros	--

### CUADRO DE RESIDENTES

ENCUESTADOS	SEXO	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8
1	M	A	A	C	B	----	B	C	E
2	H	A	C	C	A	A	A	C	E
3	H	A	A	C	B	----	B	C	E
4	M	A	A	C	B	----	A	C	E
5	M	A	B	C	B	----	B	C	E
6	M	A	B	C	B	----	A	C	E
7	H	A	A	C	B	----	B	C	E
8	M	A	C	C	B	----	B	C	E
9	M	A	C	C	B	----	B	C	E
10	H	A	A	C	B	----	B	C	E

### RESULTADO TOTAL POR PREGUNTA

PREGUNTA	RESPUESTA	TOTAL
1.-	A – Todos los días	10
	B – De 4 a 5 días a la semana	--
	C – De 2 a 3 días a la semana	--
2.-	A – Todos los días	5
	B – De 4 a 5 días a la semana	2
	C – De 2 a 3 días a la semana	3
3.-	A - Trabajo	--
	B - Compras	--
	C - Residencia	10
	D - Paseo	--
4.-	A - Si	1
	B - No	9
5.-	A – Utilizo menos la calle	1
	B – Utilizo más la calle	--
	C – Me quedo en casa	--
6.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	3
	B – Poca gente caminando por esta calle	7
	C – Mucha gente caminando por esta calle	--
7.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	--
	B – Poca gente caminando por esta calle	--
	C – Mucha gente caminando por esta calle	10
8.-	A – Trabajo	--
	B - Compras	--
	C - Paseo	--
	D - Estudios	--
	E - Otros	10

### CUADRO DE COMERCIANTES (DUEÑOS O ENCARGADOS)

ENCUESTADOS	SEXO	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8
1	H	A	C	A	B	----	B	C	A
2	H	A	A	A	B	----	A	C	A
3	H	A	C	A	B	----	A	C	A
4	M	A	A	A	B	----	B	C	A
5	H	A	B	A	B	----	B	C	A
6	H	A	C	A	B	----	B	C	A
7	H	A	B	A	B	----	A	C	A
8	H	A	B	A	B	----	A	C	A
9	M	A	B	A	B	----	B	C	A
10	M	A	C	A	B	----	B	C	A

### RESULTADO TOTAL POR PREGUNTA

PREGUNTA	RESPUESTA	TOTAL
1.-	A – Todos los días	10
	B – De 4 a 5 días a la semana	--
	C – De 2 a 3 días a la semana	--
2.-	A – Todos los días	2
	B – De 4 a 5 días a la semana	4
	C – De 2 a 3 días a la semana	4
3.-	A - Trabajo	10
	B - Compras	--
	C - Residencia	--
	D - Paseo	--
4.-	A - Si	--
	B - No	10
5.-	A – Utilizo menos la calle	--
	B – Utilizo más la calle	--
	C – Me quedo en casa	--
6.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	4
	B – Poca gente caminando por esta calle	6
	C – Mucha gente caminando por esta calle	--
7.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	--
	B – Poca gente caminando por esta calle	--
	C – Mucha gente caminando por esta calle	10
8.-	A – Trabajo	10
	B - Compras	--
	C - Paseo	--
	D - Estudios	--
	E - Otros	--

### CUADRO DE EMPLEADOS

ENCUESTADOS	SEXO	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8
1	M	A	C	A	B	----	A	C	A
2	M	A	A	A	B	----	B	C	A
3	H	A	C	A	B	----	A	C	A
4	H	A	B	A	B	----	A	C	A
5	M	A	B	A	B	----	B	C	A
6	H	A	A	A	B	----	B	C	A
7	M	C	C	A	B	----	B	C	A
8	H	A	C	A	B	----	B	C	A
9	M	A	C	A	B	----	B	C	A
10	M	A	C	A	B	----	B	C	A

### RESULTADO TOTAL POR PREGUNTA

PREGUNTA	RESPUESTA	TOTAL
1.-	A – Todos los días	9
	B – De 4 a 5 días a la semana	--
	C – De 2 a 3 días a la semana	1
2.-	A – Todos los días	2
	B – De 4 a 5 días a la semana	2
	C – De 2 a 3 días a la semana	6
3.-	A - Trabajo	10
	B - Compras	--
	C - Residencia	--
	D - Paseo	--
4.-	A - Si	--
	B - No	10
5.-	A – Utilizo menos la calle	--
	B – Utilizo más la calle	--
	C – Me quedo en casa	--
6.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	3
	B – Poca gente caminando por esta calle	7
	C – Mucha gente caminando por esta calle	--
7.-	A – No hubo gente caminando por esta calle	--
	B – Poca gente caminando por esta calle	--
	C – Mucha gente caminando por esta calle	10
8.-	A – Trabajo	10
	B - Compras	--
	C - Paseo	--
	D - Estudios	--
	E - Otros	--

