

Ciudad joven. México, congreso nacional de jóvenes comprometidos con las ciudades

Hofmann Aguirre, Víctor Hugo

2013-12

<http://hdl.handle.net/20.500.11777/3437>

<http://repositorio.iberopuebla.mx/licencia.pdf>

CIUDAD JOVEN, MÉXICO

Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades

[MEMORIA Y MANIFIESTO]

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

Biblioteca Interactiva Pedro Arrupe SJ

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación

Ciudad joven, México: Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades (memoria y manifiesto)

1. Urbanismo - Puebla - México – Congresos. 2. Áreas metropolitanas - Puebla - México – Congresos. 3. Ecología urbana – Puebla - México – Congresos. 4. Desarrollo sustentable - México – Congresos. I. Hofmann Aguirre, Víctor Hugo, compilador. II. Morales García de Alba, Emma, compilador. III. título.

HT 334.M6 C584.201

Ricardo Escárcega Méndez

COORDINACIÓN EDITORIAL

Juan Jorge Ayala

CORRECCIÓN

Pedro Bouret

DISEÑO Y FORMACIÓN TIPOGRÁFICA

Pedro Bouret

DISEÑO DE PORTADA

Primera edición, 2013

DR © Universidad Iberoamericana Puebla

Bldv. Niño Poblano 2901, U. Territorial Atlixcáyotl

Puebla, México

Información y ventas:

<http://libros.iberopuebla.mx/>

correo: libros@iberopuebla.mx

DR © FOROPOLIS, A. C.

Insurgentes Sur #1855-901, Colonia Guadalupe Inn,

Delegación Álvaro Obregón, 01020, México, Distrito Federal.

Tel: (55) 56617521

foropolis.mx@gmail.com

ISBN: 978-607-7901-45-7

Impreso y encuadernado en México

Printed and bounded in Mexico

La Universidad Iberoamericana Puebla agradece la aportación económica y el apoyo institucional de FORÓPOLIS A.C. y del Instituto Municipal de Planeación de Puebla para la realización de esta obra

Índice

- I Palabras de bienvenida, David Fernández Dávalos
- III Presentación de Alfonso Iracheta, Presidente de Forópolis A.C.
- V Mensaje de Gerardo Vargas, subsecretario de Desarrollo Urbano y Ordenamiento Territorial del Gobierno del estado de Puebla
- VIII Agradecimientos e introducción, Víctor Hugo Hofmann y Emma Morales, Programa de Maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable/Departamento de Arte, Arquitectura y Diseño

MEMORIAS

01 NUEVAS CENTRALIDADES

05 La ciudad gentrificada. Angelópolis, Puebla

Melissa Schumacher, arquitecta por la UDLAP, máster en Urbanismo por la UPC Barcelona, es directora de Cardus, revista de Estudios Urbanos, actualmente estudia un doctorado en Urbanismo, en Alemania

17 ¿Las ciudades necesitan de nuevas centralidades? La experiencia reciente de las grandes intervenciones territoriales en México

Ussiel Orlando García Moreno, subdirector de Programas Regionales, de la Dirección General de Desarrollo Territorial de SEDESOL

39 El concepto de socioecosistema en la interpretación territorial. Una visión desde el pensamiento ambiental

Apolo González Martínez, ejecutivo de proyecto del Programa Universitario de Estudios Metropolitanos de la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco

47 MOVILIDAD URBANA

51 Señalización vial, del cuento a la realidad social

Santiago Osnaya Baltierra, alumno del posgrado en Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco

63 Ecobici: una mirada en movimiento

Paola Jimena Flores Miranda, Adriana Jiménez Flores, Tannia Fabiola Medina Estrada, Miriam Monterrubio Hernández y Rodolfo Roque Gutiérrez, alumnos del programa de maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco

79 REVITALIZACIÓN DE ÁREAS CENTRALES

83 El Centro Histórico como vitalidad

Francisco Fidel Teomitz Sánchez, alumno del programa de maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable de la Universidad Iberoamericana Puebla

97 ESPACIO PÚBLICO

101 Democratización del espacio público

Nuri Mouriño Carretero, arquitecta por el Instituto de Estudios Superiores de Monterrey, campus Ciudad de México y consultora independiente

111 Puebla, Ciudad Mural. La intervención artística en búsqueda de la dignificación y regeneración del Barrio de Xanenetla, Puebla.

Colectivo Tomate, grupo multidisciplinario e independiente, formado por jóvenes agentes de cambio que trabajan por un país socialmente justo con una presencia humana ambientalmente sustentable y espiritualmente plena

117 OPORTUNIDADES PARA LOS JÓVENES

121 El fenómeno urbano y las expectativas profesionales para intervenir en él

Enrique Soto Alva, coordinador de la licenciatura en Urbanismo, UNAM y presidente de la Asociación Nacional de Instituciones de la Enseñanza de la Planificación Territorial, el Urbanismo y el Diseño (ANPUD).

139 Diseño Participativo Virtual. Facebook: Una nueva herramienta de apoyo para los talleres de diseño participativo

Gemma Elizabeth Sánchez R., Dulce María Barbosa G. y Stefania Biondi, egresadas y coordinadora respectivamente, del programa de maestría en Nuevo Urbanismo del Instituto de Estudios Superiores de Monterrey, campus Querétaro

157 Xochitlán de Vicénte Suárez: oportunidades para los jóvenes en una zona rural de la Sierra nororiental de Puebla

Xanat Xocheli Soto Aguirre, estudiante de la licenciatura en Arquitectura de la Universidad Iberoamericana Puebla

167 **MANIFIESTO DE LOS JÓVENES
DE MÉXICO POR LAS CIUDADES**

Palabras de bienvenida

Distinguidos miembros de la mesa de honor,
amigas y amigos todos:

Les ruego me disculpen por comenzar este mensaje de bienvenida con una anécdota personal. Son licencias que pueden darse los rectores...

Mientras cursaba la maestría en Sociología en la Iberoamericana Ciudad de México tuve la oportunidad de asistir a una conferencia internacional sobre derechos humanos en la ciudad de Túnez. A mi regreso debía presentar un trabajo final para aprobar la materia sobre desarrollo urbano y regional, por lo cual, en cada uno de los recesos de la conferencia, me dedicaba a estudiar algunos textos de Henri Lefebvre, Castells, Habermas y Le Corbusier.

Había ya alcanzado a leer las fotocopias correspondientes a un par de trabajos de Lefebvre y Habermas y me faltaban todavía los de los otros dos autores cuando, de pronto, misteriosamente, de varios de los cuartos del hotel donde nos hospedábamos fueron sustraídos documentos de todo tipo, entre ellos, los de Castells y Le Corbusier. Yo perdí algunas herramientas teóricas, otros compañeros perdieron apuntes, documentos personales, escritos académicos.

Por supuesto, hicimos de inmediato la denuncia pública, responsabilizando de espionaje y de la desaparición de nuestros documentos a la policía política del régimen de Ben Ali —el mismo que recientemente cayó ante el empuje democrático de su pueblo—. La lección que obtuve del incidente fue doble: que los regímenes autoritarios temen al conocimiento, pero que también temen a los jóvenes inquietos que quieren comprometerse con su entorno.

El objetivo de aquella maestría viene muy a cuento con el tema y la orientación que se ha querido dar a este Congreso de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades: clarificar y aportar en la resolución del problema del “habitar” en el mundo actual, particularmente del “habitar” en la ciudad.

En el fondo, el reto que pretenden ustedes asumir en este congreso no es otro que el desafío del establecimiento de nuevas relaciones vitales dentro de la gran ciudad y con el entorno.

Como ustedes saben, la concentración creciente de grandes masas y la especulación con el suelo han hecho que los espacios vitales se aparten de las relaciones humanizantes y se coloquen al margen de las exigencias del valor de uso del suelo y la vivienda. Hoy son más bien los imperativos económicos los que determinan el crecimiento descontrolado y el ordenamiento caótico de las ciudades y del *hábitat* en su conjunto.

Por esto, las dos clases de imperativos funcionales de la ciudad, el del mercado y el de la planificación municipal y estatal, se contraponen e influyen mutuamente, se entrecruzan e imponen a los espacios arquitectónicos y sociales un sistema nuevo de dependencias.

Pareciera hoy, desde el discurso de la dominación, que no hay mucho qué oponer a la dinámica propia del crecimiento económico asimétrico

y a la miseria social de las grandes masas. El idealismo y el pensamiento utópico han abandonado sus intenciones originarias, empujados por las tesis del pensamiento único.

Desde esta óptica dominante y avejentada, las sociedades modernas con sus interrelaciones sobrepasan con mucho las dimensiones de un mundo vital susceptible de planificación. Lo que ahora es funcional al sistema, a la economía del libre mercado irrestricto y a la administración del poder –por ejemplo, la concentración en los núcleos urbanos a causa del aumento en los precios del suelo o la generación de cinturones suburbanos carentes de servicios– no es de ninguna manera funcional en el horizonte de las necesidades vitales de los habitantes.

De esta forma, los problemas de la gestión del *hábitat* no son, en lo fundamental, problemas de diseño en sí, sino problemas derivados del fracaso en la dirección, derivados de la imposición de fórmulas anónimas sistémicas que afectan profundamente a los mundos ciudadanos.

En esta posmodernidad vigente, luego de un siglo de críticas a la gran ciudad y de una lista de innumerables y siempre fracasados intentos por garantizar su equilibrio y su entorno, Habermas plantea, por ejemplo, si no estará ya superado el concepto mismo de ciudad.

Si este diagnóstico es correcto, se confirma la necesidad de buscar nuevas soluciones, soluciones jóvenes, alejadas de las corrientes autoritarias e impuestas en automático por el sistema social vigente.

El congreso que ahora iniciamos quiere recoger, entonces, los problemas sin resolver que las arquitecturas y la planeación urbana han dejado en la penumbra. Entre otras cosas, la colonización y ruptura del mundo vital por los imperativos de los sistemas dependientes de acción económica y administrativa, en perjuicio de las grandes masas de empobrecidos sociales.

Con este espacio de encuentro, la Iberoamericana Puebla quiere contribuir a generar profesionistas jóvenes que no sólo conozcan las teorizaciones y dominen los procedimientos técnicos sino, además, que orienten su quehacer al logro de una sociedad que asegure la viabilidad de sus actividades productivas, que garantice una relación responsable con su entorno natural, y que proponga la equidad y justicia social a sus miembros.

Superar la colonización y ruptura de los mundos vitales por imposiciones anónimas supone hacer efectiva la democratización de la sociedad, así como la elaboración de propuestas novedosas para el reequilibrio urbano desde el ejercicio de la planificación participativa.

Los jóvenes y sus perspectivas son hoy imprescindibles para enriquecer teóricamente la realidad y buscar modelos de intervención urbana innovadores en el horizonte de la generación de una sociedad más justa y más humana.

Por esto nos da mucho gusto que estén con nosotros.

Bienvenidos, bienvenidas.

DAVID FERNÁNDEZ DÁVALOS

20 DE ABRIL DE 2012

Presentación

Cuando el grupo de jóvenes de FORÓPOLIS, encabezados por Víctor Hugo Hofmann y Emma Morales, de la Universidad Iberoamericana Puebla, propuso realizar un congreso para reunir a jóvenes preocupados y comprometidos con la ciudad, el Consejo Directivo de nuestra organización no sólo lo aprobó, sino que lo celebró por ser una iniciativa fundamental para incorporar más a este sector en la lucha por ampliar los espacios para el debate sobre nuestras ciudades.

Es evidente –y penoso– que desde hace por lo menos tres décadas la sociedad mexicana marginó de sus preocupaciones fundamentales el ordenamiento y la sanidad ambiental de nuestras ciudades, no obstante que año con año se concentra más población en ellas y que esta población está mayoritariamente carente de oportunidades para asentarse adecuadamente en las áreas designadas para ser urbanizadas de manera organizada.

Mención especial debo hacer sobre la dimisión gubernamental de orientar el crecimiento urbano y controlar los excesos de los mercados inmobiliarios y, también, de su baja capacidad para ofrecer espacios habitacionales bien localizados y servidos a los más pobres y para crear las infraestructuras y el espacio público que una comunidad urbana requiere.

El resultado ha sido una ciudad que se transforma a una velocidad sorprendente y que, cada vez más, evidencia el drama de la urbanización descontrolada, fracturada, segregada e insostenible ambientalmente que ha caracterizado a México.

Es esta la ciudad que le estamos heredando a los jóvenes y sobre la que, por respeto elemental y por vergüenza generacional, debemos actuar ya para detener las inercias negativas e impulsar las positivas, encendiendo una luz que permita vislumbrar una ciudad distinta más equitativa en lo social, competitiva y complementaria en lo económico, ordenada espacialmente y sustentable en su relación con el ambiente y los recursos naturales de su territorio.

Esto lo han percibido muchos jóvenes y se han sumado a movimientos como el de FORÓPOLIS para mostrar con su energía y talento que es posible una realidad diferente. Su compromiso por la ciudad, materializado en proyectos y acciones concretas con conocimiento y con método, ha sido puesto a debate en este congreso y nos ha dejado una lección: ante la indiferencia y baja responsabilidad de muchos, especialmente los que tienen a su cargo las ciudades y los que las impactan con sus edificaciones e instalaciones, los jóvenes de diverso origen y formación asumen un compromiso para recuperarlas y para hacerlas más habitables.

No hay presente con futuro si no aprendemos de nuestro pasado y, con humildad y con conocimiento, reconocemos errores y hacemos los virajes necesarios para recomponer el rumbo. Hoy, con los jóvenes comprometidos con sus ciudades, se ha abierto un panorama con nuevas esperanzas que debemos construir todos. La clave es sumar conocimiento y experiencia con empuje

y talento. Si permanece el compromiso ya mostrado, veremos mucho más congresos en los que el diálogo y el debate sean el remanso necesario para la reflexión y la evaluación.

ALFONSO IRACHETA

PRESIDENTE NACIONAL DE FORÓPOLIS
LERMA, MÉXICO, 4 DE MAYO DE 2013

Mensaje

Llevar a cabo el 1^{er} Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades en la ciudad de Puebla tiene una especial implicación, ya que esta urbe forma parte de la 4^a Zona Metropolitana (ZM) más importante del país: conformada por Puebla-Tlaxcala. Es una de las seis principales zonas metropolitanas de tipo interestatal y está constituida por 39 municipios donde se alojan alrededor de 2.7 millones de habitantes, 2.43% del total nacional. Esta ZM se caracteriza por una baja densidad urbana, de tan sólo 76.6 hab/ha, que es 31% menor al promedio nacional de las ZM. Destaca entonces que, a escala nacional, en 59 ZM viven 63.8 millones de mexicanos, 56.8% del total nacional y 73% del total de la población urbana. “Actualmente esto es una realidad: México es un país urbano-metropolitano, aunque paradójicamente la legislación nacional y las políticas públicas territoriales no han reconocido aún este fenómeno.¹”

El estado de Puebla: concentración y dispersión

El estado de Puebla, al igual que todo el país, sufrió cambios demográficos sustantivos en la segunda mitad del siglo pasado y la primera década de este siglo (1950-2010), pasó de 1.6 a 5.8 millones de habitantes, convirtiéndose en la quinta entidad más poblada del país con 5.8 millones de habitantes, 5.2% de la población nacional. En este sentido, se distingue la alta concentración y dispersión poblacional de manera simultánea, con un total de 4.2 millones de habitantes en 302 localidades urbanas y una dispersión rural de 1.6 millones de habitantes en 6,098 localidades menores a 2,500 habitantes. Tres de cada 10 habitantes en Puebla viven en localidades rurales por encima del promedio nacional de sólo 2 habitantes.

Situación de las ciudades en 2012

Este fenómeno de concentración y dispersión de los asentamientos humanos, junto con el proceso de metropolización nacional, produjo en los últimos treinta años que se duplicara la población, mientras la superficie de las ciudades creció hasta siete veces. “Hoy, todas las ciudades tienen una estructura dispersa, segregada e insustentable, generándose en consecuencia una aguda pobreza urbana, elevados costos de dotación de servicios públicos, cuando los hay, e infraestructura, una elevada contaminación ambiental y la carencia de sistemas adecuados de movilidad urbana.²”

En este contexto, el desarrollo regional y urbano se convierte en un aspecto estratégico de política nacional, en materia del ordenamiento territorial.

1 Memoria de la Mesa Interparlamentaria para la Reforma Metropolitana. Dr. Alfonso Iracheta Ceneorta (coordinador técnico), Ma. Angélica Luna Parra (coordinadora técnica), Víctor Ramírez Navarro (asesor jurídico), octubre de 2010, Torreón, Coah., México.

2 *Ibidem*.

Ciudad joven México

En este contexto, llevar a cabo el Congreso de FORÓPOLIS con Jóvenes Comprometidos con las Ciudades, preocupados e interesados en la problemática del desarrollo regional y urbano, donde se analizaron temas como la movilidad urbana, la revitalización de áreas centrales, las nuevas centralidades, el espacio público y, en especial, las oportunidades para los mismos en las ciudades, tiene una especial y significativa relevancia, ya que México actualmente es un país de jóvenes.³

Durante estos dos días del congreso, 400 jóvenes de diversas regiones de nuestro país han respondido: cómo ven sus ciudades, qué esperan de ellas, qué pueden y qué están dispuestos a hacer por su desarrollo y qué se necesita hacer por las ciudades. “Demostrando a través de las ponencias y discusiones presentadas, que en México se tienen las propuestas y la firme convicción que en nuestras ciudades se pueden hacer lugares de vida buena para las personas.”⁴

GERARDO VARGAS

SUBSECRETARIO DE DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL
GOBIERNO DEL ESTADO DE PUEBLA
ABRIL DE 2012

3 INEGI, XX Censo de población y vivienda, en México 50% de la población tiene 26 años o menos.

4 Manifiesto de los Jóvenes de México por las Ciudades, Puebla, 2012

Agradecimientos

En noviembre de 2009, en el marco del Congreso Nacional de Suelo Urbano realizado en Mérida, Yucatán, el doctor Alfonso Iracheta nos hizo la invitación para realizar dos acciones a quienes conformamos el Programa de Maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable de la Ibero Puebla; el primero, un taller sobre el tema de Gobernabilidad Metropolitana en la Zona Metropolitana de Puebla, dirigido a los alcaldes electos de esta zona y a quienes llegarían a ser, después de ese momento, sus funcionarios y regidores en materias de desarrollo urbano y medio ambiente, el cual fue realizado exitosamente en el mes de septiembre de 2010.

La otra invitación consistió en la realización de un congreso nacional de jóvenes en torno a las ciudades, que se potencializó debido a que en ese momento estaba gestándose la asociación FORÓPOLIS, con una mínima participación de jóvenes, lo que nos motivó a buscar una representación nacional de los jóvenes interesados y comprometidos en mejorar las condiciones de vida de las personas y el medio que los rodea en las ciudades de nuestro país.

En un primer momento, conscientes de la responsabilidad que representa un congreso de esa magnitud, manifestamos el interés en realizarlo, pero fue hasta a inicios del año 2011 cuando se consideró que era el momento adecuado para concretarlo, por lo cual se contactó a Roberto Eibenschutz y a Alfonso Iracheta, de quienes se obtuvo el aval y apoyo; a ellos se sumaron por parte de FORÓPOLIS el vicepresidente regional, Francisco Vélez y los miembros del Consejo Directivo y de la Junta de Honor. A partir de ese momento se expuso el proyecto del congreso a las autoridades de la Universidad Iberoamericana Puebla y se obtuvo el aval del rector, David Fernández, y del director general académico, Marco Antonio Bran. A lo largo de ese año se tuvieron reuniones mensuales, a las cuales se sumaron universidades y asociaciones civiles de todo el país e incluso del extranjero.

Para la concreción de este congreso, se gestionaron y obtuvieron patrocinios por parte del gobierno del estado de Puebla, a través del arquitecto Gerardo Vargas y del Instituto Municipal de Planeación de Puebla, por el licenciado Luis Olmos; sin su apoyo no se habría realizado este encuentro.