## RESULTADO TOTAL DE LAS 40 ENCUESTAS

PREGUNTA	RESPUESTA	TOTAL
1.- ¿Con qué frecuencia transita usted por la calle 20 de Noviembre?	A – Todos los días B – De 4 a 5 días a la semana C – De 2 a 3 días a la semana	33 4 3
2.- ¿Con qué frecuencia transita usted por esta calle durante los primeros 6 meses de 2020 cuando el contagio de COVID-19 era más intenso?	A – Todos los días B – De 4 a 5 días a la semana C – De 2 a 3 días a la semana	10 11 19
3.- ¿Cuál es el motivo de que se movilizara por esta calle durante esos meses de 2020?	A - Trabajo B - Compras C - Residencia D - Paseo	20 10 10 ---
4.-¿A raíz de la contingencia sanitaria del COVID-19, considera que su dinámica cotidiana ha cambiado al transitar por esta calle?	A - Si B - No	4 36
5.-¿De qué forma ha cambiado?	A – Utilizo menos la calle B – Utilizo más la calle C – Me quedo en casa	3 --- 1
6.- ¿Cómo observó usted la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre durante los meses de mayor contagio del COVID-19 en el 2020?	A – No hubo gente caminando por esta calle B – Poca gente caminando por esta calle C – Mucha gente caminando por esta calle	12 28 ---
7.-¿Cómo observa en estos últimos días la movilidad de las personas sobre la calle 20 de Noviembre?	A – No hubo gente caminando por esta calle B – Poca gente caminando por esta calle C – Mucha gente caminando por esta calle	--- --- 40
8.- ¿A dos años del inicio de la pandemia del COVID-19, que actividades en particular realiza actualmente en esta calle?	A – Trabajo B - Compras C - Paseo D - Estudios E - Otros	20 8 2 --- 10

El total contabilizado en las 40 encuestas de hombres y mujeres participantes es:

**H = 19 y M = 21**

## **Anexo 6. Diario de campo (Observación directa)**

Jueves 3 de marzo de 2022

Son las 11:15 hrs. estoy en la calle 20 de Noviembre de Durango, Durango, casi esquina con Carlos León de la Peña. Se observa bastante movilidad peatonal, han transcurrido 2 días desde que fue día de pago para muchas personas, y es usual ver mucha movilidad por esta calle los primeros días después del pago de quincena, incluso muchos niños de edad escolar acompañando a sus papas, por lo que se deduce que quizás no sean personas que vivan cerca, pues las escuelas que se encuentran por esta calle y por las calles aledañas, solo atienden el turno matutino.

Es casi medio día y el sol está en lo alto, se siente la radiación del sol y el calor sofocante, por lo cual se puede entender la prisa con la que camina la gente por esta calle en las dos direcciones, incluso se observa el mal humor en el semblante de las personas. Término de la observación: 12:30 hrs.

Viernes 11 de marzo de 2022

Son las 11:00 horas, y hoy estoy casi donde inicia la calle 20 de Noviembre al oriente, afuera de Plaza Vizcaya, una plaza comercial donde también se realizan eventos y conferencias, tanto de superación como académicas.

Enfrente de esta plaza se encuentra un edificio que parte de él funge como pequeñas dependencias para los trabajadores del Estado, donde los docentes acuden a realizar diversos trámites, la otra parte del edificio es utilizada por el periódico local “El Sol de Durango”. A dos cuadras hacia el poniente, por esta misma calle se encuentra el edificio de la Sección 12, Sindicato de maestros de educación básica, media superior y superior.

Este tramo es menos transitado, se pueden observar trabajadores yendo y viniendo tanto de las oficinas adjuntas al edificio donde está también el periódico local, así como de la sección 12 y de los eventos que se organizan en Plaza Vizcaya.