El Primer Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades, con el tema “Ciudad Joven”, se llevó a cabo los días 20 y 21 de abril de 2012 en las instalaciones de la Ibero Puebla con 36 ponencias, de las cuales 9 fueron magistrales de jóvenes mexicanos menores de 40 años, líderes de opinión en el ámbito nacional e internacional: Enrique Betancourt, Benjamín Campos, Daniel Escotto, Ximena Iracheta, Ussiel García, Alberto Martínez, Xavier Treviño, Enrique Soto y David Vaner –socio de Tatiana Bilbao–. Participaron 19 universidades entre públicas y privadas, numerosas asociaciones civiles nacionales e internacionales; contamos también con la representación del gobierno federal, el gobierno de la ciudad de México, despachos y consultorías privadas. En total, se alcanzó una participación de 16 estados del país y la presencia de 360 personas. Los cinco temas que se desarrollaron fueron: nuevas centralidades, movilidad urbana, revitalización de áreas centrales, espacio público y oportunidades para los jóvenes.

La presente Memoria, junto con el Manifiesto de los Jóvenes de México por las Ciudades, son producto de este encuentro. Ambos representan no sólo una profunda y muy sentida reflexión de la ciudad que queremos, que necesitamos y que vivimos, sino también una denuncia de la ciudad que padecemos, que sufrimos y toleramos. Este congreso y los productos derivados de él son un grito de inteligencia, de reflexión y de deseo por tener una ciudad en estado de habitabilidad, que sean vivibles, que se gocen; simplemente, que generen condiciones básicas e indispensables para un pleno desarrollo humano y contribuyan a construir felicidad de las personas.

VÍCTOR HUGO HOFMANN Y EMMA R. MORALES

COORDINADORES GENERALES DEL PRIMER CONGRESO NACIONAL
DE JÓVENES COMPROMETIDOS POR LAS CIUDADES, 2012

REPRESENTANTES DE LOS JÓVENES DE FORÓPOLIS, A.C.

PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GESTIÓN Y DISEÑO URBANO SUSTENTABLE
DEL DEPARTAMENTO DE ARTE, DISEÑO Y ARQUITECTURA
DE LA UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

NUEVAS CENTRALIDADES





LA CIUDAD GENTRIFICADA: ANGELÓPOLIS, PUEBLA

Melissa Schumacher

INTRODUCCIÓN

Los procesos de transformación en las ciudades mexicanas han obedecido a los cambios en las actividades de la población y la creación de diferentes tipos de infraestructura, donde el territorio agrícola ha cedido espacio frente a la inminente expansión urbana. En este aspecto, la periferia mexicana se ha convertido en un espacio de interés para diferentes actores sociales, desde los especuladores inmobiliarios, inversionistas, gobierno, usuarios, hasta el interés de los propietarios campesinos por mejorar su calidad de vida. Este hecho resalta la gran demanda de suelo urbanizable que sigue persistiendo en el crecimiento periurbano, lo que produce modelos de urbanización que segregan y dispersan a la población.

En palabras de Manuel Castells (1974), lo *urbano* es una forma particular de ocupación del espacio por una población, con este término se designa asimismo otro tipo de dicotomía entre lo urbano/metropolitano, quedando insertada la ciudad como un lugar geográfico donde se instala la superestructura político-administrativa de una sociedad. Esta serie de implicaciones urbanas se ven traducidas en una población en constante movimiento, es el caso de la ciudad de Puebla y los municipios que la rodean. El crecimiento que ha tenido en los últimos treinta años ha venido a estratificar las interacciones sociales. Puebla representa un ejemplo icónico de la problemática de la ocupación del suelo en su área metropolitana, es de interés para esta investigación reflexionar acerca de los procesos de transformación urbana que ha generado nuevas estructuras sociales a través de espacios residenciales y comerciales; claros casos que revelan la contradicción entre los planes de desarrollo frente a la ocupación real del territorio.

Las dinámicas de crecimiento han generado desplazamientos de las clases medias y altas hacia las nuevas urbanizaciones residenciales y cambios sociales en los antiguos pobladores rurales del lugar. De los 38 municipios que conforman la Zona Metropolitana de Puebla, uno de los más representativos de las dinámicas de crecimiento exponencial es San Andrés Cholula, que de ser un barrio predominantemente rural, se transformó en un extenso municipio, epicentro de la imagen metropolitana de la ciudad.

Como muchos de estos municipios conurbados, Puebla y San Andrés Cholula han jugado un papel importante en la consolidación de la franja rural/urbana y la extensión periférica más allá de lo pensado por los urbanistas más incrédulos. Su crecimiento urbano sigue en aumento y difiere en algunos aspectos a otras ciudades del país, principalmente por los cambios en los estilos de vida de la población y la integración mayoritaria a la sociedad de consumo.

ILUSTRACIÓN 1. VISTA DE LA ZONA DE ANGELÓPOLIS Y LAS ANTIGUAS TIERRAS DE CULTIVO



Foto: Autor.

¿QUÉ ESTÁ PASANDO EN LA PERIFERIA?

En los estudios sobre la expansión territorial en las ciudades, López (1995) profundiza en las dinámicas espaciales y territoriales, principalmente sobre las implicaciones de carácter social y económico. El autor señala que el ordenamiento del territorio se debe apreciar con una mirada crítica hacia las dinámicas que actúan como variables independientes, es decir, se deben superar las contradicciones sociales que influyen en la explosión de la ciudad. Como ejemplo de las dinámicas encontramos el crecimiento demográfico, Bazant (2008) indica que México ha pasado por un largo proceso de consolidación de las poblaciones rurales a las urbanas, de ser un país primordialmente rural, su transformación espacial lo convirtió en un país meramente urbano. Durante 1980-1990 comienza a decrecer la tendencia con 2.3% anual de 1990 al 2000 con 1.6%. Sin embargo, señala también que a pesar de la tendencia a la baja en el crecimiento demográfico nacional, las ciudades del país siguen experimentando una acelerada expansión, de 1980 a 1990 la población urbana aumentó a 13.6 millones con 7.6% anual. Esta tendencia de urbanización se mantuvo de 1990 al 2000, aunque con tasa decreciente y en la primera década del siglo XXI la población urbana representa casi 75% de la población total con sus más de 112 millones de habitantes.

A escala estatal, Puebla alberga 72% de población urbana y 28% de población rural, siendo la capital la cuarta ciudad en importancia dentro de México con una población de 2,092,902 millones de habitantes en su zona metropolitana (INEGI, 2010); a éstos se integra el municipio de San Andrés Cholula que en el año de 1990 contaba con 18,359 habitantes y para el 2010 contaba con 100,439. Dicha zona ha experimentado un crecimiento exponencial de su población en las últimas décadas, de manera que en los últimos diez años se ha consolidado la conurbación de ciertos municipios dentro de la periferia y su expansión se ha extendido hacia las zonas de uso agrícola.

El proceso de periurbanización de la ciudad de Puebla se consolidó en la década de los setenta, la conformación espacial de la metrópoli es definida por López (1995) en tres áreas urbanas:

- a) *La ciudad dominante.* Comprende el asentamiento novohispano con los barrios indígenas como parte de los límites de la ciudad hasta la década de 1920.
- b) *La periferia consolidada.* Antiguas propiedades como ranchos y haciendas que se encontraban a las afueras de la ciudad y fueron urbanizadas para el mercado formal de 1940 a 1960.
- c) *La periferia de expansión intermunicipal.* Zonas rurales y comunales de densidad baja y que fueron desarrolladas de 1960 al 2000. En este punto se encuentra la anexión de municipios como San Pedro Cholula, San Andrés Cholula, Cuautlancingo, Coronango, etcétera.

Tradicionalmente, la trama urbana de Puebla y Cholula mantuvo durante décadas el modelo ortogonal para el crecimiento de ciudades, conservando la centralidad que representaba el casco histórico como eje comercial de la vida urbana. Hoy este modelo de centralidad se ha delegado hacia un foco turístico y en menor medida comercial, generando en la sociedad contemporánea nuevas centralidades residenciales, comerciales y de servicios que, en muchas ocasiones, tienen poca relación entre sí y están definidas por una creciente sociedad de consumo.

Esta situación se ha acentuado por la intervención de tres tipos de actores sociales que han fomentado los cambios de suelo, la necesidad de vivienda y la especulación de la tierra:

- a) *El Estado.* Durante décadas de administración, las políticas públicas han representado malas decisiones y trasposos de responsabilidades en la dotación de vivienda y suelo urbanizable para la población. En este último aspecto el Estado ha delegado la construcción y suministro de vivienda a la iniciativa privada.
- b) *El constructor.* Los intereses económicos de las empresas inmobiliarias y constructoras han venido degradando en los últimos años el concepto de calidad de vida y habitabilidad en la vivienda, prevaleciendo el enriquecimiento que conlleva a la dotación de vivienda masiva mediante la explotación de las necesidades del derechohabiente a una vivienda digna. El flujo de capital en la construcción ha sido el principal responsable de los cambios de uso de suelo y la compra de grandes extensiones de tierra en zonas periféricas a bajo coste.
- c) *El ejidatario/propietario.* El campesino o agricultor, poseedor de suelo agrícola, ha sido el mayor afectado en el proceso de periurbanización en la franja rural/urbana. En parte ha sido actor directo de los cambios sociales en el fenómeno de urbanización de

las áreas rurales; por otro lado, la necesidad de mejores oportunidades de vida lo ha llevado a vender su patrimonio a muy bajo coste al Estado y la iniciativa privada. La falta de mecanismos y ayuda al campo ha convertido nuestras áreas rurales en urbanizaciones masivas, difusas, sin identidad ni servicios.

Estos tres actores se involucran directa o indirectamente con el consumidor final: el habitante o comprador de vivienda. Las necesidades de dicho consumidor son las más explotadas por parte de la iniciativa privada, quien oferta visiones muy restringidas de propuestas habitacionales. Por un lado se tiene la vivienda de interés social, por otro la vivienda de interés medio y la residencial, modelos muy estandarizados y que incluso no varían de región en región. Muchas veces la demanda por vivienda es tan alta y las opciones tan reducidas, que es difícil imaginarse propuestas de usos mixtos o con alternancia de edificaciones verticales y unifamiliares.

Con esta visión mercadológica, los nuevos asentamientos humanos de ciudades como Puebla realizan un intento por emular la imagen urbana y estilo de vida de países desarrollados. Como parte de una negación de la realidad social, Muxí (2009) critica dicho modelo de segregación donde la población urbana se está quedando cada vez más aislada como consecuencia de vivir en una sociedad de abismales diferencias sociales. Asimismo, la especialista señala que la ciudad se transforma en espacios privados/individuales sin relación con el espacio público. De forma similar, los estudios antropológicos de Lewis (1961) señalan que los antagonismos de clases, los problemas sociales y las necesidades de cambio, son un factor dinámico que afecta la participación en la esfera de la cultura mexicana, creando una subcultura estratificada por sí misma.

Aunado a la estandarización de los espacios suburbanos, encontramos en la Zona Metropolitana de Puebla dos modelos de crecimiento exponencial:

1. *Urbanización extensiva habitacional.* Antiguo territorio agrícola y de tenencia ejidal donde las constructoras han desarrollado modelos extensivos de vivienda unifamiliar de baja densidad. Los dos tipos de edificación que se encuentran en dicho modelo y que tienen como característica la escasa interdependencia urbana son:
 - a. Vivienda de interés social
 - b. Vivienda de interés medio y residencial
2. *Urbanización unifamiliar formal e informal.* Parcelas agrícolas que han cedido terreno a la metrópoli a través de la lotificación y fragmentación de la propiedad privada (terrenos de cultivo principalmente) para uso habitacional y comercial. En este tipo de urbanización encontramos dos vertientes, que suelen encontrar problemas por la tenencia de la tierra y los usos de suelo:
 - a. Lotificación de parcelas agrícolas
 - b. Edificación de vivienda informal

La falta de cultura en materia de planificación urbana resalta la problemática anterior. Son pocos o nulos los planes gubernamentales que se cumplen en las proyecciones de crecimiento urbano y muchas las excepciones que se van presentando con los cambios de administración municipal y estatal. La falta de continuidad en las políticas públicas encarece las probabilidades de mejorar la planificación de la ciudad, priorizando las actividades o proyectos que beneficien las campañas políticas y no lo que verdaderamente necesita la población.

ILUSTRACIÓN 2. NUEVAS CENTRALIDADES RESIDENCIALES EN LA ZONA DE ANGELÓPOLIS



Foto: Autor.

EL MODELO ANGELÓPOLIS: CIUDAD GENTRIFICADA

Al referirse a la *ciudad gentrificada*, nos remontamos a los diferentes modelos de ocupación urbana en la Inglaterra decimonónica, donde la burguesía o alta sociedad (*“gentry”*) originaba la *“gentrification”* (Merriam-Webster, 2012) como forma de desplazar a una población de un barrio deprimido para someterlo a un proceso de aburguesamiento, como ha sucedido en barrios clásicos e históricos en ciudades europeas y de Estados Unidos. Los estudios de Hannerz (1986) reivindican los cambios estructurales en la sociedad contemporánea; él define la gentrificación como un fenómeno global en el que la densidad es una variante relativa y no absoluta para la definición de las cuestiones urbanas. Su trabajo realiza una conceptualización en la construcción de las ciudades como modos de existencia urbana en el *encapsulamiento, segregatividad, integratividad y soledad*.

Sin embargo, el alcance de los procesos de gentrificación en América Latina ha ido mucho más allá; la sectorización de las clases sociales ha generado poblaciones flotantes que han cambiado sus residencias. En ciudades como Puebla y Cholula, las familias habitantes de barrios tradicionales y centros históricos se han desplazado hacia los nuevos fraccionamientos residenciales. En este aspecto, la iniciativa privada, a través de las empresas inmobiliarias, ha jugado un papel importante en el aprovechamiento del *miedo y consumo* (Baudrillard, 2003) como factores que han influido en la concepción de nuevas estructuras residenciales. Asimismo, Aguilar (2006) comenta que la gentrificación está

muy ligada con la relación de los actores sociales que han favorecido el modelo de expansión periférica en el cual la población se desplaza del centro hacia las nuevas centralidades. Por otro lado, Flores (1993) reconoce dos grandes fenómenos en la sectorización de nuevos polos urbanos: el primero, sobre la creciente población urbana que opera a través del crecimiento de las localidades existentes y de nuevas localidades urbanas y el segundo consiste en la evolución de la forma de vida de la población de un tipo tradicional-rural a otro moderno-urbano.

Hoy la periferia en la Zona Metropolitana de Puebla ha transformado el territorio rural y las dinámicas sociales de su población en un sector inminentemente urbano. Las pequeñas poblaciones rurales de municipios como San Andrés Cholula se han tenido que adaptar a las nuevas fortificaciones residenciales o desplazarse hacia otros sectores de la ciudad, donde su única posibilidad es adquirir las no menos logradas viviendas de interés social. Con esto, la población autóctona se ve aislada hacia las dotaciones de espacios comerciales y públicos que quedan restringidos para una población de ingresos mayores y otros medios económicos.

Actualmente, el municipio de San Andrés Cholula cuenta con espacios públicos, hospitales, universidades, espacios de servicio, centros comerciales y fraccionamientos. A raíz de la creación de la reserva Atlixcáyotl-Quetzalcóatl¹ en 1992, sus 1,081 hectáreas poseen una rica tierra agrícola donde se ha juxtapuesto la infraestructura e imagen de la Puebla moderna. Sin embargo, los parques, escuelas, servicios, quedan confinados para aquellos que disponen de transporte privado y la posibilidad de pagar por una “mejor ubicación”. Si la sociedad en general se mueve por las tendencias inmobiliarias hacia lo que está de moda, a un amplio sector de la población le será socialmente correcto vivir en la amplia oferta de vivienda en Angelópolis. Sin embargo, no toda la población tiene derecho o puede acceder a un nuevo “estatus” y las opciones de adquisición de vivienda se reducen a sitios más alejados y con malas comunicaciones a sus áreas de trabajo.

La ventaja de las nuevas áreas residenciales radica en que son espacios urbanos nuevos donde se potencializa la construcción de vialidades, soterramiento de infraestructura eléctrica y telefónica, creación de áreas verdes y espacios comerciales y de servicio cercanos, así como la oportunidad de vivir en la nueva ciudad. A pesar de la imagen positiva que manejan las inmobiliarias, es un hecho que toda esta infraestructura desarrollada por la iniciativa privada termina fuera de los accesos y bardas que rodean a los fraccionamientos.

Las contradicciones presentadas en el área conurbada Puebla-Cholula se pueden encontrar divididas en cinco problemas urbanos que se representan en áreas conflictivas que no han sido previstas por las autoridades en materia de planeación y mejora en la calidad de vida de los habitantes:

¹ Popularmente conocida como “Angelópolis” y que fue creada como un fideicomiso a raíz de la expropiación estatal de tierras ejidales en municipios como San Andrés Cholula y Puebla.

a. *Consumo desmedido del suelo*

Desde 1992, la zona de Angelópolis se ha transformado hacia un modelo de crecimiento vertical (en menor medida) y principalmente horizontal, potencializando la vivienda de interés social en contraparte con los fraccionamientos residenciales como Lomas de Angelópolis o Casas Geo y Casas Ara. Esta área ubicada en San Andrés Cholula, se expande hacia los límites de las áreas rurales, generando una serie de cadenas interminables de guetos habitacionales, plazas comerciales y antiguas poblaciones agrícolas. Otro aspecto que cabe recalcar es el cambio de los usos de suelo y las densidades en beneficio de los intereses privados, mismos que benefician el crecimiento desmedido del suelo urbanizado.

b. *Sectorización del espacio urbano y habitacional*

La sectorización de los diferentes grupos sociales en el área de Angelópolis se ha evidenciado en la construcción de los diferentes niveles de vivienda. Sin embargo, los conjuntos de interés social por lo regular tienen una nula relación con la vivienda residencial. La edificación seriada de fraccionamientos cerrados frente a una paranoia generalizada hacia la inseguridad, se traduce en comunidades segregadas, sin relación con el contexto urbano. En este aspecto poco se ha hecho para integrar a las nuevas comunidades urbanas, siendo los espacios comerciales los puntos de contacto social para la creciente población metropolitana.

c. *Segregación de los espacios públicos*

La transformación de los espacios públicos obedece a una sociedad de consumo, donde la iniciativa privada potencializa la sensación de seguridad hacia el interior de centros comerciales. Se prioriza la construcción de espacios de consumo como sustitutos de los tradicionales espacios públicos (parques, plazas) donde el ciudadano puede desarrollar diversas actividades lúdicas. Por otro lado, se soslaya la dotación de infraestructura y espacios urbanos para el resto de la población, lo que deja en el abandono la idea de áreas de cohesión urbana, pública, social.

d. *Falta de participación y exclusión social*

La sociedad de consumo ha influido visiblemente en el comportamiento de los habitantes hacia el sentido de comunidad. El individualismo del siglo XXI nos enfrasca en una sociedad ajena

a la realidad urbana, lo que sucede al interior de la vivienda es importante y lo que sucede hacia la calle es trabajo del gobierno. En este aspecto, Bazant (2011) puntualiza que la falta de involucramiento de la sociedad civil en el discurso de “hacer ciudad”, ha provocado que la mayoría de los planes gubernamentales quede teorizada hacia lo que debería ser la ciudad y no representan las necesidades reales de la población.

e. *Pocas opciones de movilización y accesibilidad*

Otro producto propio de la imitación del modelo estadounidense y la sociedad de consumo ha sido la posesión individual de automóviles. A raíz de la Guerra Fría, el poder de las autopistas y el automóvil le dieron forma a la mayoría de las ciudades de Estados Unidos y su influencia permeó el estilo de vida de la población mexicana. Puebla y la zona de Angelópolis no se han quedado atrás, las nuevas áreas urbanas se planean con base en los automóviles privados y poco se tiene en cuenta al grueso de la población que se traslada en transporte público. En fraccionamientos cerrados como Lomas de Angelópolis y sus áreas aledañas, se invierte tiempo en llegar hasta el destino final, ya sea en auto o a pie (principalmente para el servicio doméstico, jardineros y trabajadores en general).

Los problemas más comunes en la conurbación de Puebla y San Andrés Cholula, se han acentuado en los albores del siglo XXI. Los cambios en el territorio se pueden apreciar en la desigualdad ambigua del paisaje urbano, perdido entre urbanizaciones dispersas, áreas rurales y los kilómetros de comunidades gentrificadas en la zona de Angelópolis. Estos espacios, en conjunto con la infraestructura, a simple vista han perdido su interacción y relación entre sí; los *guetos clasistas* forman parte de una dura realidad social donde la línea que divide lo rural de lo urbano se pierde en la mixtura de usos del tejido metropolitano.

CONCLUSIONES

Las ciudades no pueden seguir desarrollándose a través de la escala del automóvil o las tendencias inmobiliarias, hoy es más alto el porcentaje de población que se mueve en transporte público que en privado y es un hecho que la edificación residencial horizontal es la antítesis de la sustentabilidad urbana. Los problemas de movilidad son los que desatan las mayores consecuencias a largo plazo, además que la mayoría de los conjuntos urbanos residenciales no toman en cuenta ni la accesibilidad, ni los servicios, ni la integración de los espacios públicos para el desarrollo social de la población.

El resultado de la gentrificación, segregación y sectorización de la periferia se expone en lo que Marc Augé (2008) denominaba como *no lugares*, espacios

sin identidad, sin memoria histórica, pero donde los espacios comerciales y de transición generan una relación mucho más cercana con la realidad mexicana.

Los fraccionamientos son vendidos como los espacios ideales que mejoran la calidad de vida de la población, pero ¿a qué costo? ¿Estamos seguros que modelos urbanos como Angelópolis garantizan la sustentabilidad de nuestras ciudades? Es importante reflexionar sobre el tipo de ciudad que estamos creando y la necesidad de establecer un verdadero diálogo entre todos los habitantes para generar mejores planes de ordenamiento territorial donde el gobierno, la iniciativa privada y principalmente los ciudadanos estén totalmente involucrados en el discurso de la creación de la ciudad. En este último aspecto, la participación ciudadana es elemental para mejorar nuestra concepción de la vida urbana y como método de presión social a las autoridades para que hagan valer los planes ya establecidos. Sólo así lograremos mejorar la calidad de vida y sustentabilidad de ciudades como Puebla y su zona conurbada.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, G. (2006). *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*. México: UNAM.
- Augé, M. (2008). *Los no lugares espacios de anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2008). *Los no lugares espacios de anonimato: una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Baudrillard, J. (2003). *El sistema de los objetos*. México: Siglo XXI.
- Bazant, J. (2011, 11 de mayo). Fragmentación urbana y desastre ambiental ¿puede la planeación urbana regularlos? Arqtextos. Recuperado el 24 de febrero de 2012, de <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/11.132/3896>
- _____ (2008). *La periferia mexicana*. México: Trillas.
- _____ (2001). *Periferias Urbanas, expansión urbana incontrolada de bajos ingresos y su impacto en el medio ambiente*. México Editorial Trillas, UAM Xochimilco.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. (ed. 2008). México: Siglo XXI.
- De Anda, E. X. (2006). *Historia de la arquitectura mexicana* (2ª ed.). Barcelona GG.
- Flores, S. (1993). *Estructura territorial en la zona metropolitana de Puebla*. Puebla: UNAM, BUAP.
- Hannerz, U. (1986). *Exploración de la ciudad*. Madrid: FCE.
- INEGI. (s. f.). *Densidad de población*. INEGI. Recuperado el 14 de marzo de 2012, de <http://cuentame.inegi.gob.mx/impresion/poblacion/densidad.asp>
- Lewis, O. (1961). *Antropología de la pobreza*. (ed. 2005). México: FCE.
- López Tamayo, N. (1995). *La urbanización periférica: mercado de suelo y urbanización popular en la ciudad de Puebla entre 1970 y 1990*. México: UNAM.
- Merriam-Webster. (2012). Gentrification. Merriam-Webster. Recuperado el 14 de mayo de 2012, de <http://www.merriam-webster.com/dictionary/gentrification>
- Muxí, Z. (2009). *La arquitectura de la ciudad global*. Buenos Aires: Nobuko.
- Rodríguez Chumillas, I. (2006). “La urbanización cerrada en Latinoamérica”. En G. Ponce Barrera (ed.). *La ciudad fragmentada, nuevas formas de Hábitat*. Alicante: Universidad de Alicante.

Rodríguez, C. I. (2005). La urbanización cerrada en Latinoamérica. En G. Ponce Herrero (ed.). *La ciudad fragmentada, nuevas formas de habitar*. Alicante: Universidad de Alicante.



CAPÍTULO 02 | ¿LAS CIUDADES NECESITAN DE NUEVAS CENTRALIDADES?
LA EXPERIENCIA RECIENTE DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES EN MÉXICO

¿LAS CIUDADES NECESITAN DE NUEVAS CENTRALIDADES?

LA EXPERIENCIA RECIENTE DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES EN MÉXICO

Ussiel Orlando García Moreno

A lo largo del territorio nacional son construidas grandes obras públicas y privadas que, a manera de proyectos estratégicos de inversión, tienen como objetivo dar respuesta a las demandas de servicio, desarrollo y competitividad de las ciudades, así como a la consolidación de nuevos centros de población; estas obras, entre otras, son: puertos, carreteras, corredores industriales, complejos turísticos, comerciales y habitacionales.

Con la idea anterior, este trabajo extrae diversos datos y reflexiones de los actuales avances del estudio *Grandes intervenciones territoriales en México 2007-2012*, que elabora quien esto suscribe para la Secretaría de Desarrollo Social del gobierno federal y que pretende abordar los siguientes objetivos:

- Identificar las obras y proyectos estratégicos en ejecución durante el periodo 2007-2012
- Analizar estas obras y proyectos bajo un enfoque integral, no solamente sectorial
- Considerar la interacción de las iniciativas públicas y privadas
- Identificar zonas y corredores estratégicos de intervención
- Analizar impactos territoriales
- Identificar sinergias y bases de coordinación entre actores involucrados
- Identificar esquemas de inversión, fuentes de financiamiento e instrumentos diversos
- Constituirse como fuente de información para la toma de decisiones

De acuerdo con los avances actuales de este estudio (corte al 2011), durante el periodo de 2007 a 2012 estará operando o se habrá iniciado la construcción de 380 proyectos que, para efectos del presente, denominamos: *Grandes Intervenciones Territoriales (GIT)*, las cuales constituyen el conjunto de obras sectoriales que por sus características inciden de manera importante en la creación de condiciones para detonar el desarrollo económico, regional y urbano, así como en la transformación de la distribución territorial de los asentamientos humanos. A pesar de lo anterior, no están exentas de generar limitaciones en la articulación funcional de tales asentamientos, afectar al aprovechamiento de la capacidad instalada, influir en el incremento acelerado de la población migrante, en el deterioro

patrimonial y del tejido social, en la especulación inmobiliaria o afectar el manejo sustentable de los recursos naturales (véase Anexo Metodológico para la Identificación de GIT).

En el mejor de los casos, las GIT derivan del Plan Nacional de Desarrollo en curso, de Programas Sectoriales (tipo Plan Nacional de Infraestructura 2007-2012), del acuerdo de agrupaciones empresariales o de la capacidad financiera de algún actor privado en específico; sin embargo, la realidad es que en muchos casos impera una noción pragmática y desarticulada, además de una situación de obsolescencia y lentitud para concretar los proyectos.

Siendo así, las GIT no necesariamente derivan de instrumentos de planeación o de un proceso sólido de involucramiento social, y enfrentan de manera recurrente inconsistencias como en la liberación de los derechos de vía, la certeza de la tenencia de la tierra, información tendenciosa en las Manifestaciones de Impacto Ambiental, etcétera.

EL PERFIL DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES 2007-2012

En el año 2011 se identifican 380 GIT que operarán o iniciarán su construcción durante el periodo de referencia; de las cuales 355 se ubican en uno o varios municipios de una misma entidad federativa y 25 son interestatales, precisamente al ubicarse en dos o más entidades.

TABLA 1. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES 2007-2012

Tipo de proyecto	Número de proyectos		Inversión (1)	
	Total	%	Total	%
Infraestructura	140	39.4	1,714,071.7	43.15
Desarrollo inmobiliario	67	18.8	975,215	24.55
Equipamiento	42	11.8	51,266	1.29
Industria	60	16.9	416,163.2	8.8
Vivienda	39	10.9	804,821	20.26
Comercio	7	1.9	10,601.8	0.26
Total	355	100.0	3,972,138.7	100.0

Fuente: Elaboración propia

(1): en millones de pesos

En complemento a la tabla anterior, para el caso de las 25 GIT interestatales, conviene señalar que presentan una inversión total de 290,240.2 millones de pesos (con 23 proyectos de infraestructura con una inversión de 288,960.2 mdp, equivalente al 99.5%).

En promedio, cada GIT requiere de una inversión de 11,000 mdp y predominan tanto en cantidad como en monto de inversión las GIT de infraestructura, seguidas por las de desarrollo inmobiliario, particularmente las del sector turístico.

En relación con las 355 GIT de ubicación municipal, cabe señalar que éstas tienen presencia en las 32 entidades federativas. Sin embargo, 52.3% (186 proyectos) se encuentran en sólo 10 estados: Baja California con 14; Campeche con 13; Distrito Federal con 16; Guanajuato con 26; Jalisco con 21; Estado de México con 19; Nuevo León con 17; Quintana Roo con 27; Sonora con 18; y Tamaulipas con 15. En contraste, la menor participación nacional la tiene Tlaxcala con 1 GIT interestatal compartida con el estado de Puebla (el Tren Suburbano Puebla-Tlaxcala, con un periodo estimado de ejecución del 2012 al 2015). Por otro lado, las GIT se ubican en 254 municipios y en las 16 delegaciones del Distrito Federal, por lo que, en términos generales, apenas cubren 10% del ámbito local a escala nacional.

De acuerdo con el alcance y magnitud de las GIT, sus procesos de formulación, construcción y operación resultan complejos, por tanto, requieren de periodos de mediano y largo plazo; siendo así que, para el caso de los 355 proyectos de ubicación municipal, sólo 128 (36%) había entrado en operación al 2011; 57 (16%) entrará en operación durante el 2012; y 170 proyectos (47.8%) concluirán sus etapas de construcción y entrarán en operación total entre el 2013 y el 2025.

Con respecto a la tipología de las GIT, de acuerdo con la tabla 1 predominan las de infraestructura con 140 proyectos, de éstos poco más del 50% corresponden a 5 categorías (19 a la categoría de multimodales; 18 a carreteras; 17 a electricidad; 16 a hidrocarburos; y 16 a aeropuertos). Las fuentes de financiamiento que destacan en las GIT de infraestructura son la SENER, SCT, FONADIN, empresas de Estados Unidos y España bajo Esquemas PPS. En cuanto a ubicación, las GIT de infraestructura predominan principalmente en 11 entidades federativas: Baja California, Distrito Federal, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Estado de México, Nuevo León, Oaxaca, Sinaloa, Tamaulipas y Veracruz.

Por su parte, para las GIT de desarrollo inmobiliario con 67 proyectos (44 turísticos, 21 mixtos, 2 de oficinas), destacan las fuentes de financiamiento como el FONATUR, empresas españolas como OHL, FADESA, Grupo Mall, Hansa Baja e Isolux y empresas de Estados Unidos como ICONGROUP. En cuanto a ubicación, las GIT de desarrollo inmobiliario predominan principalmente en Quintana Roo y Sinaloa.

Las GIT de equipamiento, con 42 proyectos (predominan los de salud con 16), tienen como fuente de financiamiento importante a la SSA y los Esquemas PPS. Destaca la participación de Jalisco en este tipo de proyectos.

Las GIT de industria, con 60 proyectos (predominan los establecimientos industriales con 40), tienen fuentes de financiamiento importantes provenientes del sector privado de Estados Unidos, Japón, Italia y Alemania. En cuanto a ubicación, las GIT de industria se han consolidado de manera importante en Baja California y Guanajuato. Se calcula que el conjunto de los 60 proyectos industriales generarán 46,325 empleos directos (772 en promedio por cada proyecto).

En cuanto a las GIT de vivienda, con 39 proyectos (predominan los de interés social con 20), tienen importante participación de desarrolladoras como GEO y ARA. Con una ubicación relevante en Baja California, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Nuevo León y Yucatán. El conjunto de los 39 proyectos incluyen 1,413,228 unidades de vivienda, para un equivalente de 5,652,912 habitantes (36,236 viviendas y 144,946 habitantes en promedio por cada proyecto).

Finalmente, las GIT de comercio, con 7 proyectos (6 son centros comerciales), incluyen en conjunto 850,554 m² de construcción, con una fuente de financiamiento proveniente de fondos de capital privado, principalmente de Estados Unidos y con una participación relevante en el Estado de México y Tabasco.

En la siguiente tabla se presentan algunos datos de las principales GIT de ubicación municipal por monto de inversión en una selección de las distintas tipologías.

TABLA 2. PRINCIPALES GIT DE UBICACIÓN MUNICIPAL POR MONTO DE INVERSIÓN

Ubicación municipal	Nombre del proyecto	Categoría	Periodo de ejecución	Inversión (mill. de pesos)	Fuente de financiamiento
Aguascalientes	Planta Nissan	Establecimiento industrial	2012 a 2013	25,000.00	Nissan (Japón)
Mexicali	Planta de Celdas Solares Q Cells	Establecimiento industrial	2008 a 2013	38,780.00	Q Cells (Alemania)
Tijuana	Plus Valle de San Pedro	Vivienda de Interés social y media	2007 a 2030	96,000.00	SHF, FONADIN, URBI
Loreto	Loreto Paraíso	Desarrollo Turístico	2011 a 2030	60,912.00	FADESA (España)
Carmen	Proyecto Ku-Malooob-Zaap	Infraestructura de Hidrocarburos	2007 a 2012	84,200.00	SENER
Carmen	Cantarell	Infraestructura de hidrocarburos	2007 a 2012	141,000.00	SENER
Azcapotzalco	Ciudad del Conocimiento Azcania	Industria Cluster	2011 a 2021	30,000	GDF, sector privado
Santiago Papasquiaro	Mina Metates	Establecimiento industrial	2012 a 2015	35,012.00	Chesapeake Gold Corp. (Canadá)
Tula de Allende	Nueva Refinería de Tula	Infraestructura de hidrocarburos	2012 a 2015	124,000.00	SENER, ICA Flour Daniel (México y Estados Unidos)
Zapotlanejo	Plus Valle de Santiago	Vivienda de interés social	2011 a 2015	106,200.00	SHF, URBI
Guadalajara	Intervención Juegos Panamericanos 2011	Equipamiento Deporte	2008 a 2011	14,600.00	CONADE, Gobierno Estatal
Pesquería	Planta Ternium	Establecimiento industrial	2009 a 2010	46,536.00	Ternium-Techint (Italia)
San Pedro Garza García	Plus Habitacional García	Vivienda Media	2011 a 2020	120,000.00	SHF, sector privado

TABLA 2. PRINCIPALES GIT DE UBICACIÓN MUNICIPAL POR MONTO DE INVERSIÓN (CONTINUACIÓN)

Ubicación municipal	Nombre del proyecto	Categoría	Periodo de ejecución	Inversión (mill. de pesos)	Fuente de financiamiento
Benito Juárez, Cozumel, Isla Mujeres, Solidaridad	Corredor Turístico Cancún-Riviera Maya	Desarrollo turístico	2007 a 2025	77,560.00	FONATUR, Gobierno Estatal
Isla Mujeres	Ciudad Mujeres	Desarrollo turístico	2009 a 2030	159,000.00	Gobierno Estatal, sector privado
Escuinapa	cip Playa Espíritu	Desarrollo turístico	2010 a 2030	183,000.00	FONATUR, FONADIN, sector privado
Centla, Paraíso	Proyecto Yúm, Kab y Sinam	Infraestructura hidrocarburos	2007 a 2012	73,400.00	SENER
Soto la Marina	CIP Costa Lora	Desarrollo inmobiliario mixto	2010 a 2012	55,150.00	fonatur, sector privado
Chicontepec	Proyecto Chicontepec	Infraestructura hidrocarburos	2007 a 2012	140,400.00	SENER
Veracruz	Expansión Puerto de Veracruz	Infraestructura portuaria	2011 a 2015	54,120.00	sct, sector privado
Ucú	duis Ucú	Vivienda media	2011 a 2025	72,000.00	SHF
Zacatecas	Ciudad Argentum	Desarrollo inmobiliario mixto	2007 a 2017	22,160.00	Empresazac, cb Richard Ellis, Gobierno Estatal

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, en la siguiente tabla se presentan algunos datos de las principales GIT interestatales por monto de inversión en una selección de las distintas tipologías:

TABLA 3. PRINCIPALES GIT INTERESTATALES POR MONTO DE INVERSIÓN

Ubicación municipal	Nombre del proyecto	Categoría	Periodo de ejecución	Inversión (mill. de pesos)	Fuente de financiamiento
Piedras Negras, Reynosa, Matamoros, Sabinas Hidalgo, Camargo, Muzquiz, Monclova, Torreón, Saltillo, Monterrey, Cadereyta de Jiménez, San Fernando	Proyecto Integral de la Cuenca de Burgos	Infraestructura hidrocarburos	2005 a 2020	121,036	SENER

TABLA 3. PRINCIPALES GIT INTERESTATALES POR MONTO DE INVERSIÓN (CONTINUACIÓN)

Ubicación municipal	Nombre del proyecto	Categoría	Periodo de ejecución	Inversión (mill. de pesos)	Fuente de financiamiento
Límites del Distrito Federal, Ecatepec, Texcoco, Tecamac, Atotonilco de Tula	Túnel Emisor Oriente	Infraestructura saneamiento	2008 a 2014	20,000	CONAGUA, GDF, gobiernos estatales
Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Pachuca, Cuautitlán, Huehuetoca	Tren Suburbano del Valle de México	Infraestructura multimodal	2006 a 2012	13,000	FONADIN, GDF, gobiernos estatales
Pueblo Nuevo, Dgo; Mazatlán, Concordia, Sin.	Carretera Durango-Mazatlán	Infraestructura carretera	2009 a 2012	10,800	FONADIN, gobiernos estatales, sector privado
Chalco, Ixtapaluca, Temamatla; Milpa Alta, Tlalpan, Xochimilco, Magdalena Contreras; Atlixco, San Martín Texmelucan	Libramiento Arco Sur	Infraestructura carretera	2012 a 2015	25,423	SCT, GDF, gobiernos estatales
Monterrey, Tampacán, San Luis Potosí, Ciudad Victoria	Acueducto Monterrey VI	Infraestructura agua potable	2012 a 2015	14,000	FONADIN, BID, BANORTE
Solidaridad, Mérida	Tren Rápido Peninsular	Infraestructura ferroviaria	2012 a 2015	12,000.00	SCT, gobiernos estatales

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, durante los avances del estudio *Grandes intervenciones territoriales en México 2007–2012* se ha podido constatar la incertidumbre y complejidad para llevar a cabo la ejecución de los proyectos, por lo que ha sido recurrente identificar ajustes en el alcance de los mismos, cancelaciones, atrasos, deficiencias técnicas y omisiones durante los procesos de gestión y ejecución. En este sentido, a continuación se enlistan algunos de los proyectos que han presentado de manera significativa alguna o algunas de estas características:

- Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México, Texcoco, Estado de México (cancelado)
- Puerto Bahía Colonet, Ensenada, Baja California (reestructuración del proyecto)
- Paraíso del Mar, La Paz, Baja California Sur (nulidad de mia)
- Cabo Cortés, Los Cabos, Baja California Sur (suspensión temporal)
- Campeche Playa Golf & Spa, Champotón, Campeche (obras detenidas por disputa legal)

- Tren Rápido Interurbano Guanajuato, intermunicipal, Guanajuato (detenido)
- Nuevo Estadio Monterrey, Guadalupe, Nuevo León (rechazo temporal)
- Hospital General San Juan del Río, Querétaro (abandonado por 2 inundaciones)
- PTI Costa Maya, Othón P. Blanco, Quintana Roo (inviabilidad a inicios del 2012)
- Gran Xel-Ha, Tulum, Quintana Roo (cancelado por conflicto legal)
- Desarrollo Solimán, Tulum, Quintana Roo (cancelado por disputa legal)
- Aeropuerto Internacional Riviera Maya, Solidaridad y Tulum (suspensión de licitación)
- Presa Zapotillo, Guanajuato y Jalisco (bloqueo temporal)
- Nueva Refinería de Tula, Tula de Allende (en fase de asignación de proyecto ejecutivo)
- Ciudades Bicentenario: Huehuetoca, Zumpango, Atlacomulco, Tecamac, Almoloya de Juárez, Jilotepec
- Proyectos duis: Tijuana, Mexicali, La Paz, Piedras Negras, Distrito Federal, Villagrán, Celaya, Acapulco, Zapotlanejo, Uruapan, Tepic, San Pedro Garza García, Benito Juárez y Solidaridad, San Luís Potosí, Nogales, Hermosillo, Villahermosa, Mérida, Ucu

ASPECTOS EN OBSERVACIÓN

Al revisar la pertinencia o contribución de cada una de las GIT al desarrollo de las ciudades, e incluso fuera de ellas, además de requerir un análisis profundo, sería al momento, para efectos de este trabajo, una aventura señalar cuáles pudieran erigirse como “casos de éxito” o cuales no lo son. Sin embargo, en alcance a uno de los requerimientos de esta ponencia, enlisto en las siguientes dos tablas algunas GIT que presentan al menos en su concepción, aspectos interesantes que las hacen sujetas de observación, para corroborar su alcance real, para detectar desviaciones y con ello retroalimentar futuras iniciativas:

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Aguascalientes	Agrosfera	Industria Cluster	Porque busca consolidarse como un agroparque industrial basado en la integración de cadenas productivas del campo. Sería el primero en su tipo en América Latina. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2015, una inversión de 800 millones de pesos, financiados por forir, fira.