También el flujo que transita por esta calle se debe al cambio de horarios continuos en la empresa Teleperformance que está ubicado a 2 cuadras hacia el poniente, a un costado del Sindicato de Maestros.

El tránsito peatonal, es en su mayoría, de trabajadores por esta zona, van y vienen apresuradamente. Se observan pocos niños.

Sábado 19 de marzo de 2022

Este sábado, la observación se realizó a las afueras del mercado Gómez Palacio, por la calle 20 de Noviembre, entre las 10:00 y 11:00 hrs. Usualmente los establecimientos comerciales formales abren sus puertas al público a las 10:00 hrs.

Ya desde esa hora, se observaba gente llegando a esta calle, independientemente de los trabajadores de esos lugares, me refiero a hombres, mujeres y niños arribando a esas horas de la mañana con diversos motivos.

Conforme iba avanzando el tiempo, la calle se iba llenando más y más de personas caminando por sus aceras. La mayoría se veía tranquila, nada apresurada, algunos con cubrebocas, protegidos de nariz y boca, otros más, traían cubrebocas también pero solo les cubría la boca, y a otros solo el cuello.

También había una gran mayoría que no portaba cubrebocas.

Se observa a las personas relajadas, e incluso contentas, una gran mayoría visita los establecimientos comerciales, entre ellos el mercado. Se observa una gran cantidad de personas introduciéndose a este espacio público y otros más saliendo ya con sus compras realizadas, algunos niños sonriendo y mostrando los juguetes que les acaban de comprar.

Jueves 24 de marzo de 2022

Son las 14:00 horas, dos de la tarde, nuevamente estoy casi donde inicia la calle 20 de Noviembre al oriente, afuera de Plaza Vizcaya, donde el día viernes 11 de marzo vine a observar la movilidad peatonal. El propósito de regresar a este punto, era para observar, a esta hora del día, que tanto flujo hay en comparación con el día que vine en la mañana, a lo que se concluye lo siguiente:

Este tramo de la calle 20 de Noviembre es menos transitado, por la mañana hay más movilidad peatonal, sobre todo de trabajadores que van a realizar algún trámite, o van a algún evento en específico a Plaza Vizcaya, es raro ver niños por esta parte de la calle 20 de Noviembre.

En el transcurso de la mañana y hasta las 15:00 hrs. aproximadamente, se observa el grueso del flujo peatonal, ya después de esta hora disminuye considerablemente, ya que las oficinas y el sindicato terminan sus labores en esa hora.

Viernes 1 de abril de 2022

Son aproximadamente las 17:00 horas, cinco de la tarde, y hay mucha gente caminando por la calle 20 de Noviembre, desde la banca donde estoy tomando nota, ubicada en la plaza de Armas, entre 20 de Noviembre y Constitución. Es fácil observar tanto a hombres, mujeres y niños caminar por esta calle. El ir y venir de las personas hace que tropiecen unas con otras, incluso se puede ver a señoras malhumoradas, alguna de ellas va regañando a sus hijos por no caminar rápido, otras solo estiran de la mano a sus pequeños para atravesar la calle.

Una gran mayoría de personas, tanto hombres como mujeres de diferentes edades, se dirigen al banco BBVA que está ubicado en la esquina de la plaza por esta avenida, y se forman para hacer fila y poder entrar a este establecimiento.

Es día de pago para muchos trabajadores, quizás este sea el motivo de que este tan transitada esta calle.

Una gran mayoría de personas, incluso niños, no portan el cubrebocas, aún y cuando es requerido en establecimientos cerrados.

Ya no respeta tampoco la sana distancia, pues en las filas de personas que sobresalen del banco y doblan la esquina hacia el poniente, estas se encuentran tan juntas una tras otra, que si hay 10 o 15 centímetros de distancia, es mucho.

Sábado 9 de abril de 2022

Este día decidí recorrer la calle 20 de Noviembre de oriente a poniente desde la calle Lázaro Cárdenas hasta la calle Miguel de Cervantes Saavedra, en un horario de las 14:00 horas y hasta las 16:20 aproximadamente, y al igual que el sábado anterior, se observa mucha movilidad. Con la confianza, quizás, que hay entre las personas de ya estar vacunados contra el COVID-19. Ya olvidaron ponerse cubrebocas, (la mayoría) y de la sana distancia ni se diga, ya ninguna persona de las que caminan por esta calle, la guarda.