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Chiapas	Ciudades Rurales	Vivienda interés social	Porque busca 8 ciudades sustentables ubicadas en Tecpatán, Jaltenango, Nuevo Juan del Grijalva, Ixhuitán, Santa Ana, Berriozábal y Mezcalapa, para la reubicación de 31,050 personas de 322 localidades hacia 7,762 viviendas. Cada "ciudad" tendrá jardín de niños, primaria, secundaria y escuela de nivel medio superior. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2015, una inversión de 8,000 millones de pesos, financiados por gobierno estatal y sector privado.
Chihuahua	Desarrollo Turístico Barrancas del Cobre	Desarrollo turístico	Porque busca complementar el turismo de sol y playa con segmentos como el de aventura y ecológico, duplicando la oferta actual de 1,415 cuartos hoteleros. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2012, una inversión de 2,000 millones de pesos, financiados por sector, gobierno estatal y sector privado.
Distrito Federal	Línea del Bicentenario 12 del Metro	Infraestructura multimodal	Porque busca la ampliación de transporte público con 23 nuevas estaciones en 24 km. subterráneos que corren de Tláhuac a Mixcoac. Tendrá conexión con el metrobús, tren ligero y la terminal de autobuses del sur. Transportará anualmente 131 millones de usuarios. Con un periodo de ejecución de 2010 a 2012, una inversión de 17,583 millones de pesos, financiados por sct y gdf.
Distrito Federal	Metrobús	Infraestructura multimodal	Porque busca consolidarse como un Sistema brt de transporte de autobuses con carriles confinados en 4 líneas con una capacidad total de 640,000 pasajeros al día en sus más de 120 estaciones. Con un periodo de ejecución de 2005 a 2012, una inversión de 5,500 millones de pesos, financiados por el gdf.
Distrito Federal	Centro de Transferencia Modal (cetram) Rosario	Infraestructura multimodal	Porque busca el reordenamiento de áreas para servicio de metro, microbuses y taxis, en sus 240,000 m ² de construcción. Incluye estacionamiento para bicicletas, restaurantes, bancos, supermercados, clínicas de salud, tiendas, centros de servicios, oficinas. Una capacidad de servicio para 200,000 personas diariamente. Con un periodo de ejecución de 2011 a 2013, una inversión de 2,000 millones de pesos, financiados por el gdf e ideal.
Distrito Federal	Parque Bicentenario Azcapotzalco	Equipamiento recreación	Porque busca reutilizar una fracción del predio de la antes refinería 18 de marzo, en una extensión de 55 ha que incluye 60% de áreas verdes, jardines temáticos, ciclista, canchas, orquidario, jardín botánico, museo. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2010, una inversión de 2,000 millones de pesos, financiados por semamat.
Distrito Federal	Ciudad del Conocimiento Biométrópolis	Industria Cluster	Porque busca un desarrollo de 71 Ha entre la Ciudad Universitaria y el área de hospitales de Tlapan destinado a proveer instalaciones médicas y de investigación. Incluirá hospitales, laboratorio, empresas tecnológicas, escuelas avanzadas y zonas habitacionales y comerciales. Con un periodo de ejecución de 2010 a 2013, una inversión de 23,000 millones de pesos, financiados por el gdf y sector privado.

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Durango	Centro Logístico e Industrial de Durango clid	Parque industrial	Porque busca convertirse en el primer centro del corredor Mazatlán-Altamira, aprovechando la nueva carretera Durango-Mazatlán y el futuro ferrocarril en ese trayecto. Contará con Aduana Interior y Recinto Fiscal en 1,600 Ha. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2011, una inversión de 360 millones de pesos, financiados por gobierno estatal y sector privado.
Guanajuato	Puerto Interior de Guanajuato	Infraestructura multimodal	Porque busca ser un centro logístico que una las capacidades del aeropuerto internacional, del ferrocarril del Pacífico norte, de la carretera federal 45 y 57, en 1,151 Ha conformado de Aduana interior; terminal intermodal, zona de servicios, recinto fiscalizado, parque industrial y centro de carga aérea. Se estima un incremento de 136,000 habitantes y la generación de 6,500 empleos directos y 35,000 indirectos. A marzo de 2012 sumaba 41 empresas instaladas. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2013, una inversión de 7,122 millones de pesos, financiados por sct, gobierno estatal y sector privado.
Guanajuato	Parque Agrotecnológico Xonotli	Industria Cluster	Porque busca crear sinergia entre universidad agropecuaria, campo agrícola experimental de 500 Ha centro de acopio y comercialización de productos. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2012, una inversión de 550 millones de pesos, financiados por se y sector privado.
Hidalgo	Planta de Tratamiento de Atotonilco (ptar)	Infraestructura saneamiento	Porque hasta mayo del 2009 durante el sexenio de referencia se habían construido 143 plantas en el país, y ésta rebasará la capacidad de todas. Actualmente, el tratamiento en todo el país es del 40% y con esta planta aumentará en 14%, llegando a 54%. Capacidad de 35 m ³ /s y ubicada en un terreno de 158 Ha. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2012, una inversión de 9,263 millones de pesos, financiados por fonadín y sector privado.
Jalisco	BioCluster de Occidente	Industria Cluster	Porque busca consolidarse como un conglomerado de 748 empresas del sector farmacéutico, veterinario y alimenticio, con una meta anual de 5 patentes creadas y 10 productos de innovación tecnológica. Con un periodo de ejecución de 2010 a 2012, una inversión de 166.20 millones de pesos, financiados por gobierno estatal, iteso, careintra.
Jalisco	Intervención Juegos Panamericanos 2011	Equipamiento Deporte	Porque se desarrollaron las instalaciones para los XVI Juegos Panamericanos 2011, incluyendo 40 inmuebles para 80 disciplinas (complejo de voleibol, gimnasia, velódromo, centro de medicina deportiva, estadio de softball, beisbol, centro de tenis, de atletismo, villa panamericana con 11 edificios para 8,800 atletas), además de remodelaciones a 18 inmuebles preexistentes. Incluye 13 proyectos de vivienda nueva. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2011, una inversión de 14,600 millones de pesos, financiados por conade y gobierno estatal

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
México	Ciudad Jardín Bicentenario Nezahualcoyotl	Desarrollo inmobiliario mixto	Porque busca reutilizar lo que fue el tiradero Neza I bordo de Xochiaca con la desincorporación de 110 Ha de las 150 totales del gobierno estatal. Incluye centro comercial, Wal-Mart, hospital Star Médica, centro de rehabilitación, salas de cine, complejo ecológico, deportivo de 60 Ha, centro de convenciones, Universidad La Salle, UАEM. Representa 93,000 toneladas de bióxido de carbono anuales equivalentes mitigadas. Con un periodo de ejecución de 2006 a 2009, una inversión de 4,000 millones de pesos, financiados por Grupo carso.
Guanajuato	Parque Agrotecnológico Xonotli	Industria Cluster	Porque busca crear sinergia entre universidad agropecuaria, campo agrícola experimental de 500 Ha centro de acopio y comercialización de productos. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2012, una inversión de 550 millones de pesos, financiados por se y sector privado.
Hidalgo	Planta de Tratamiento de Atotonilco (ptar)	Infraestructura saneamiento	Porque hasta mayo del 2009 durante el sexenio de referencia se habían construido 143 plantas en el país, y ésta rebasará la capacidad de todas. Actualmente, el tratamiento en todo el país es del 40% y con esta planta aumentará en 14%, llegando a 54%. Capacidad de 35 m3/s y ubicada en un terreno de 158 Ha. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2012, una inversión de 9,263 millones de pesos, financiados por fonadin y sector privado.
Jalisco	BioCluster de Occidente	Industria Cluster	Porque busca consolidarse como un conglomerado de 748 empresas del sector farmacéutico, veterinario y alimenticio, con una meta anual de 5 patentes creadas y 10 productos de innovación tecnológica. Con un periodo de ejecución de 2010 a 2012, una inversión de 166.20 millones de pesos, financiados por gobierno estatal, iteso, careintra.
Jalisco	Intervención Juegos Panamericanos 2011	Equipamiento Deporte	Porque se desarrollaron las instalaciones para los XVI Juegos Panamericanos 2011, incluyendo 40 inmuebles para 80 disciplinas (complejo de voleibol, gimnasia, velódromo, centro de medicina deportiva, estadio de softball, beisbol, centro de tenis, de atletismo, villa panamericana con 11 edificios para 8,800 atletas), además de remodelaciones a 18 inmuebles preexistentes. Incluye 13 proyectos de vivienda nueva. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2011, una inversión de 14,600 millones de pesos, financiados por conade y gobierno estatal

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
México	Ciudad Jardín Bicentenario Nezahualcoyotl	Desarrollo inmobiliario mixto	Porque busca reutilizar lo que fue el tiradero Neza l bordo de Xochiaca con la desincorporación de 110 Ha de las 150 totales del gobierno estatal. Incluye centro comercial, Wal-Mart, hospital Star Médica, centro de rehabilitación, salas de cine, complejo ecológico, deportivo de 60 Ha, centro de convenciones, Universidad La Salle, uaem. Representa 93,000 toneladas de bióxido de carbono anuales equivalentes mitigadas. Con un periodo de ejecución de 2006 a 2009, una inversión de 4,000 millones de pesos, financiados por Grupo carso.
México	Mexipuerto Ciudad Azteca Bicentenario	Infraestructura multimodal	Porque en sus 70,000 metros cuadrados de construcción busca un hospital de bajo costo, áreas comerciales y de servicio con 70 locales. Capacidad para 130,000 pasajeros diarios, facilitando el flujo de la zona de Ecatepec-Nezahualcóyotl. Se vinculará con la nueva línea de Metrobús Ciudad Azteca-Tecamac y con el Metro, reordenándose casi 10,000 unidades de transporte urbano. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2009, una inversión de 824 millones de pesos, financiados por gobierno estatal, ideal y grupo carso.
México	Centro Cultural Mexiquense	Equipamiento cultura	Porque en sus 35,000 m ² de construcción y 17 Ha de terreno busca integrar una sala de conciertos, biblioteca, conjunto museístico, teatro al aire libre, oficinas, ciclovia. Será el primer proyecto cultural que se construya bajo el esquema de pps. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2011, una inversión de 850 millones de pesos, financiados por gobierno estatal, sector privado (esquema pps).
Morelos	Hospital de Alta Especialidad Centenario de la Revolución Mexicana	Equipamiento salud	Porque incluye 5 plantas con áreas de bioquímica, bacteriología, anatomía patológica, medicina especializada y hospitalización para 200 camas en funcionamiento y una influencia en 649,000 derechohabientes de Guerrero, Puebla, Estado de México, la zona noroeste de Oaxaca y Morelos. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2010, una inversión de 1,000 millones de pesos, financiados por ssa.
Nayarit	La Ciudad de la Salud	Equipamiento salud	Porque busca consolidarse como un complejo con 18 edificios en un predio de 16 Ha. Incluyendo centro comercial, plaza pública que conectará el complejo con la ciudad. Contará con laboratorio estatal de salud pública, centro ambulatorio de prevención de enfermedades de transmisión sexual, unidad de cirugía ambulatoria de corta distancia y especialidades para enfermedades crónicas. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2011, una inversión de 800 millones de pesos, financiados por gobierno estatal.

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Oaxaca	Parques Eólicos Oaxaca II, III y IV	Infraestructura eléctrica	Porque considera una capacidad de 306 mw, equivalente al consumo de 700,000 hogares, evitando la emisión de 670 millones de toneladas anuales de CO2. Incluye 204 aerogeneradores. Con un periodo de ejecución de 2011 a 2012, una inversión de 7,117 millones de pesos, financiados por acciona.
Oaxaca	Ciudad Judicial Oaxaca	Equipamiento administración pública	Porque pretende consolidarse como un conjunto de 13 edificios en un predio de 22 Ha que mantendrá las oficinas de la Comisión Estatal del Agua, Tránsito del Estado, el Instituto de la Vivienda, Caminos y Aeropistas de Oaxaca. Incluye cendi y áreas comerciales. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2010, una inversión de 1,200 millones de pesos, financiados por gobierno estatal (esquema pps).
Querétaro De Arteaga	Cluster Aeroespacial	Industria Cluster	Porque se llevará a cabo la instalación de 28 empresas relacionados con componentes aeroespaciales, con una creación estimada de 6,500 empleos directos. Se divide en 2 zonas: 35 ha para Bombardier, que construirá el Learjet 85 y 35 Ha para proveedores. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2013, una inversión de 9,036 millones de pesos, financiados por vesta, Aernnova, General Electric, Bombardier, Eurocopter.
Sonora	Parque Solartec	Infraestructura eléctrica	Porque incrementará en 33% la capacidad instalada para generar energía eléctrica a partir del sol en todo el país. El parque abarcará 27 Ha e incluirá 55,000 paneles solares. La sep estatal será la principal beneficiaria, ya que más de 500 planteles escolares recibirán suministro eléctrico. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2014, una inversión de 1,000 millones de pesos, financiados por Water Capital.
Tamaulipas	Hospital Regional de Alta Especialidad (HRAE) Ciudad Victoria	Equipamiento salud	Porque será el segundo centro hospitalario del país realizado mediante un Proyecto de Prestación de Servicios (pps). El gobierno federal aportará personal médico, de enfermería y administración de servicios asistenciales. Atenderá a más de 2 millones de habitantes de Veracruz, Nuevo León y Tamaulipas. Un área construida de 24,700 metros cuadrados, con 14 especialidades. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2009, una inversión de 800 millones de pesos, financiados por ssa, Marhnos (esquema pps).
Tamaulipas	Acueducto Falcón-Matamoros	Infraestructura agua potable	Llevará agua a las ciudades fronterizas durante los próximos 25 años. Obra de 264 km de extensión aprovechando el río Bravo. Con un periodo de ejecución de 2010 a 2012, una inversión de 6,548 millones de pesos, financiados por fonadri y gobierno estatal.

TABLA 4. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES DE UBICACIÓN MUNICIPAL, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nombre del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Tamaulipas	Planta de Energía Eólica	Infraestructura eléctrica	Primera planta de energía eólica de Latinoamérica que sólo abastecerá oficinas gubernamentales. Se ubicará en la comunidad de Los Vergeles y tendrá una capacidad de 160 megawatts. Para poder operar, los 43 ayuntamientos ya cuentan con autorización en autogeneradores de energía. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2011, una inversión de 3,634 millones de pesos, financiados por gobierno estatal y Siemens.
Zacatecas	Ciudad Argentum	Desarrollo inmobiliario mixto	Desarrollo en 1,000 Ha para 90,000 habitantes, con una generación de 30,000 empleos que albergará al palacio de convenciones, áreas de servicios públicos, zona hotelera, centros hospitalarios, centro corporativo. El objetivo es frenar el éxodo masivo de población. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2017, una inversión de 22,160 millones de pesos, financiados por Empre zac, cb Richard Ellis y gobierno estatal.

Fuente: Elaboración propia.

TABLA 5. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES INTERESTATALES, CASOS EN OBSERVACIÓN

Entidad	Nom. del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Baja California, Sonora	Distrito de Riego Número 014 Río Colorado	Infraestructura hidroagrícola	Porque busca la tecnificación de 203,400 Ha en entidades con necesidades apremiantes. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2026, una inversión de 7,700 millones de pesos, financiados por conagua, gobiernos estatales y sector privado.
Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas	Proyecto Integral de la Cuenca de Burgos	Infraestructura hidrocarburos	Porque busca intensificar el aprovechamiento de los yacimientos de gas de la Cuenca de Burgos, como fuente de energía. Presenta influencia en 34 municipios y ha estado en debate por sus potenciales implicaciones ambientales negativas. Con un periodo de ejecución de 2005 a 2020, una inversión de 121,036 millones de pesos, financiados por sener.
Distrito Federal, Hidalgo, México	Túnel Emisor Oriente	Infraestructura saneamiento	Porque busca desalojar hasta 150 m ³ /s de aguas residuales y lluvia, siendo una obra necesaria para la zona con un punto de término en Atotonilco de Tula. Con un periodo de ejecución de 2008 a 2012, una inversión de 20,000 millones de pesos, financiados por conagua, gdf y gobiernos estatales.

TABLA 5. GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES INTERESTATALES, CASOS EN OBSERVACIÓN (CONT.)

Entidad	Nom. del proyecto	Categoría	Aspectos de interés
Distrito Federal, Hidalgo, México	Tren Suburbano del Valle de México	Infraestructura multimodal	Porque busca ser un transporte de pasajeros con servicio a 320,000 personas diariamente de las tres entidades. Con un periodo de ejecución de 2006 a 2012, una inversión de 13,000 millones de pesos, financiados por fonadín, gdf y gobiernos estatales.
Durango, Sinaloa	Carretera Durango-Mazatlán	Infraestructura carretera	Porque busca contribuir a conectar el Golfo con el Pacífico mexicano. Con un periodo de ejecución de 2009 a 2012, una inversión de 10,800 millones de pesos, financiados por fonadín, gobiernos estatales y sector privado.
Hidalgo, México, Querétaro, Puebla	Libramiento Arco Norte	Infraestructura carretera	Porque busca la conexión de 4 entidades de manera directa sin pasar por el Distrito Federal, para reducir 108,000 toneladas de bióxido de carbono por año. El trazo es de Atlacomulco a San Martín Texmelucan. Con un periodo de ejecución de 2007 a 2012, una inversión de 6,230 millones de pesos, financiados por fonadín, gobiernos estatales, ideal mediante esquema app.
San Luis Potosí, Zacatecas, Guanajuato, Jalisco, Puebla	Planta Interestatal de Tuna y Nopal	Establecimiento industrial	Porque busca la asociación de productores de cinco estados y contar con una sede en San Luis Potosí, procesando bebidas, mermeladas, aceites y vinagres para exportación. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2012, una inversión de 80 millones de pesos, financiados por gobiernos estatales.
Yucatán, Quintana Roo	Tren Rápido Peninsular	Infraestructura ferroviaria	Porque busca consolidarse como un tren rápido de Cancún a Mérida, pasando por Coba, Valladolid, Chichen Itzá e Izamal. Con un periodo de ejecución de 2012 a 2015, una inversión de 12,000 millones de pesos, financiados por sct y gobiernos estatales.

Fuente: Elaboración propia

COMENTARIOS FINALES

Los jóvenes en la integración de proyectos estratégicos para las ciudades

Durante la preparación de este trabajo tuve a la mano algunas líneas de una columna de un periódico especializado en temas económicos, una de ellas señalaba: “Los jóvenes somos 40% de la población, pero representamos 100% del futuro de México. Encontrarnos y trabajar de la mano será nuestra mejor decisión” (Regil, 2011).

Efectivamente, con tal rasgo en nuestro país y considerando que el papel natural de los jóvenes es el cambio generacional, aunado al tiempo coyuntural que se vive, hace imprescindible que generemos, promovamos y gestionemos propuestas, a fin de encauzar la sensación de incertidumbre y falta de oportunidades.

En este sentido, no sólo debemos ser vigilantes de lo que acontece en nuestras

localidades, sino también de los proyectos de gran calado, que de alguna manera llegan a configurar o impactar en territorios como centros de población o municipios. Y más aún, buscar espacios de participación en la formulación y ejecución de los proyectos estratégicos para nuestras ciudades, pues es una realidad que éstos son necesarios, tomando en cuenta que la propia noción de ciudades implica aglomeración, mas no entendida en su forma negativa, sino como una suma de esfuerzos.

Siendo así, ¿qué nuevas centralidades requieren nuestras ciudades? Quizá aquellas que generen desarrollo con identidad, acordes con la noción cultural e histórica de cada región, evitando modelos de homogenización y se logre entender que las ciudades las componen sus habitantes, por tanto las obras y proyectos deben estar dirigidos a ellos.

Se requiere en su caso Grandes Intervenciones que adquieran un cambio de paradigma, del enfoque de competencia al de complementariedad, que no sean concebidas como un fin emblemático, sino como parte de los componentes para el desarrollo de las ciudades.

En términos prácticos, se sugiere continuidad para abordar líneas como las siguientes:

- Incorporar la variable de GIT en los ejercicios y análisis de prospectiva territorial
- Consolidar la formulación de carteras de proyectos a escala federal, estatal y local
- Promover mayores espacios de participación social en la formulación de GIT
- Diseño y operación de instrumentos compensatorios ante impactos negativos

Es imprescindible que la definición de las GIT o proyectos estratégicos para las ciudades sea producto de un proceso transparente, participativo y de solidez técnica e involucramiento social en todas sus etapas: formulación, jerarquización, gestión y evaluación. Debe reconocerse además, que una cartera de proyectos no es estática, sino que se constituye como un instrumento “dinámico” que puede incorporar permanentemente nuevas iniciativas y esté sujeta periódicamente a revisión y perfeccionamiento.

Es necesario superar una visión estrictamente sectorial y adoptar un enfoque integral, además de que en el ámbito municipal se requiere elevar la capacidad institucional para formular, ejecutar y evaluar carteras de proyectos. Finalmente, de manera enunciativa se enlistan algunas variables de análisis para la formulación de GIT:

1. Sinergia y relación con las políticas públicas
2. Interrelación con otros proyectos
3. Influencia e impacto en el mercado inmobiliario
4. Conectividad y accesibilidad
5. Riesgos asociados a fenómenos naturales

6. Impacto en la distribución poblacional
7. Impacto en los patrones de densidad poblacional o crecimiento expansivo
8. Impacto en la distribución de actividades productivas
9. Demanda de recursos naturales (fundamentalmente agua y suelo)
10. Impacto en la generación de asentamientos irregulares
11. Generación de nuevos empleos
12. Desarrollo de proveeduría
13. Impacto en la diversificación de la economía

Para efectos de este trabajo, las centralidades son en principio los Centros de Población determinados en el Sistema Urbano Nacional, pero, además, los Corredores Regionales donde se han asentado actividades productivas que hacen de estos componentes funcionales trascendentales en la estructura económica y urbana del país.

La presencia de Grandes Intervenciones Territoriales, si bien sigue predominando en los Centros de Población y Corredores, es una realidad que también se extiende a áreas rurales, ejidales y de pequeños asentamientos humanos como detonantes de un futuro crecimiento.

Los efectos de las gti no son homogéneos ni unívocos, son más bien diferenciados y con múltiples implicaciones, lo mismo generan y consolidan centralidades, que crean impactos adversos en ellas. En esta parte, es de primera línea la incidencia de la participación social, para estar atentos e informados de las iniciativas que se presentan y de los efectos que se puedan tener, pero más aún de ser promotores de los proyectos realmente necesarios y que puedan crear valor social. Por sus características de capacidad y magnitudes, las Grandes Intervenciones Territoriales generan una amplia demanda de proveedurías, servicios públicos, insumos, empleos y transformaciones en la estructura territorial en la que se circunscriben, esto durante su construcción, operación y mantenimiento; de esta forma generan, consolidan o crean aspectos adversos en las centralidades.

Nota metodológica para la identificación de Grandes Intervenciones Territoriales

En primer lugar, fue seleccionada la tipología de proyectos a identificar y analizar, para lo cual fue necesaria una revisión sectorial minuciosa, que concluyó en la determinación de 6 tipos de proyectos, con sus respectivas 34 categorías, a continuación referidas:

TIPOLOGÍA Y CATEGORÍAS PARA LA CLASIFICACIÓN DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES

Tipo de proyecto	Categoría
Industria	Cluster
	Corredor industrial
	Parque industrial
	Establecimiento industrial

TIPOLOGÍA Y CATEGORÍAS PARA LA CLASIFICACIÓN DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES (CONT.)

Tipo de proyecto	Categoría
Comercio	Centro comercial
	Corredor comercial
	Centro de abasto
Desarrollo Inmobiliario	Oficinas
	Turístico
	Mixto
	Corredor financiero
Equipamiento	Educación
	Cultura
	Salud
	Asistencia social
	Recreación
	Deporte
	Administración pública
	Servicios urbanos
Vivienda	Interés social
	Media
	Residencial
Infraestructura	Carretera y vial
	Eléctrica
	Ferroviaria y multimodal
	Hidrocarburos
	Portuaria y aeroportuaria
	Agua potable y saneamiento
	Telecomunicaciones
	Hidroagrícola

Fuente: Elaboración propia.

Posteriormente, y dando seguimiento al análisis sectorial, se llegó a la selección de dimensionamientos y magnitudes de proyectos a considerar, a partir de las convenciones y definiciones que cada sector dispone. Así, para el caso de Equipamiento se tomaron como referencia los niveles de servicios establecidos por sedesol; para Infraestructura los respectivos de la sct; para Vivienda proyectos con el equivalente a una localidad urbana (más de 15,000 habitantes o 3,750 unidades); para Industria, Comercio y Desarrollo Inmobiliario se tomaron los estándares nacionales e internacionales para un proyecto de grandes dimensiones en su tipo:

...

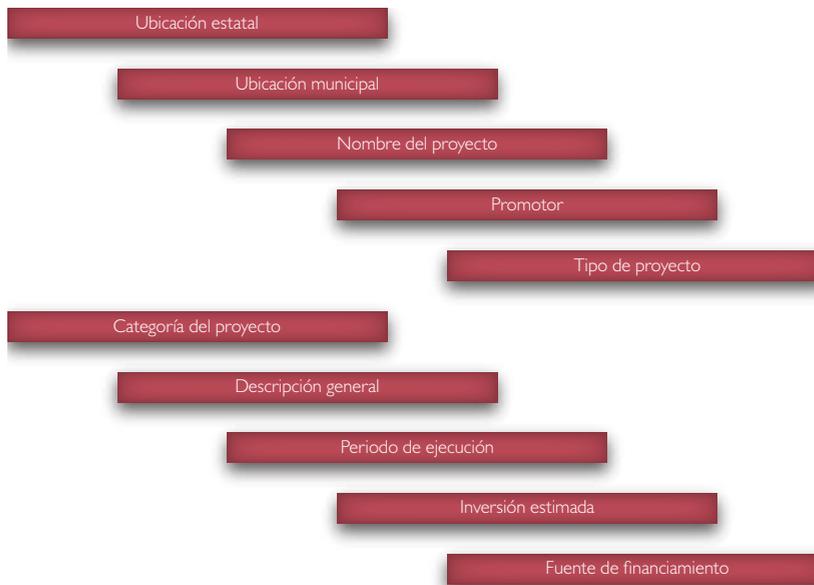
CRITERIOS DE SELECCIÓN PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LAS GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES

Tipo de proyecto	Criterio de selección
Equipamiento	Nivel de servicio nacional, regional y estatal
Vivienda	Proyectos a partir de 3,750 unidades de vivienda
Infraestructura	Influencia de cobertura nacional, regional y estatal
Industria	Proyectos a partir de 251 empleos generados
Comercio	Proyectos a partir de 40,000 m2 de construcción
Desarrollo inmobiliario	Desarrollos a partir de 100,000 m2 de construcción

Fuente: Elaboración propia.

El siguiente paso fue la construcción del inventario, donde se concentran en una base de datos los aspectos más relevantes que permiten analizar la información de manera integrada, por sector o por variable:

COMPONENTES DEL INVENTARIO DE GRANDES INTERVENCIONES TERRITORIALES



El Inventario comenzó a registrar información a partir de la cuarta semana de noviembre de 2007 y concluirá en diciembre de 2012, por lo que los datos aquí presentados corresponden al corte de 2011 y estarán sujetos a variaciones hacia el cierre.

El inventario se elabora con la consulta y monitoreo permanente de alrededor de 50 fuentes de información, entre dependencias de la administración pública federal, gobiernos estatales, cámaras empresariales, periódicos y revistas especializadas, presupuestos de egresos e informes de gobierno de las entidades

federativas, entre otras. Aun cuando con esto el ejercicio pudiera ser limitado, los datos obtenidos permiten dar certeza de que se capta el comportamiento general de las Grandes Intervenciones Territoriales durante el periodo de referencia.

Durante 2007-2012 se ha anunciado numerosas iniciativas que finalmente no han sido concretadas, por lo que se comienza a vaciar información en el Inventario una vez que inicia la construcción del proyecto, lo que permite dar un seguimiento a proyectos con mayor certidumbre de realizarse.

BIBLIOGRAFÍA

- Coulomb, René (1991). “Actores sociales y proyecto de ciudad”, en *Ciudades*, núm. 10, pp 62-64, México: RNIU.
- DGDT-SEDESOL, “Estudio de Grandes Intervenciones Territoriales 2007-2012”, Informe 2011, mayo 2011. México.
- Diario Oficial de la Federación. Presupuesto de Egresos de la Federación 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; México.
- Galantay, Ervin (1977). *Nuevas ciudades, de la antigüedad a nuestros días*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- Lee Nájera, José Luis (2000). “Proyectos urbanos y ciudades alternativas”, en *Diseño y Sociedad*, núm. 12/01 (pp. 66-83), UAM-X. México.
- Lee Nájera, José Luis (2005). “Los barrios de nuevo tipo: proyectos urbanos integrales de la ciudad alternativa”, en *Diseño y Sociedad*, núm. 19/05-20/06 (pp. 16-25), UAM-X. México.
- Lungo, Mario (2005). *Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana* (ensayo), Cambridge: ILLP.
- Regil, A. (2011). “Los jóvenes el futuro de México”. Periódico *El Economista*, julio 7, (p. 95) México.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, (2007). Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, México.



CAPÍTULO 03 | EL CONCEPTO DE SOCIOECOSISTEMA EN LA INTERPRETACIÓN TERRITORIAL
UNA VISIÓN DESDE EL PENSAMIENTO AMBIENTAL

EL CONCEPTO DE SOCIOECOSISTEMA EN LA INTERPRETACIÓN TERRITORIAL

Una visión desde el pensamiento ambiental

Apolo González Martínez

INTRODUCCIÓN

A partir del desarrollo de la agricultura hace más de diez mil años, el ser humano tuvo la posibilidad de diversificar sus actividades, proceso aparejado con la apropiación y transformación del territorio para la satisfacción de diversas necesidades. Sin embargo, es apenas hace 200 años cuando la relación entre seres humanos y naturaleza comienza a tener implicaciones negativas a escala global, de las cuales se desprenden efectos tales que, en esta era del Antropoceno, la coevolución entre ambos elementos del sistema biogeofísico, como lo afirman distintos autores, alcanza una velocidad mucho más rápida y con consecuencias más impredecibles que en el pasado.

Así, las distintas transformaciones a las que se encuentra sometido el medio natural, propiciadas por los constantes cambios en el uso de suelo, impactan negativamente al grado de convertir territorios multifuncionales, habitados originalmente por un gran número de especies, en ambientes monofuncionales en los cuales la pérdida de la biodiversidad es evidente; comprometiendo de esta manera la capacidad de carga del sistema biogeofísico al tiempo que se reducen los niveles de habitabilidad necesarios para el ser humano.

El grado de deterioro ambiental al que asistimos actualmente obliga a modificar la forma en que se abordan las cuestiones referidas al territorio y las relaciones entre éste y la humanidad, así como la manera en que se interpreta y gestionan los ecosistemas. Es innegable la necesidad de remplazar las metodologías monofocales que abordan la realidad de manera segmentada y en las cuales se supone que el medio ambiente responde de manera predecible e incluso controlable, definiendo esfuerzos de los cuales deriven nuevas perspectivas de carácter transdisciplinar que integren los diferentes elementos del sistema biogeofísico para la interpretación; logrando a partir de esto una visión más amplia de la realidad territorial.

Para el presente trabajo, se realizó una revisión de distintos estudios con referencia al territorio que identifica dos perspectivas de interpretación; una de ellas en la que el medio ambiente es considerado ajeno a la ciudad, y otra en la cual la estructura territorial se aborda de forma integral. La intención es identificar nuevas perspectivas y metodologías con las cuales sea posible lograr un mejor conocimiento de las interacciones entre los componentes del sistema biogeofísico.

Este trabajo se compone de tres etapas: en la primera de ellas se aborda la naturaleza de las relaciones que actualmente se tejen entre el hombre y el medio ambiente, la segunda parte está enfocada a la revisión de las perspectivas

antropocéntricas, según la cual son los intereses de la humanidad los que deben recibir atención de manera inmediata y primordial, y la ecosófica que, de acuerdo con Guattari (1996: 51), quien acuña el término, trata de encontrar un modo de vivir en armonía con el planeta con base en la creación de una ciencia interdisciplinaria que permita conocer, respetar, enseñar y cuidar el lugar que habitamos, y que a la vez oriente las actuales revoluciones tecnológicas que apuntan hacia curvas de crecimiento logarítmico a vías menos absurdas. En esta sección se presenta a manera de propuesta la importancia de la construcción de una ciencia integradora para el estudio del territorio.

En la última etapa del trabajo se revisa el concepto de socioecosistema como una herramienta de acercamiento al conocimiento de las relaciones entre el espacio urbano, la población, el medio natural, la relaciones sociales de carácter político-institucional y los vínculos que se conforman entre estos elementos; al mismo tiempo, se reivindica la necesidad de generar espacios de diálogo y construcción teórica entre las distintas ciencias basados en metodologías de trabajo de carácter interdisciplinario, que lleven a la generación de un lenguaje común e integrador, el cual ofrece nuevas alternativas para la interpretación del territorio.

SOCIEDAD-NATURALEZA: UNA RELACIÓN DE DOMINACIÓN

A lo largo de la historia, la relación ser humano y naturaleza se distingue por un arduo proceso de apropiación y transformación determinado por las necesidades propias de adaptación de nuestra especie, proceso que, como consecuencia indisoluble, viene acompañado por la alteración de las leyes propias de los sistemas vivos (Maya, 2003: 31). La magnitud de este fenómeno es tal que muchas de las intervenciones antrópicas tienen como resultado innegable desequilibrios en el orden natural, con expresiones mucho más evidentes a partir de los últimos dos siglos cuando la coevolución “–proceso donde cada elemento tiene dinámicas propias pero al mismo tiempo es influenciado y redefinido por su relación, de la cual surgen propiedades emergentes, que no existirían en los elementos por separado y que sobre-determinan la evolución de las partes” (Foladori, 2005: 122)– entre naturaleza y sociedad tiene lugar a escala planetaria a una velocidad mucho más rápida y con consecuencias más impredecibles que en el pasado (Duarte, 2007: 128); todo esto en función del impulso que ámbitos humanizados como las crecientes áreas urbanas, *clusters* dedicados a la explotación de recursos naturales o amplias zonas de desarrollo agrícola, entre otros, le han dado.

De acuerdo con lo anterior, es posible comprender cómo a escala global proliferan constantes transformaciones de la cubierta vegetal del planeta provocadas por los cambios en el uso del suelo para la obtención de servicios ecosistémicos; algunos de ellos, como lo menciona Duarte, de aprovisionamiento, es decir, territorios de los que la humanidad obtiene alimentos, recursos forestales, agua, entre otros. Esto modifica de manera directa aquellos ecosistemas de los cuales se reciben también servicios como los de regulación. Por ejemplo, la explotación de recursos forestales tiene implicaciones negativas en los procesos

de secuestro de carbono para el control del sistema climático (Duarte, 2007: 128). La consecuencia más grave del proceso descrito es la sustitución de ecosistemas originalmente multifuncionales por otros monofuncionales de uso intensivo, cuya finalidad es la de obtener beneficios en el corto plazo, lo que provoca el agotamiento de la capacidad de carga del suelo así como pérdidas importantes en los niveles de habitabilidad a largo plazo. En el caso más extremo, la pérdida de la biodiversidad repercute de maneras directa e indirecta sobre el bienestar humano, comprometiendo el funcionamiento de los ecosistemas y su capacidad de generar servicios esenciales para la humanidad (Martín, 2011: 445).

Si bien es cierto que la humanidad a lo largo de la historia ha usado la naturaleza como fuente de recursos, generando al mismo tiempo residuos que en su mayoría tienen implicaciones negativas en el sistema natural, y que dicho proceso es propio de cualquier ser vivo, la preocupación, de acuerdo con Foladori (2005), surge cuando los recursos son utilizados a un ritmo mayor a las capacidades de la naturaleza para reproducirlos o cuando los desechos son generados también a un ritmo mayor a la capacidad de absorción de la naturaleza, es entonces cuando surgen los problemas ambientales propios del sistema de producción capitalista que, siguiendo la lógica de mercado, obliga a producir siempre más.

EL CAMINO HACIA UNA NUEVA FORMA DE INTERPRETACIÓN DEL TERRITORIO

Los planteamientos anteriores llevan necesariamente a modificar la perspectiva antropocéntrica con la cual se interpretan las cuestiones territoriales, las relaciones sociales y las interacciones de éstas con el sistema biogeofísico; entendido como un territorio en el cual se desarrolla una serie de comunidades animales y vegetales (biocenosis o parte viviente) interrelacionados entre sí y con el medio físico (biotopo) mediante flujos de materia, energía e información (Álvarez, 2008). La importancia de modificar los marcos teóricos para la interpretación de las cuestiones territoriales es justificable, ya que de sus resultados se deriva un gran número de decisiones que comprometen a toda la humanidad, por remplazar aquellos paradigmas en los cuales se plantea que la repuesta de los ecosistemas a la intervención humana es lineal, predecible e incluso controlable permitirá, a través de la generación de espacios para la producción de conocimiento interdisciplinar, crear nuevas formas de aproximación al conocimiento en las cuales seres humanos y naturaleza sean conceptualizados y gestionados en función de las múltiples interacciones que entre ambos elementos existen. La humanidad es parte de la biosfera y sus actividades se ensamblan en el sistema ecológico (Duarte, 2007: 129) y es precisamente la presión humana el factor determinante en la degradación de los ecosistemas, así como en la pérdida de biodiversidad.

El proceso de ocupación territorial continuará toda vez que la humanidad, para satisfacer sus necesidades, está en constante intercambio con la naturaleza. Desde su surgimiento, las ciudades dependen del medio ambiente para su reproducción, más aún bajo el actual modelo productivista según el cual la

mayor producción de bienes materiales beneficia a la economía y la sociedad, mientras el planeta queda inmerso en el metabolismo lineal propio de los sistemas urbanos bajo el cual se consumen cada vez más recursos naturales y se depositan al medio natural las bolsas estériles de la entropía (Maya, 2003: 44), mismas que contienen todos los desechos que en la ciudad se producen.

Esta situación se confirma en muchos de los estudios sobre ciudades, metrópolis o megalópolis, en los cuales la mayoría de problemas abordados están relacionados con la concentración de la pobreza, la urbanización periférica y cada vez más con el deterioro ambiental. Sin embargo, en muchas de estas interpretaciones territoriales, las problemáticas son abordadas de manera sectorial, situación que está en función de la escala y complejidad del fenómeno territorial, lo que orilla a prestar atención sólo a aquellos problemas inmediatos. Como ejemplo de estudios sectoriales es posible citar al Grupo de Expertos sobre Pobreza Urbana en América Latina, el cual centra sus esfuerzos en explicar la relación entre pobreza y precariedad urbana, pobreza, tenencia de la tierra y embates al medio ambiente; estudios de los cuales se desprende la propuesta de que es la pobreza la que ha engendrado los problemas que aquejan el territorio. Trabajos más ambiciosos, como los realizados por el Instituto de Geografía de la UNAM en colaboración con la SEMARNAT, tratan de analizar el proceso de crecimiento urbano en la periferias; con lo que denominan la “urbanización hormiga” sobre suelo de conservación. Con el fin de explicar la naturaleza del proceso de urbanización, un grupo interdisciplinario conjuga el trabajo de un grupo de expertos en teoría, sistemas de información geográfica y percepción remota para representar e interpretar las coberturas vegetales, usos de suelo y sus cambios, relacionándolos con atributos asociados como los biofísicos (crecimiento natural de la ciudad), económicos (creación de nuevos fraccionamientos residenciales) y sociales (crecimiento de poblados y rancherías), y muestra sus resultados en el trabajo “Urbanización periférica y deterioro ambiental en la ciudad de México: el caso de la Delegación Tlalpan en el Distrito Federal”.