La gente ya anda como si nada, al caminar se atropellan entre sí, incluso hay personas que bajan al arroyo vehicular porque no logran avanzar por la banqueta como ellos quisieran.

Por esta calle, es común ver tanto por la tarde como por la mañana, una gran afluencia peatonal: comprando, paseando, asistiendo a centros religiosos, a eventos culturales, artísticos, por cuestiones de trabajo, a restaurantes, etc.

Domingo 17 de abril de 2022

Son las 18:00 horas, seis de la tarde, este día, el registro de la observación se llevó a cabo desde la calle Patoni hasta la calle Bruno Martínez.

Al igual que el día sábado, el domingo es día de descanso para muchas personas que trabajan, y no se diga para los niños y jóvenes estudiantes, es por esto que es muy común ver mucho flujo peatonal durante estos dos días, tanto por la mañana como por la tarde.

Se puede observar personas haciendo compras, entran y salen de las zapaterías, tiendas de ropa, de celulares, etc., con artículos adquiridos en esos locales comerciales.

También se observan niños pequeños y grandes acompañando a sus papás y abuelos a hacer compras. También entrando a las iglesias del lugar, como la catedral que está ubicada en esta calle, e incluso de paseo, pues algunas de estas personas llegan a la plaza o a la calle Constitución a observar los diferentes eventos culturales y artísticos.

A diferencia de los días entre semana, este día en especial, se ve en el semblante de la gente, pues denotan tranquilidad, y la mayoría no caminan apresurados, aún y cuando hay mucha gente transitando, no se enfadan, e incluso se muestran amables, pues permiten que pasen otras personas, haciéndose a un lado o poniéndose de lado.

Viernes 22 de abril de 2022

Son las 11:00 hrs., es el último día de vacaciones de semana santa para preescolar, primaria y secundaria, según lo marca el calendario escolar. A estas horas de la mañana hay poca gente transitando. Los trabajadores ya están laborando y los niños al no tener clases, están en casa, por eso se puede observar poca gente caminando por esta calle, e incluso, no se les ve con prisa al caminar. Día tranquilo para la circulación peatonal, hasta este momento en que se finaliza la observación: 12:00 del mediodía.

Sábado 30 de abril de 2022

Son las 16:00 hrs., cuatro de la tarde, este día se celebra el día del niño. Hay niños y niñas por toda la calle 20 de Noviembre, de todos los tamaños y edades, van acompañados de su papá, mamá, abuelos o hermanos mayores.

Algunos de estos niños llevan globos, hay algarabía por este día, incluso se pueden observar en muchos negocios motivos alusivos a este día, e incluso música infantil.

En la plaza y en la calle peatonal Constitución, ya se están organizando eventos infantiles.

Tanto del oriente, como del poniente de la calle 20 de Noviembre, se ve cómo van llegando los niños acompañados de adultos. Algunos vestidos con disfraces de personajes, otros con sus trajes de gala, pero imperan los que visten casual y cómodos.

Este día, en este horario, se observa mucha movilidad peatonal con motivo del día del niño, pero también porque para muchos trabajadores es quincena, día de pago. Los bancos ubicados en esta calle están llenos de personas, haciendo filas interminables en los cajeros, pues las sucursales bancarias ya están cerradas.

Jueves 5 de mayo de 2022

Son las 10:00 a. m., día tranquilo en la calle 20 de Noviembre, es día de suspensión de clases para la educación básica, según lo marca el calendario escolar. Muchos niños están en casa disfrutando su día de descanso, pues en la calle se pueden observar adultos en su mayoría, pocos jóvenes y muy pocos niños. No hay gente congestionando la banqueta, y la poca que se ve transitando por la calle, no se nota apresurada por llegar a su destino, cualquiera que este sea, quizás sea porque a esa hora las personas que trabajan ya están en sus labores, o quizás sea porque no tienen apuro de llegar pronto a casa para ir a recoger a los niños de la escuela, cualquiera que sea el motivo, las personas que transitan por esta calle, el día de hoy se ven tranquilas.

Viernes 13 de mayo de 2022

Son las 15:00 horas, tres de la tarde y la movilidad peatonal registrada es la regular a un día viernes por la tarde, mucha gente transitando por esta avenida, entre lo que se puede observar, hombres, mujeres y niños.