Los dos estudios mencionados afirman que es en la periferia de las ciudades donde la degradación de las condiciones ambientales y de habitabilidad es mucho más evidente, esto como consecuencia de diversos factores económicos, políticos, sociales y culturales relacionados principalmente con la urbanización clandestina en suelos de valor ambiental; sin embargo, también se detectan dos perspectivas de interpretación: en una de ellas, el tratamiento de las periferias se hace en forma de zonas ajenas a la ciudad en las cuales habita la población que no encuentra oportunidades de vivienda al interior de la ciudad –de acuerdo con Topalov (1996), esta perspectiva coincide con la Planeación Urbana enfocada principalmente a las zonas urbanas, metrópolis y megalópolis–; la segunda visión es aquella en la cual, si bien es utilizado el concepto de periferia, a éste se le da un tratamiento como parte integral de toda la estructura territorial (Aguilar, 2009: 7). En estudios como el de la UNAM-SEMARNAT y de autores como (Romero, 2005), la problemática se aborda a partir de sistemas ambientales en los que se desarrollan procesos geomorfológicos,

climáticos y ecológicos que son impactados por la urbanización. De sus conclusiones se desprenden planteamientos según los cuales toda transformación o decisión tomada en la ciudad tiene consecuencias, incluso regionales; ejemplo de esto es la creciente autorización de nuevos fraccionamientos de interés social alejados del núcleo urbano principal, que en la forma de urbanismo insular consume cada vez más superficie periférica, lo cual incentiva situaciones como la movilidad de población en medios de transporte motorizado con el consecuente incremento en los niveles de partículas suspendidas en el aire y la transformación paulatina de la estructura económica, social y cultural de los *hinterlands* urbanos.

Entonces, si es en las ciudades donde se agudiza el deterioro ambiental, es precisamente allí donde se vuelve necesario concentrar esfuerzos pues, como se mencionó, el proceso urbano ha alcanzado escalas regionales, impulsado por las formas de producción flexible que promueven las ventajas relativas de diversas localizaciones del proceso productivo, incluso en zonas rurales donde la fuerza de trabajo o suelo para emplazamientos ofrece excelentes incentivos financieros. Es de esta manera que el ejercicio de la planeación territorial se vuelve cada vez más complejo y es necesario modificar la forma en la que, de manera sectorial, se realiza el diagnóstico sobre el territorio, con la consecuente generación de visiones integrales que permitan la interpretación de la ciudad y periferia como un sistema; es decir, como una comunidad integrada por el territorio, seres humanos, plantas y animales; con una particular forma de organización en la cual es la acción del hombre la que modifica las condiciones naturales. De acuerdo con Left es necesario incluir los valores de la naturaleza y factores como la calidad de vida, solidaridad y democracia.

En este sentido, los llamados de atención están relacionados con regresar a lo local como punto de partida, incluir a la sociedad en los procesos de planeación y toma de decisiones; lo que permitiría aprovechar su experiencia sobre la dinámica territorial, superar de esta manera la planeación de carácter tecnocrático y sumar criterios como el de la eficiencia, justicia y equidad; sobre la base de un conocimiento claro del comportamiento de los sistemas ecogeográficos, sus potenciales, vocaciones y principalmente su capacidad de carga.

EL SOCIOECOSISTEMA COMO HERRAMIENTA DE INTERPRETACIÓN TERRITORIAL

El proceso de construcción teórica para conformar nuevas perspectivas de interpretación territorial no es sencillo; sin embargo, algunas de ellas se construyen desde hace tiempo fundamentadas en la necesidad de una comprensión más compleja del territorio y un trabajo de carácter interdisciplinar, con la finalidad de fomentar una verdadera ciencia integrada e integradora; tomando como base la teoría de los sistemas complejos, que son aquellos formados por un gran número de elementos simples, que interactúan entre sí, capaces de intercambiar información entre ellos y el entorno y, a su vez, capaces de adaptar su estructura interna como consecuencia de tales interacciones (Schunschny: 1998). De este modo, incorporan a la estructura planteamientos desde la ecosofía como los aspectos sociales, políticos, económicos y ecológicos; trabajan para

plantear nuevos procesos de empoderamiento de la sociedad con características de autonomía y participación para lograr que la población se identifique con el territorio.

De esta manera, pensar en territorio y sociedad como un sistema implica gestionar ambos elementos como un todo funcional, como entidad integradora y unitaria (Duarte, 2007: 130); por lo que es importante rescatar planteamientos que se encuentran en recientes estudios sobre el tema y que, como alternativa para abordar la complejidad de esta relación, plantean la adopción del concepto de socioecosistema como una nueva herramienta de interpretación, conformando un método que permita superar, tal como lo menciona Escalera (2011), las fragmentaciones epistemológicas, ontológicas y analíticas que impiden la consideración sistémica compleja de lo sociocultural y lo biofísico. Esta herramienta hace referencia a un sistema donde las comunidades humanas ocupan y se relacionan con un territorio y viceversa, caracterizado por una densa red de interacciones entre las dimensiones sociocultural y ecológica; autoorganizados, no lineales y sometidos a la incertidumbre; concepto que permite a su vez rescatar la idea de que en un proceso de coevolución, seres humanos y ecosistemas se han adaptado y modelado conjuntamente, conformando un sistema integrado sociedad-naturaleza (Martín, 2011: 445); con diversas variantes inscritas en el territorio, de acuerdo con Mass, visibles en la aparición de nuevas áreas urbanas, campos de cultivo, plantaciones forestales e incluso campos de golf.

Como perspectiva integradora se plantea al momento de abordar la ciudad que los componentes de un socioecosistema son el espacio urbano, sus ocupantes (caracterizados por un contexto y procesos sociales, económicos, históricos y culturales), el medio natural físico-espacial, el contexto político-institucional y las relaciones que actúan como vínculos entre estos elementos (Chardon, 2002: 2). Esta integración de las dimensiones biogeofísicas, el conocimiento de su organización y su dinámica, permite realizar interpretaciones sistémicas del territorio, facilita a su vez la toma de decisiones propias de los procesos de planeación y construcción del conocimiento, aporta una visión global de la complejidad de los problemas que implican las acciones de los individuos a escala global.

Apoyada en metodologías adecuadas, esta herramienta operacional permitiría tender puentes entre las ciencias biogeofísicas, sociales y las tecnológicas; generando así un marco interdisciplinar que permita no sólo compartir el objeto y objetivo de los estudios y programas sobre territorio, sino también un marco conceptual y metodológico (Duarte, 2007: 129) que obtenga, de acuerdo con Martín, información básica sobre las relaciones existentes entre la biodiversidad, los “servicios” que ofrecen los ecosistemas, el sistema sociocultural y el bienestar humano. De esta manera, sería posible crear una conciencia en la cual los socioecosistemas se gestionen según nuevas formas de planeación de las actividades del hombre en el territorio, tomando en cuenta las implicaciones de toda decisión sobre un ámbito geográfico más amplio.

CONSIDERACIONES FINALES

Aun cuando, como lo menciona Escalera (2011), en distintos artículos de carácter científico, declaraciones y resoluciones de todo tipo se afirma y promueve la perspectiva socioecológica como alternativa para la interpretación territorial, el camino es todavía largo y difícil de alcanzar, ya que será difícil modificar las formas en que se transforma y vive el territorio mientras no se incorporen las dimensiones biogeofísicas y socioculturales de manera simultánea y sean tratadas con la misma profundidad en la interpretación de los procesos sociedad-naturaleza. Además de establecer estrategias y mecanismos que lo hagan posible y replantear mecanismos institucionales de acceso, uso y gestión del territorio basados en la inclusión de factores económicos, sociales, tecnológicos, políticos y culturales que abran el camino para lograr un verdadero entendimiento de las relaciones socioespaciales.

Es urgente adoptar nuevas visiones que no queden supeditadas a los límites político-administrativos de los territorios urbanos, proceso que va de la mano con la apertura de espacios para el diálogo profundo, así como de difusión y discusión entre la población, las diferentes ciencias, políticos, empresarios y demás actores involucrados en el proceso de transformación territorial. Esto permitirá a la vez generar, bajo esquemas democráticos y de gobernanza, innovadoras formas de planeación con lenguajes compartidos e instrumentos comunes que garanticen el desempeño social, económico y territorial; así como la eficiencia en la resolución de los graves problemas que enfrentan nuestras regiones, buscando siempre reducir los impactos ambientales de las actividades propias de los sistemas urbanos al medio ambiente.

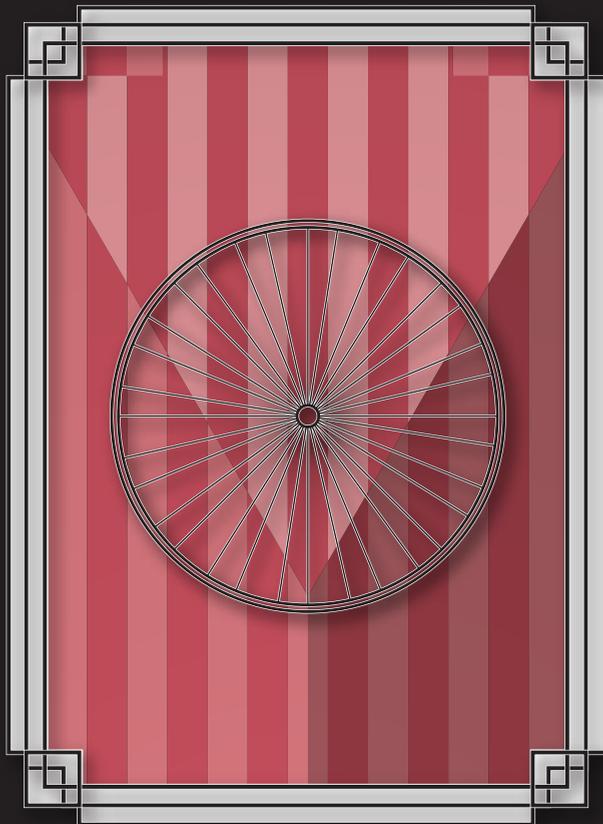
De manera indispensable, este ejercicio deberá ser acompañado de la participación social, del conocimiento profundo y la conciencia por el medio ambiente, pues, como afirman diversos autores, la voluntad de la población en participar activamente está en función del grado en el que se sientan afectados o beneficiados de manera directa por los procesos de planeación, lo que genera responsabilidades compartidas en el manejo y solución de los grandes sistemas de vida.

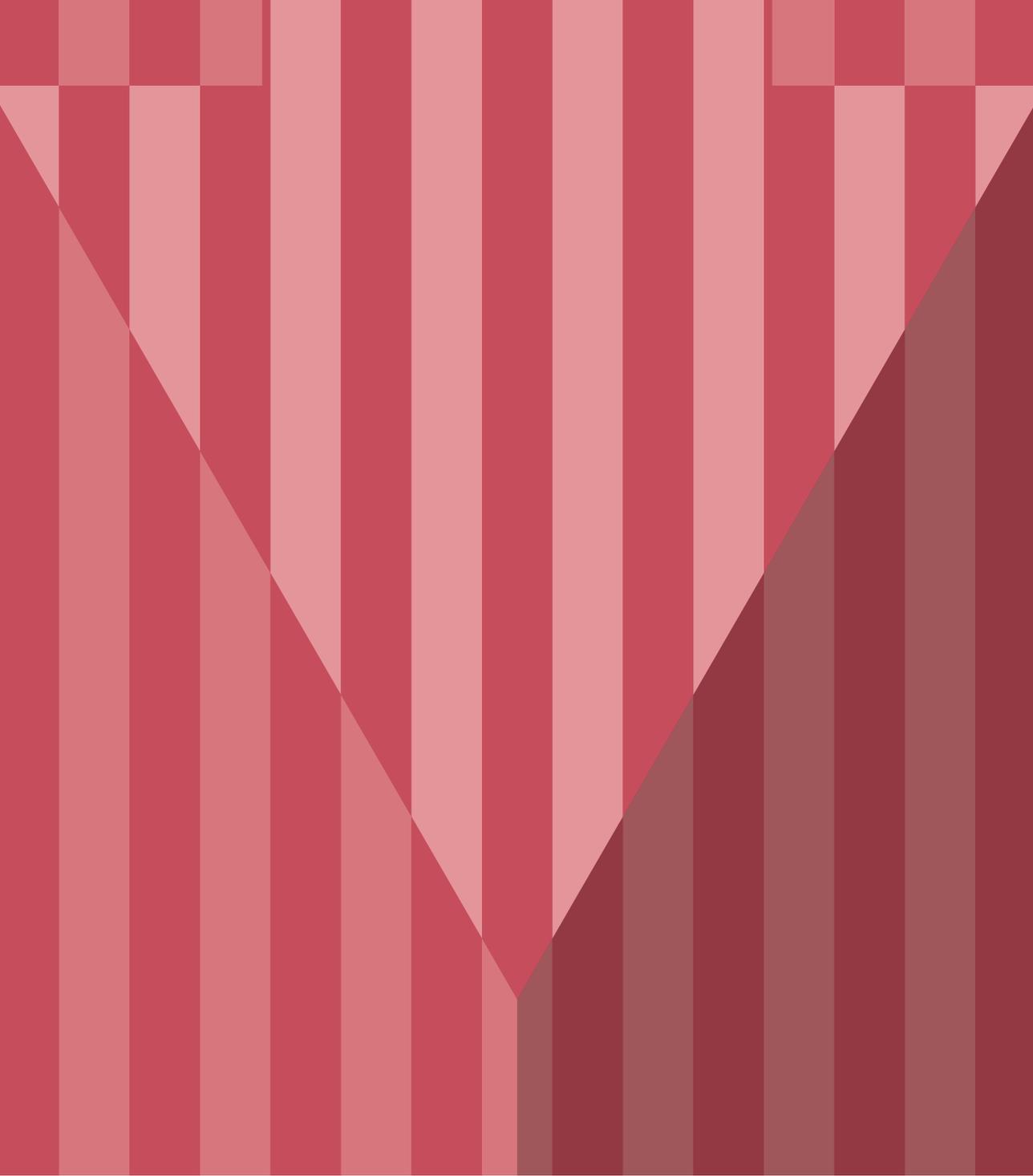
BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, A. G. (2009). "Urbanización periférica e impacto ambiental. El suelo de conservación en la ciudad de México". En A. G. Aguilar e I. Escamilla (coords). *Periferia urbana. Deterioro ambiental y restructuración metropolitana*. México: UNAM.
- Álvarez-Campana, J. M. (2008). Impacto ambiental de las obras de ingeniería. Teoría general de sistemas (1968) de Ludwig von Bertalanffy, o sobre los ecosistemas. Grupo de Enseñanza da Auga e do Medio ambiente. Recuperado de <http://elimpactoambiental.files.wordpress.com/2008/10/11-v3-web-bertalanffy-o-ecosistemas.pdf>
- Chardon, A. C. (2004). Un enfoque geográfico de la vulnerabilidad global de un hábitat urbano de ladera expuesto a amenazas naturales el caso andino de Manizales, Colombia. Human Development Resource Network (HDRNet). Recuperado de http://hdrnet.org/372/1/CHARDON_04.pdf

- Duarte, C. M. (coord.). (2006). *Cambio global, impacto de la actividad humana sobre el sistema Tierra*, Madrid: Dykinson.
- Escalera, R. F. y E. Ruiz Ballesteros. (2011). “Resiliencia socioecológica: aportaciones y retos desde la Antropología”. *Revista de Antropología Social*, 20. Madrid: Universidad Complutense.
- Foladori, G. y N. Pierrri (coords.). (2005). ¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable. Colección América Latina y el Nuevo Orden Mundial. México: Porrúa.
- Higueras, E. (2006). *Urbanismo bioclimático*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Maass, J. M. (2003). “Principios generales sobre manejo de ecosistemas”. En: Ó. Sánchez, E. Vega Peña, E. Peters y O. Monroy Vilchis. *Conservación de ecosistemas templados de montaña en México*. México: INE-SEMARNAT.
- Martín, B. (2011). “Biodiversidad y servicios de los ecosistemas”. En: J. Jiménez Herrera (dir.). *Biodiversidad en España. Bases de la sostenibilidad ante el cambio global*. Madrid: Observatorio de la sustentabilidad en España.
- Maya, A. (2003). *La diosa Némesis. Desarrollo sostenible o cambio cultural*. Calí: Corporación Universitaria Autónoma de Occidente.
- Millenium ecosystem assessment (MEA). (2003). *Ecosystems and Human Well-being: a Framework for Assessment*. Washington, DC: Island Press.
- Patrick Encian, G. y M. C. Bastida Muñoz. (2010, septiembre-diciembre). “El resguardo colectivo del patrimonio bio-cultural como garantía de la resiliencia de los sistemas socio-ecológicos de los pueblos en el Estado de México”. *Revista Ra Ximhai*, 6(3). Mochichahui, El Fuerte Universidad Indígena de México.
- Romero, H. y Vásquez, A. (2005, diciembre). “Evaluación ambiental del proceso de urbanización de las cuencas del piedemonte andino de Santiago de Chile”. *Revista EURE*, xxxi (94). Santiago Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Shuschny, A. R. (1998). “Estudios del medio ambiente desde las ciencias de la complejidad”. En Matteucci, Silvia D. Buzai, Gustavo D. (comps). *Sistemas ambientales complejos: herramientas de análisis espacial*. Colección CEA, 21. Buenos Aires: EUBEDA.
- Topalov, C. (1996). “De la planeación a la ecología. ¿Nacimiento de un nuevo paradigma de la acción sobre la ciudad y del hábitat?” *Diseño y Sociedad*, 6. México: UAM-Xochimilco.

MOVILIDAD URBANA





SEÑALIZACIÓN VIAL, DEL CUENTO A LA REALIDAD SOCIAL

Santiago Osnaya Baltierra

SEÑALIZACIÓN VIAL

Del cuento a la realidad social

Junto a un bosque muy grande vivía una familia que apenas tenían para comer. Ante tal precariedad económica, la mamá propuso llevar a sus dos niños al bosque y perderlos. Los dos hermanos, a quienes el hambre mantenía siempre desvelados, oyeron lo que su madrastra aconsejaba a su padre. Gretel, llorando, dijo:

— ¡Estamos perdidos!

— No llores, Gretel, yo me las arreglaré para salir de esto.

Cuando los padres durmieron, Hänsel salió de la casa. Brillaba una luna esplendorosa y las blancas piedras que estaban en el suelo, relucían como plata pura. Hänsel comenzó a recogerlas y las fue guardando en sus bolsillos. Al amanecer, la mujer despertó a los niños:

— ¡Vamos, levántense! Iremos al bosque por leña.

En el camino, Hänsel se detenía de vez en cuando a lo que el padre le dijo:

— Hänsel, no te quedes rezagado.

Pero lo que estaba haciendo Hänsel no era rezagarse, sino ir echando a lo largo del camino las blancas piedrecitas, que había guardado en sus bolsillos la noche anterior. Cuando estuvieron en medio del bosque, les encendieron una fogata y dijo la mujer:

— Pónganse al lado del fuego y descansen mientras nosotros nos vamos por el bosque a cortar leña. Cuando terminemos, vendremos por ustedes.

Los dos niños se sentaron junto al fuego. Después de tanto esperar, se quedaron dormidos. Cuando despertaron, ya era de noche. Gretel se echó a llorar, diciendo:

— ¿Cómo saldremos del bosque? Hänsel la consoló y le dijo: —Espera un poco, cuando brille la luna, encontraremos el camino.

Al aparecer la luna, el niño tomó de la mano a su hermanita y, guiándose por el brillo de las piedrecillas, éstas les indicaron la ruta para poder llegar a casa.

Aunque el padre se alegró de verlos, tiempo después su mujer lo convenció nuevamente para realizar la misma acción. Pero esta vez sugirió llevarlos aún más adentro del bosque. La madrastra sacó de madrugada a los niños de la cama y les dio un pedacito de pan. Caminó al bosque, Hänsel al no contar con piedras como la vez anterior fue desmigajando el pan y, deteniéndose de trecho en trecho, dejaba caer miguitas al suelo.