Hoy hay algo característico, en el recorrido que he hecho desde donde está el banco BBVA hasta pasando la calle Cuauhtémoc de oriente a poniente, se ha observado pasar varias personas en sillas de ruedas por las aceras de esta calle, claro, acompañadas por algún familiar, quienes empujan la silla de ruedas, incluso también se han observado personas con discapacidad visual, es claro notarlos pues llevan un bastón con el cual se guían al caminar, incluso algunos de ellos se detienen para pedir limosna.

A lo largo de los días de observación pasada, entre los peatones que transitaban, solían pasar uno o dos ya sea en silla de ruedas o con andadera, pero este día y en este tramo rebasaron la cantidad observada. También es importante señalar que todas estas personas en particular, portaban cubrebocas debidamente colocado. Término de la observación: 16:05 hrs.

Sábado 21 de mayo de 2022

Son las 12:08 del mediodía, al igual que los demás sábados registrados, la movilidad peatonal por esta avenida es mucha, conforme pasan los días, las personas cada vez más hacen caso omiso de portar cubrebocas, a pesar de que en la mayoría de los establecimientos comerciales se los exigen. Término de la observación: 13:12 hrs.

Jueves 26 de mayo de 2022

Son las 8:00 hrs., me encuentro fuera de la Escuela primaria # 4, ubicada en la calle 20 de Noviembre. El propósito de hoy es observar si los alumnos, padres de familia y trabajadores del plantel cumplen lo dispuesto por la Secretaría de Educación Pública en el Estado de Durango, sobre la obligatoriedad de portar el cubrebocas dentro de la escuela.

Y efectivamente, todos sin excepción, alumnos, padres de familia que llegaban a dejar a sus hijos a la escuela, y trabajadores de la misma, como maestros, directivos e intendentes, portan el cubrebocas debidamente colocado cubriendo nariz y boca.

Solo me quedé hasta que timbraron para iniciar labores, al cerrar la puerta me retiré a las 8:40. Más tarde, a las 13:00 horas (una de la tarde), regresé para observar lo mismo.

Y al igual que en la mañana, todos, padres que pasaron a recoger a sus hijos, trabajadores del plantel y alumnos traían su cubrebocas, debidamente colocado. Me retiré a las 13:40 hrs.

Viernes 3 de junio de 2022

Son las 7:00 hrs., estoy enfrente de un centro médico llamado “Salud digna”, ubicado en la calle 20 de Noviembre. Desde esta hora del día ya hay mucho tráfico vehicular, quizás sea porque muchas personas se dirigen a sus trabajos, o a sus escuelas, se puede observar dentro de los automóviles que circulan, niños en edad escolar, por lo que se deduce que los llevan a su escuela.

El lugar donde estoy es especialmente característico, pues a simple vista se observa que dentro del inmueble hay muchas personas esperando atención, quizás llegaron desde antes de que abrieran dicho establecimiento.

No solo el tráfico vehicular es alto, pues conforme transcurre el tiempo, la movilidad peatonal se incrementa. Hay grandes filas fuera de “Salud digna” para poder acceder al inmueble. A un extremo se puede observar una carpa habilitada para la atención de la prueba COVID-19, misma que ya no es utilizada, y la cual no hace mucho tiempo, cuando llego la variante de ÓMICRON a Durango, estaba a su máxima capacidad.

La mayor parte de las personas que vienen caminando por esta calle, se dirigen a este lugar en especial, ya sea por un estudio clínico, atención medica general, atención medica con algún especialista, o para adaptarse lentes, cuyos servicios son los que mayormente presta este centro médico.

Las personas que arriban a este lugar, van desde adultos mayores con o sin silla de ruedas, hombres y mujeres, adultos, jóvenes, niños y bebés.

Para poder acceder a este lugar, es requisito indispensable llevar puesto su cubre bocas, cubriendo nariz y boca completamente, a quien no lo trae debidamente colocado, no lo dejan entrar, incluso se le niega el acceso a quien no lleva.

Hasta esta fecha y por lo que se ha podido observar durante estos tres meses, solo los hospitales, o establecimientos donde se recibe atención médica, así como en las escuelas, rigurosamente se cumple con el protocolo de portar cubrebocas. Se da por terminada la observación a las 9:09 hrs.

Sábado 11 de junio de 2022

Son las 16:15 hrs., es un día caluroso, el bochorno después de la lluvia hace que las personas caminen malhumoradas por esta avenida, aun así la movilidad peatonal es mucha, y la gente sigue transitando a pesar del clima. Término de la observación 11:45 hrs.