Cuando estuvieron en lo profundo del bosque, encendieron una fogata, los pequeños se acercaron al fuego y después de un largo rato quedaron dormidos, esperando a que los padres regresaran de cortar leña. Pero nadie se presentó a buscarlos; al despertar ya era de noche. Hänsel consoló a Gretel diciéndole:

— *Espera a que salga la luna; entonces veremos las migas de pan que he esparcido, ellas nos mostrarán el camino a casa.*

Cuando salió la luna, no encontraron ni una sola miga; se las habían comido los pajaritos. Anduvieron toda la noche y todo el día siguiente, desde la madrugada hasta el atardecer, sin lograr salir del bosque; cuando se sentían muy cansados dormían para después continuar su caminata. Pero cada vez se extraviaban más. Si alguien no acudía en su ayuda, terminarían por morir de hambre...

(Grimm y Grimm, 1958).

Este es un fragmento del cuento Hänsel y Gretel que quise leer para mostrar, a manera de analogía, lo importante que es para las personas contar con señales que les permitan reconocer los lugares de su entorno, ubicarse en ellos y facilitar ahí su desplazamiento. Con ello tiene que ver el tema que abordaré. Se trata de la ausencia de señales viales en las calles y vialidades de la ciudad de México. Un problema que no es el único relacionado con la señalética vial de la urbe, pero en el cual en esta ocasión me enfocaré en un afán de tocar un problema mayor que está de fondo: la falta de compromiso de las autoridades capitalinas de observar e implementar adecuadamente el *Manual de dispositivos para el control de tránsito en zonas urbanas y suburbanas* de la ciudad.

Las ciudades están compuestas por diferentes elementos físicos como hospitales, escuelas, iglesias, mercados o lugares de trabajo, cada uno de los cuales genera en las personas la necesidad de moverse. El desplazamiento se realiza, por supuesto, a través de las sendas¹ urbanas, es decir, las calles, avenidas, circuitos, túneles, vías rápidas, etcétera.

La movilidad dentro de las ciudades es muy compleja e involucra la existencia de varios elementos y la acción de diversas instancias públicas y privadas para que pueda ocurrir en orden. Una movilidad adecuada amerita sobre todo que las ciudades cuenten con la estructura vial apropiada, acorde con sus dimensiones geográficas y demográficas.

¹ Para Kevin Lynch ([1960] 1984: 64-79) las sendas están representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas.

Un hecho aquí es que entre más grande es la urbe, mayores son sus necesidades viales. Si aumentamos el número de habitantes, consecuentemente aumentará el número de desplazamientos y el número de transeúntes y vehículos. Por lógica, también debería aumentarse el número de sendas, así como asegurarse de que su funcionamiento sea lo más eficaz posible, pues sólo eso evitaría la congestión de los espacios viales y se mantendría o mejoraría la calidad de vida de las personas. Este es el caso de planeación que enfrenta día a día la ciudad de México: construir nuevas vialidades y hacer en la mayor medida posible funcionales las ya existentes.

En este esquema, la señalización es un elemento fundamental en el funcionamiento de la estructura vial urbana. Los diversos dispositivos de los que hace uso han sido formulados para controlar y ordenar el flujo vehicular y peatonal, evitando accidentes y otros percances, y mejorando la experiencia del desplazamiento. Ahí, el valor exclamativo de estos signos tiene como función principal procurar la seguridad de los habitantes y evitar daños materiales y humanos en la mayor medida posible. Además, a través del sistema de señales viales también se procura la sana convivencia y cordialidad entre las personas, generando altos índices de organización social.

El sistema de señalización de la ciudad de México, como el usado en muchos países, está basado en el Sistema Mundial de Señales, el cual fue propuesto por la ONU en 1949 con el propósito de unificar las señales de tránsito de las carreteras y vialidades de las ciudades de todo el mundo, a fin de que los conductores y peatones identificaran estos signos aun estando en otro país distinto al suyo; a saber, antes de esta propuesta ya varios países habían implementado sus propios sistemas de señalización.

El Sistema Mundial de Señales fue establecido hasta 1955, se trató de una hibridación del sistema de señalización europeo y el americano. En 1968 se celebró en Viena, avalada por la ONU, la Convención de Circulación Vial. Ahí se acordó el uso del código visual europeo y se optó por la posibilidad de utilizar las formas exteriores del sistema americano.

México fue uno de los países que firmó en Viena dicho proyecto, comprometiéndose con la aplicación del Sistema Internacional de Señales y Marcas en el Pavimento. En 1970 se publicó en el país el primer manual de señales utilizando como base el Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, así como las recomendaciones de la convención de Viena. En 1984 se editó una nueva publicación denominada Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito en Zonas Urbanas y Suburbanas. En 1998 el Gobierno del Distrito Federal y la Secretaría de Transportes y Vialidad capitalina actualizaron este manual con el fin de adecuarlo a las nuevas necesidades de tránsito del Distrito Federal. El manual está en vigor y tuvo su última modificación, aprobación y publicación en la *Gaceta Oficial* del Distrito Federal el 11 de diciembre del 2001.

El objetivo general de dicho manual es generar óptimos ambientes de movilidad vial en términos de seguridad. La dependencia responsable de ejecutarlo y aplicarlo es la Secretaría de Transportes y Vialidad del Gobierno del Distrito Federal. En el manual se instituyen los principios básicos a seguir en el proyecto y el uso de los dispositivos y las obras para el control de tránsito, así

como la nomenclatura de los dispositivos, materiales, colores, medidas, consideraciones para asegurarse que el dispositivo opere adecuadamente y cumpla con los siguientes requerimientos:

1. Proporcionar seguridad
2. Llamar la atención del usuario
3. Transmitir un mensaje sencillo y claro
4. Imponer respeto a los usuarios de la vía pública
5. Estar ubicados de tal modo que permita al usuario recibir el mensaje
6. Estar localizados de manera que el usuario pueda contar con el tiempo adecuado para tener una reacción apropiada y tomar una decisión oportuna

El manual clasifica los dispositivos en diversos tipos de señales de acuerdo con su aplicación, disposición, ubicación, colocación, instalación, propiedades físicas y por su mensaje. De esta última clasificación se desprenden tres grupos; a saber, las señales preventivas, restrictivas e informativas.

- a) Señales preventivas: son señales cuyo objetivo es advertir en forma anticipada a conductores y peatones de la existencia y naturaleza de un peligro o de un evento inesperado en la vía pública



Superficie
derrapante



Curva
sinuosa



Cruce
de ferrocarril

Fuente: Manual de dispositivos para el control de tránsito en áreas urbanas y suburbanas

- b) Señales restrictivas: son señales gráficas cuyo objetivo es informar a conductores y peatones del lugar donde existen las restricciones o prohibiciones que sirven para regular el uso de la vía pública.



Doble
circulación



Prohibida la vuelta
a la derecha



Ceda
el paso

Fuente: Manual de dispositivos para el control de tránsito en áreas urbanas y suburbanas

- c) Señales informativas: son señales que sirven para proporcionar la información necesaria a conductores o peatones a fin de facilitar su desplazamiento en forma ordenada y segura.



Fuente: Manual de dispositivos para el control de tránsito en áreas urbanas y suburbanas

De acuerdo con el Manual de dispositivos para el control de tránsito en zonas urbanas y suburbanas, las señales viales tienen como principal objetivo:

- Procurar el ordenamiento de los movimientos predecibles de tránsito, haciendo de la vialidad un elemento funcional, y
- Proporcionar información y prevenir a los usuarios para garantizar su seguridad y una operación efectiva del flujo vehicular y peatonal.

A pesar de la claridad en la disposición de los reglamentos y manuales de dispositivos de control de tránsito en la ciudad de México, en la realidad la vialidad pública presenta graves deficiencias en materia de señalización vial. Este es un problema, vale decir, que no es propio de la capital mexicana ni de nuestro país, sino que se trata de una problemática que alcanza dimensiones globales.

En muchas ciudades del mundo las vialidades se han convertido en un problema social. La ONU reporta que anualmente los accidentes de tránsito cobran casi 1.3 millones de vidas y provocan traumatismos a otros millones de personas más en todo el mundo. Las afectaciones de estas cifras son de carácter social, sanitario y económico. Tan sólo en este último rubro, el costo anual de cada país miembro de esta organización asciende a 500 mil millones de pesos aproximadamente.²

Ante este problema, la ONU ha publicado, en marzo del 2010, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, al cual México se ha adherido. Nuestro país es uno de los países que más adolece de condiciones de seguridad en sus vialidades, tan sólo el Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (CONAPRA) señala que el problema de la inseguridad en la movilidad vial ocasiona aproximadamente al año más de 24 mil muertes, 750 mil heridos graves y 39 mil discapacidades. Estas cifras representan un costo de más de 120 mil millones de pesos anuales, dinero que, de acuerdo con las cifras estimadas por la UNICEF, *serviría para dar de comer en un año a más de tres millones de*

² www.who.int/roadsafety/decade_of_action/

niños.³ A su vez, el Tercer Reporte Latinoamericano de Seguridad Vial (Argentina, 2006), posiciona a México en el tercer lugar de muertes en accidentes de tráfico de vehículos de motor.

En el caso particular de la ciudad de México, los accidentes de tráfico ocupan el noveno lugar de las principales causas de muerte de los capitalinos, con un costo de más de 6 mil millones de pesos al año.⁴ Entre las principales causas que generan estos accidentes viales destaca el consumo de alcohol, la falta de educación vial, el exceso de velocidad, el crecimiento del parque vehicular, la ineficiencia de la señalética vial, entre otras.

A continuación expondré el asunto de la ineficiencia de la señalización vial, particularmente de las situaciones problemáticas, que desde un punto de vista semiótico pueden presentarse en las señales viales. Para esto me auxiliaré del cuadro 1 en el que se muestran algunas circunstancias en que una señal puede operar o estar afectada en su función. En forma descendente, la primera relación muestra el funcionamiento adecuado de una señal; algo que podemos llamar proceso semiótico idóneo. Un proceso semiótico idóneo es aquel donde un signo, en este caso la señal, comunica a un sujeto interpretante la existencia de un objeto al que refiere, podría tratarse de una señal para discapacitados. La rampa de acceso es referida por la señal.

En la segunda columna, el problema tiene que ver con la relación entre el signo y el referente, donde la señal existe pero no su referente. Digamos, la señal indica la existencia de una rampa para discapacitados, pero la rampa no existe, o está en otro lugar, etc. En la columna siguiente, señalo el hecho del papel del interpretante. En este caso la señal está bien adecuada a un referente, pero esta relación puede resultar confusa o ambigua para, por ejemplo, un conductor. Supongamos que no conoce la señal o no sabe interpretarla. En la cuarta columna presento la situación en que existen problemas con la señal, ya no en relación con su referente, sino en su materialidad física o con las condiciones que la rodean, lo cual también es un factor que puede contribuir en la ineficiencia de las señales viales. Supongamos que la señal está maltratada, ha sido pintada por vándalos, o no es visible porque está obstruida por un árbol, otras señales o una manta. Estas situaciones afectan su funcionamiento y pueden ser causa de accidentes. Finalmente en la última columna, aludo al hecho en que no hay señales.

CUADRO 1

sujeto	↔	señal	↔	objeto
sujeto	↔	señal	↔	?
?	↔	señal	↔	objeto
sujeto	↔	señal	↔	objeto
sujeto	↔	?	↔	objeto

3 http://www.cenpra.salud.gob.mx/interior/seguridad_vial.html

4 Fuente. Base de defunciones del INEGI.

Si bien las señales pueden presentar todas las situaciones anteriores y más, en este caso puntualizaré la ausencia de señales en lugares de evidente riesgo.

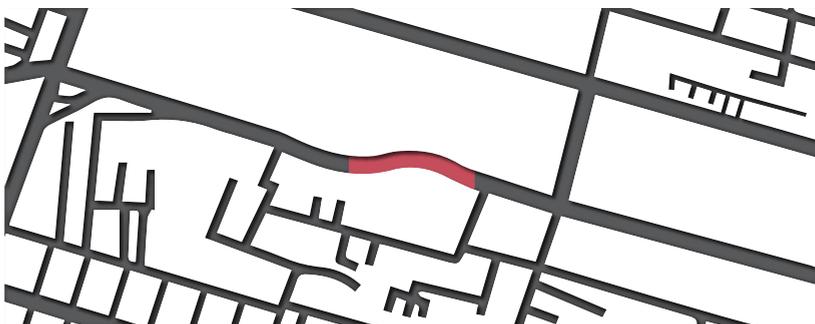
De acuerdo con el manual mencionado, una señal preventiva debe advertir sobre la existencia de algún evento inesperado en la vía pública. Su función es provocar que el conductor adopte las medidas de seguridad necesarias como reducir la velocidad o efectuar la maniobra adecuada. En este caso, la presencia de una señal favorece la movilidad urbana y reduce las posibilidades de accidentes. Y la ausencia de éstas genera posibilidades de percances.

En la foto 1 podemos observar una vialidad que presenta una trayectoria curva. La siguiente imagen (gráfico 1) muestra cómo la trayectoria recta es interrumpida por una curvatura del trayecto que posteriormente vuelve a ser recto. Este lugar que se encuentra en el trayecto del Eje 3 Norte, San Isidro, en la delegación Azcapotzalco, DF, es un lugar donde ocurren frecuentes accidentes.

FOTO 1



GRÁFICO 1



En la foto 2 podemos ver diversos impactos de automóviles sobre la barda, que se encuentra bastante averiada y presenta evidencia de haber sido reparada varias veces como consecuencia de dichas colisiones (foto 3).

FOTO 2



FOTO 3



La existencia de una curva es visible en el mapa del terreno, aún más, la pared presenta evidencia de la peligrosidad de la curva. No obstante, no hay en esta parte del trayecto ninguna señal que anticipe la presencia del tramo curvo, a fin de anticipar una acción de los conductores. Considero que la evidencia de los accidentes en esta zona debería ser tomada en cuenta por las autoridades correspondientes para instalar la señalización idónea en los sitios en los que pueda estar en riesgo la seguridad de los ciudadanos.

Atendiendo la orientación de trayecto, el gráfico 2 muestra la señal que debería colocarse para informar a los conductores de la presencia de una curva. Si esta indicación de “curva peligrosa” existiera, posiblemente los accidentes se reducirían.

GRÁFICO 2



Son diversos los problemas que presenta la señalización de la ciudad de México, en esta presentación he mostrado el caso donde para comenzar tenemos la necesidad de que se coloquen señales en lugares con alto índice de accidentes y peligrosidad. Esta necesidad debe ser atendida a la brevedad por las autoridades capitalinas, porque la presencia de señales viales contribuirá y mejorará en gran medida la movilidad de los ciudadanos, no sólo en términos de su seguridad, sino también en relación con su experiencia diaria en la convivencia, ubicación y orientación dentro del espacio urbano. La señalética vial, si bien no garantiza, favorecerá siempre un buen retorno a casa, algo que ha quedado evidente desde el relato de Hänsel y Gretel.

En conclusión, este documento manifiesta la importancia de construir y aplicar políticas públicas de señalización vial en los espacios públicos, para contribuir con esto a la mejora de las condiciones de vida de los habitantes en las ciudades. Sin embargo, el éxito de toda política pública conlleva una responsabilidad tanto de los gobiernos como de los ciudadanos⁵ de cualquier metrópoli.

En este sentido, en el ejercicio de nuestra ciudadanía, todos poseemos el derecho a un tránsito seguro en las vialidades que garantice la salud física y mental; sin embargo, al ser aquellas espacios donde se dan interacciones sociales, los sujetos tenemos la obligación de respetar todas y cada una de las leyes, normas y reglamentos viales. Asimismo, el cuidado para evitar el daño o destrucción física de cualquier dispositivo es una responsabilidad cívica ineludible.

Lograr una movilidad eficiente es un esfuerzo conjunto, es decir, no sólo se necesita que las personas estén comprometidas con su rol de peatón, automovilista, pasajero, ciclista etc., también es indispensable que los gobiernos asuman compromisos mucho más reales con respecto a implementar y aplicar políticas públicas para la seguridad y ordenamiento vial. De ahí que no es suficiente el hecho de que toda ciudad cuente con leyes y reglamentos; es necesario que esto sea ejecutado y aplicado de manera formal y responsable. Poco valor tiene contar con un Manual de dispositivos para el control de tránsito que contiene una gran diversidad de señales, marcas, flechas, escudos, si las calles se encuentran carentes de las mismas; tal circunstancia invalida las intenciones de dar orden y seguridad al flujo vehicular y peatonal.

Es importante decir que en tanto la señalización vial es un código ya establecido que precisa la interpretación de un usuario, es deber de los gobiernos promover e informar —a través de campañas, conferencias, exposiciones, etc.— a toda la población sobre cualquier implementación o cambio de los dispositivos para el control de tránsito en áreas urbanas y suburbanas, con el fin de sensibilizar sobre la importancia del respeto y cumplimiento de los mismos. Así, un ciudadano sensibilizado no sólo utilizará y respetará las señalizaciones,

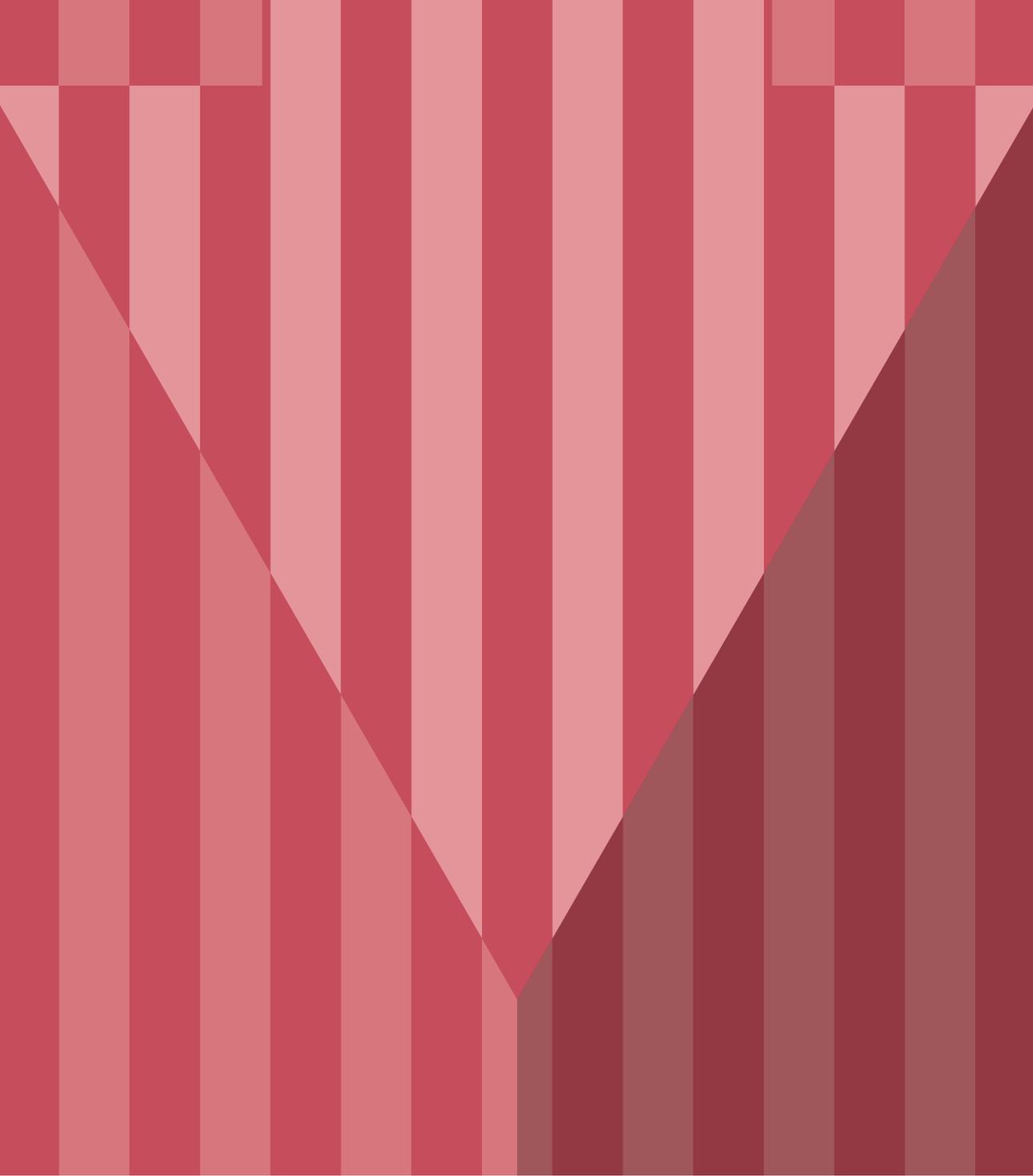
5 De acuerdo con la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad (Foro Social de las Américas — Quito — julio 2004. Foro Mundial Urbano - Barcelona - Quito - octubre 2004), se consideran ciudadanos(as) todas las personas que habiten en forma permanente o transitoria en las ciudades.

sino que contribuirá al mejoramiento de la movilidad vial al comprender y atender tanto a su derecho como a su obligación de reportar cualquier anomalía que atente contra su seguridad o la de sus congéneres.