Jueves 16 de junio de 2022

Son las 18:00 hrs., hoy se registra poca movilidad por la calle 20 de Noviembre. Ha sido un día medio nublado, lo que ha servido para que las personas realicen sus actividades, ya sea de compras, trabajo, pagos etc., con tranquilidad, y no tan enfadados por el calor y la aglomeración de personas como suele ocurrir en días muy soleados y con mucha afluencia peatonal.

Viernes 24 de junio de 2022

Son las 8:30 hrs., estoy frente a la escuela primaria # 4, ubicada en la calle 20 de Noviembre, la escuela abarca casi media cuadra, la entrada no está por esta calle sino por un corredor peatonal, el cual también da acceso al Hospital materno infantil, por lo que se puede observar mucha movilidad de personas llegando a pie desde diferentes puntos.

Papás, mamás y abuelos llevando a los niños a la escuela. Algunos llevan desde un niño hasta cuatro, las edades de estos niños oscilan entre 6 y 11 o 12 años. También se pueden observar algunos médicos y enfermeras caminando por esta calle para llegar al hospital que se encuentra cerca de aquí, al igual que personas que se dirigen posiblemente a ese hospital.

El tramo de esta calle está cerrado por una malla perimetral, por lo que es imposible que las personas que vienen en automóvil propio se puedan estacionar, además de que no está permitido, por lo que se cree que su coche lo estacionaron lejos de este lugar.

Las personas que llegaron en transporte público, tienen que caminar mínimo unos metros desde la parada de autobuses más cercana para poder llegar tanto a la escuela como al hospital.

La actitud de las personas adultas, tanto de hombres como de mujeres, es de estrés y preocupación, ya que la mayoría llegan casi corriendo para poder alcanzar a llegar a la escuela antes de que cierren la puerta, además de que se observa que varios de los papás y mamás, posiblemente, van rumbo al trabajo después de dejar a sus hijos en la escuela, pues van demasiado arreglados a diferencia de otros papás que llegan vestidos en pants y tenis, e incluso las mujeres sin maquillar.

Por otra parte, los doctores y enfermeras van igual de apresurados, quizás por llegar a tiempo también a su trabajo.

Jueves 7 de julio de 2022

Son las 15:00 hrs., los días entre semana, sobre todo de martes a jueves, suelen ser de menor afluencia peatonal, es una característica que se ha registrado en estos meses, independientemente de los días de pago que puedan caer en martes, miércoles o jueves, y por consecuencia, se registrará mucha movilidad peatonal.

Pero este día, y a esta hora en especial, la movilidad peatonal es poca, incluso no se ha observado hasta el momento adultos mayores y niños, las personas transitando por esta calle son hombres y mujeres adultos. Término de la observación: 16:47 hrs.

Viernes 22 de julio de 2022

Son las 10.00 hrs., es periodo vacacional escolar. Se observa poca movilidad a esta hora, aun así, hay hombres y mujeres caminando por esta calle, la mayoría entran y salen de comercios y servicios, muchos de ellos continúan su trayecto en ambos sentidos, ensimismados algunos de ellos en sus teléfonos móviles. La mayoría ya no porta cubrebocas, día caluroso y bochornoso, consecuencia de la lluvia y las altas temperaturas. Término de la observación: 11:45 hrs.

Sábado 30 de julio de 2022

Son las 12:00 horas, medio día, es día de quincena. Se observa mucha movilidad peatonal por esta calle en ambos extremos del arroyo vehicular. Las banquetas están llenas de personas, unas van y otras vienen.

Es muy común ver llena esta calle en días de pago. Entre la gente que camina por esta calle están hombres, mujeres, adultos, incluso algunos adultos mayores caminando y uno que otro con bastón, andadera o silla de ruedas.

También hay niños pequeños y grandes, jóvenes y jovencitas.

Al centro comercial "Coppel", entran y salen muchas personas, atropellándose entre sí para poder salir o acceder al lugar.

Igual pasa en los bancos como ya es costumbre en los días de pago, grandes filas para poder entrar y, grandes filas para acceder a los cajeros. Término de la observación: 14:10 hrs.

### Anexo 7. Camellón central



### Anexo 8. Personas discapacitadas exponiéndose al virus



**Anexo 9. Comerciantes informales obstruyendo la movilidad peatonal**



**Anexo 10. Banquetas angostas**