Como se ha argumentado, estos tiempos exigen nuevas formas de participación corresponsable entre gobiernos y ciudadanos, donde ambos se encuentren comprometidos con un proyecto común de movilidad y vialidades más seguras.

BIBLIOGRAFÍA

- Cobley, P. y L. Jansz. (1993). *Introducing semiotics*. Reino Unido: Icon Books.
- Grupo para la Colaboración en Materia de Seguridad Vial. (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. ONU. Recuperado el 2 de abril de 2013, de http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/index.html
- Grimm, J. y Grimm, W. (1958). *Hänsel y Gretel*. Buenos Aires: Sigmar.
- Lynch, K. (1984). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Morris, CH. (1962). *Signos, lenguaje y conducta*. Buenos Aires: Losada.
- Secretaría de Transportes y Vialidad. (2001, 11 de diciembre). *Manual de dispositivos para el control de tránsito en áreas urbanas y uburbanas*. Gaceta Oficial del Distrito Federal, México.



CAPÍTULO 05 | ECOBICI: UNA MIRADA EN MOVIMIENTO

ECOBICI:

UNA MIRADA EN MOVIMIENTO

Paola Jimena Flores Miranda

Adriana Jiménez Flores

Tannia Fabiola Medina Estrada

Miriam Monterrubio Hernández

Rodolfo Roque Gutiérrez

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se realizó en el marco del Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades 2012, con sede en la Universidad Iberoamericana Puebla, con la participación del colectivo Crea Ciudad perteneciente a la maestría en Planeación y Políticas Metropolitanas de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Para la investigación se utilizó una metodología mayoritariamente de corte cualitativo, lo que nos permitió adentrarnos en la visión de los usuarios y no usuarios del programa. El análisis resultante se comparó con la revisión de los lineamientos que se plantean en los diferentes documentos normativos haciendo énfasis en sus objetivos y acciones.

La investigación se llevó a cabo en el primer trimestre del 2012 con respecto a la fase II del Programa Ecobici y pretende ser un primer acercamiento a las repercusiones que éste ha tenido en la ciudad de México y sus habitantes.

I. METODOLOGÍA: UN ACERCAMIENTO DE CORTE CUALITATIVO

Se aplicaron tres técnicas metodológicas complementarias entre sí:

a) Revisión de documentos

Se analizaron diferentes documentos normativos relacionados con el programa, así como notas periodísticas y artículos académicos. La revisión de estos documentos se elaboró a partir de las siguientes dimensiones analíticas:

- Relación de los objetivos del programa con el cuidado del medio ambiente, en especial con la reducción de gases de efecto invernadero
- La implicación de éste y acciones del mismo dentro de las visiones y propuestas de la movilidad en la ciudad
- El uso de la bicicleta en relación con el concepto de calidad de vida

El análisis de los documentos, tomando en cuenta estas tres perspectivas, facultó trazar el camino hacia los aspectos claves a considerar en la observación

y, posteriormente, en la entrevista, generar una relación entre los objetivos y consideraciones planteadas en el programa y la visión de los usuarios y no usuarios del mismo.

b) La observación

Permitió conocer las dinámicas presentadas en las estaciones de Ecobici, en las colonias que abarca y en las calles más transitadas por este medio de transporte o que se encuentran adaptadas con infraestructura vial.

Los espacios observados

Los criterios para elegir el espacio a observar fueron los siguientes:

- Al menos una estación dentro de cada colonia comprendida en el programa
- Un lugar que pueda definirse como representativo debido a la cantidad de demanda o ubicación
- Tiempo de establecimiento: estaciones de Ecobicis más antiguas y más recientes
- Calles y avenidas en donde hay infraestructura para la movilidad en bicicleta
- Calles y avenidas con gran afluencia de ciclistas

Dimensiones a observar

- Aspectos físicos del espacio: estado físico de la estación y su entorno, demanda, cantidad de bicicletas, llegada y salidas de bicicletas por hora
- Usuarios: edades y género, dirección y/o camino que toma, forma de vestir, van solos o acompañados, reacciones, actitudes, facilidad de manejo de bicicleta y estación
- Percepción de los no usuarios: reacciones y opinión

c) Entrevistas

La observación dio lugar a las preguntas utilizadas en las entrevistas a usuarios y no usuarios del programa. La información generada es un acercamiento profundo a la visión sobre algunos aspectos que quisimos resaltar en el análisis.

Para la selección de los entrevistados no hubo un criterio riguroso, sin embargo, buscó una heterogeneidad en los actores, tomando en cuenta el sexo, la edad y si son o no usuarios.

FIGURA 1. DIMENSIONES ABORDADAS EN LAS ENTREVISTAS

Persona	Uso	Programa
<ul style="list-style-type: none"> • Sexo, edad, ocupación • Experiencia y relación con la bicicleta 	<ul style="list-style-type: none"> • Tipo de uso • Tiempo dedicado • Tiempo como usuario 	<ul style="list-style-type: none"> • Ventajas • Desventajas • Conocimiento de Ecobici

FIGURA 1. DIMENSIONES ABORDADAS EN LAS ENTREVISTAS (CONTINUACIÓN)

Persona	Uso	Programa
<ul style="list-style-type: none"> • Significado del uso de la bicicleta • El uso de la bicicleta y la ciudad de México • El uso de la bicicleta y el medio ambiente • El uso de la bicicleta y el bienestar 		<ul style="list-style-type: none"> • Opinión sobre su funcionamiento • Aportaciones y críticas

Fuente: Colectivo Crea Ciudad

d) Fotografía

Utilizamos la imagen como portadora de información y se presenta como un documento etnográfico que nos ofrece una interpretación del fenómeno a estudiar. Se tomaron en cuenta las mismas variables de la observación, además de que se produjeron imágenes testigo de la experiencia de un recorrido que abarcó las zonas de influencia del programa.

El análisis resultante de estas metodologías se contrastó con la revisión de los lineamientos que se plantean en los diferentes documentos retomados, tomando como base los objetivos que persigue y sus principales acciones.

Los ejes principales de este análisis fueron:

- Fundamento del programa en el planteamiento (a escala nacional) de una política ambiental y su traducción local
- Expectativas y confrontación con las visiones de los usuarios
- Disyuntivas y compatibilidades en la percepción de los resultados desde la visión gubernamental e institucional del DF y la población en general
- La cultura cívica para el uso de la bicicleta en la ciudad de México, su convivencia, percepciones, conocimiento, etcétera.
- Infraestructura para salvaguardar la seguridad de los usuarios
- Las deficiencias vistas desde los usuarios
- Aportaciones y su relación coherente con los objetivos
- Transformación y evolución del programa

1. NORMATIVIDAD

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos encabeza la pirámide de los ordenamientos legales, le siguen en orden de importancia: las leyes federales y los tratados internacionales, las leyes ordinarias, los decretos, los reglamentos y las normas jurídicas individualizadas.¹ Se considera importante señalar la jerarquía, ya que la movilidad y el medio ambiente son ejes suscritos

¹ Soto Pérez (1976: 43).

en acuerdos internacionales que tienen como objetivo promover el uso de la bicicleta como un medio de transporte no motorizado y saludable.

En el ámbito nacional, la Carta Magna y sus 136 artículos se divide en dos partes: la dogmática y la orgánica.² Los primeros 28 artículos constitucionales —que a su vez son conocidos como garantías individuales— integran la parte dogmática. Dentro de estas garantías individuales se establece en el artículo 4 que todo mexicano tiene *el derecho a un medio ambiente adecuado para su desarrollo y bienestar*,³ y se menciona que corresponde al Estado garantizar el respeto a este derecho.

En las garantías individuales no se hace referencia alguna al derecho a la movilidad por cualquier medio o al simple acto de caminar de forma segura por las calles, aunque el artículo 11 señala que existe la libertad de tránsito y/o movimiento.

En la parte orgánica se establece la forma de gobierno y los derechos y obligaciones de los estados, municipios y el Distrito Federal que conforman la federación. El artículo 115 señala que corresponde a los municipios (Apartado III. Inciso h) la responsabilidad de la seguridad pública (en términos del artículo 21), la policía preventiva municipal y el tránsito. Por su parte, el artículo 122 señala que a la Asamblea Legislativa le corresponde legislar en materia de vías públicas, tránsito y estacionamientos (Base Primera. Inciso j).

Las políticas públicas tienen su fundamento en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 (PND). El Eje 4 de la sustentabilidad ambiental hace referencia a la administración eficiente y racional de los recursos naturales, de manera tal que sea posible mejorar el bienestar de la población actual sin comprometer la calidad de vida de las generaciones futuras. También el PND concibe a éste como un eje transversal de las políticas públicas en México⁴.

El Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012 (PECC) considera cuatro componentes fundamentales para el desarrollo de una política integral: visión a largo plazo, mitigación, adaptación y elementos de política transversal. Se plantea la necesidad de la concurrencia en acciones intersectoriales e interinstitucionales para conducir los esfuerzos de mitigación y adaptación con una visión de derechos humanos y atención a los sectores vulnerables de la población. La inclusión del cambio climático se vuelve prioritaria en la administración pública en México a través de la institucionalización, educación, economía, información, comunicación, investigación y desarrollo tecnológico.

La Agenda Ambiental de la ciudad de México 2007-2012, con fundamento en la Ley Ambiental del Distrito Federal, contiene las estrategias prioritarias para la ejecución de la Política Ambiental del Distrito Federal

2 Soto Pérez (1976: 51-74).

3 Instituto Federal Electoral (2010: 14).

4 Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, disponible en: <http://pnd.presidencia.gob.mx/>

donde se integran las acciones de diversos sectores. En el apartado de Movilidad se establece como objetivo general mejorar las condiciones de movilidad en el Distrito Federal y dos objetivos específicos donde se enfatiza sobre la necesidad de reducir el número de vehículos en circulación y, a la par, el de modificar las preferencias de las personas respecto a los modos de transporte utilizados actualmente hacia modos no contaminantes y no motorizados. Asimismo, se establece una estrategia específica consistente en incentivar la movilidad no motorizada.

El Plan Verde, la ruta del gobierno del Distrito Federal a mediano plazo, contiene las estrategias y acciones encaminadas hacia la sustentabilidad del desarrollo de la ciudad de México. Es un instrumento que pretende ser evaluado y enriquecido de manera permanente con la participación de la ciudadanía y de los diversos sectores para permitir que sus acciones se redimensionen. El Eje 4, correspondiente a la movilidad, establece como objetivo: recuperar las vialidades para el transporte colectivo eficiente, menos contaminante y de calidad y promover la movilidad no motorizada. En la Estrategia 3 se plantea ejecutar al 100% la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la ciudad de México a través de la construcción de infraestructura ciclista, la implementación del Sistema Ecobici y programas como Muévete en Bici, Bici-Escuela y Club de Ciclismo Urbano de la Ciudad de México.

El Reglamento Metropolitano de Tránsito (RMT) (última reforma del 6 de agosto de 2010) es en primera instancia el encargado de regular las interacciones de los potenciales usuarios de las aceras, calles y avenidas. Para efectos prácticos divide a los ciudadanos en peatones, ciclistas y conductores⁵ y cada una de estas categorías cuenta con sus derechos y obligaciones; sin embargo, no se hace referencia alguna a la movilidad a pie, motorizada y no motorizada.

El RMT establece la siguiente jerarquía: peatones, ciclistas, motociclistas, usuarios y prestadores del servicio de transporte público masivo, colectivo e individual, usuarios de transporte particular automotor y usuarios y prestadores del transporte de carga pesada. Esta jerarquía se subdivide a su vez en dos: en la primera se agrupan los peatones, ciclistas y motociclistas que de alguna forma comparten una serie de normas (como la de transitar por el carril de la extrema derecha); y en la segunda, el resto de los transportes que en su mayoría cuentan con motores de combustión interna que a su vez deben respetar todas las normatividades.

Finalmente, las Reglas para los usuarios de las ciclovías de la ciudad de México (28 de febrero de 2007) surgen como una necesidad normativa ante la promoción de las ciclovías en 2006. Estas reglas pretenden ofrecer a los ciclistas mayor protección y alentar el uso seguro de la bicicleta, regulando el uso y administración de estos espacios.

⁵ Reglamento de Tránsito Metropolitano (2007), artículo 1.

2. PROGRAMA ECOBICI

a) Fase I

El Programa Ecobici inicia su Fase I⁶ el 16 de febrero de 2010 brindando servicio en las colonias: Hipódromo-Condesa, Condesa, Cuauhtémoc, Roma Norte y Juárez, correspondientes a un polígono de 4.2 km². Se instalaron 85 cicloestaciones en lugares estratégicos del perímetro, alejadas la una de la otra por una distancia máxima de 300 metros; éstas se equiparon con 1,114 bicicletas listas para rodar por la ciudad de 6:00 a 00:30 horas.

b) Fase II

Está planeado inaugurarse para septiembre de 2012, donde se pretende agregar 9.2 km al polígono. Las colonias a las que se extenderá el programa serán: Anzures, Polanco, Cuauhtémoc, Juárez, Granada, Ampliación Granada, Bosque de Chapultepec, Centro Histórico, Roma Norte y Doctores. El número de bicicletas aumentará a 2,380. Entrarán en operación 1,500 tarjetas y se sumarán 78 cicloestaciones a las ya existentes. El costo de la segunda fase está estimado en más de 55 millones de pesos, sin embargo se planea instaurar la colocación de publicidad en los vehículos no motorizados como táctica para obtener recursos adicionales y mejorar el servicio.

c) Fase III

Programada para ser inaugurada antes de que el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, deje su cargo, pondrá en acción 39 cicloestaciones más y habrá en uso 460 bicicletas. Para entonces, se proyectan 264 estaciones y 3,680 bicicletas en uso. Las colonias beneficiadas con el programa serán: Escandón, San Rafael, San Miguel Chapultepec y Roma Sur.

MAPA 1. PERÍMETRO DE UBICACIÓN DE LAS CICLOESTACIONES



Fuente: Colectivo Crea Ciudad

6 Los requisitos para ser parte del programa son: ser mayor de 18 años con credencial de elector, contar con una tarjeta de crédito o débito, pagar una cuota anual 300 pesos (Fase I) con IVA incluido. Existen dos formas de hacer el trámite: directamente por Internet o a través de un módulo de atención a clientes ubicado en la colonia San Rafael. Las tarjetas Ecobici son intransferibles y con ellas el usuario tiene derecho a un uso ilimitado de viajes por un tiempo de 30 minutos. En caso de no devolver el vehículo se hará un cargo automático a la tarjeta de crédito o débito de cinco mil pesos.

MAPA 2. LOCALIZACIÓN DE CICLOESTACIONES SUJETAS A ENTREVISTAS



Fuente: Colectivo Crea Ciudad

3. RESULTADOS

En la parte dogmática de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no encontramos ninguna referencia al concepto de movilidad. Como hemos visto, este vacío implica que los usuarios y no usuarios de los programas de movilidad no motorizada no cuenten con un derecho social que los proteja, y explica que existan programas y reglamentos incongruentes entre sí.

El fundamento del programa a escala nacional está asociado únicamente con la política ambiental, enfocado al control de la emisión de los GEI; mientras que en el ámbito local está fundamentado en los aspectos de la movilidad no motorizada. No obstante, aunque esta movilidad contribuye a los objetivos planteados por el PND 2007-2012, no existe una relación explícita en las acciones o políticas a llevar a cabo.

La problemática asociada al cambio climático y la política nacional ambiental, a pesar de ser integrados en los planteamientos y objetivos del programa, no impactan de manera relevante en sus resultados.

En términos generales, las disposiciones del RMT son el eje que articula al documento intitulado “Reglas para los usuarios de las ciclovías de la ciudad de México” del año 2007, sin embargo, la jerarquía referida en el RMT queda fuera de la mayoría de sus 35 disposiciones generales,⁷ y se usa el concepto de usuario para *todas aquellas personas a pie, bicicleta, silla de ruedas, carreolas, patines, patinetas u otro vehículo no motorizado que hacen uso de las ciclovías y parque lineal*.⁸ De esta forma podemos observar que el RMT no es congruente del todo con las “Reglas para los usuarios de las ciclovías de la ciudad de México”.

⁷ Solamente en la tercera disposición se hace referencia a los automóviles: Ciclovía: Infraestructura señalizada y destinada al uso preferente de la bicicleta que cumpla con características de continuidad, conectividad, confinamiento y señalización; ya sean totalmente confinadas al tráfico motorizado, en banquetas y carriles semiconfinados, en carriles balizados o pintados sobre calles de uso vehicular o en calles de tráfico vehicular lento cuando los automóviles no excedan los 20 kph. Y en la sexta disposición cuando se menciona que el ciclista debe cederle el paso a los peatones. Secretaría del Medio Ambiente del GDF (2007).

⁸ Título I. Tercera Disposición General.

Por su parte, el Diagnóstico del Sistema de Bicicletas Públicas Ecobici⁹ refleja que el total de viajes realizados fue de 656,685 en 2010 y 2,053,244 para 2011; 62% de los usuarios son hombres y 38% son mujeres, la media de edad es de 35 años. El uso promedio por persona corresponde a 1.5 traslados por semana, la mayor distribución de viajes se realizaron en las cicloestaciones que se encuentran cerca de alguna estación de Metro o Metrobús, debido a que Ecobici tiene por objetivo promover la integración e intermodalidad del transporte, el mayor tránsito de bicicletas correspondientes al programa se dio en la avenida Paseo de la Reforma.

En la Fase I, Ecobici aportó a la disminución de GEI, con una contribución equivalente a la plantación de 293 árboles; redujo el tiempo de traslado traducido en 63 años en el Distrito Federal y generó un ahorro económico de 11,646,747 mdp¹⁰.

Pese a que el GDF ha presentado el diagnóstico de los resultados con respecto a la Fase I del Programa, éstos no corresponden a la percepción de los usuarios analizados en este estudio. Lo anterior lo podemos notar en el déficit de infraestructura, equipamiento, cobertura, seguridad y accesibilidad al programa.

Los usuarios, al manifestar que existe una infraestructura limitada que les impide hacer un uso pleno del Programa, resaltan la incongruencia con lo establecido en el instrumento del GDF, Plan Verde, que señala la construcción de infraestructura ciclista y la implementación de programas.

Los esfuerzos del GDF por promover la movilidad no motorizada —en voz de los usuarios— no ha tenido resultados suficientemente favorables. Hace falta una mayor apertura de ciclovías y cicloestaciones en zonas de la ciudad donde pueden ser funcionales como el Centro Histórico, Coyoacán, Ciudad Universitaria, Polanco, Zcatenco y otras zonas de la ciudad donde la movilidad se da en distancias cortas y que ayuda a la disminución de transporte motorizado a escalas locales.

En este sentido valdría la pena preguntarse si las estrategias que dan continuidad al proyecto, enfocadas a la ampliación en el número de unidades, corresponden a las demandas reales de los usuarios que se orientan a la mejora del programa de manera integral, tomando como base una infraestructura, señalización, difusión y accesibilidad más efectivas.

Al respecto, el análisis de las entrevistas de los usuarios y no usuarios arrojó diversas reacciones y percepciones sobre el programa que a continuación se engloban.

Debido a la ubicación de las estaciones dentro de una zona de oficinas, principalmente en el tramo de Reforma, los usuarios en su mayoría coinciden en que utilizan la Ecobici para trayectos cortos que implican desplazarse al trabajo, o para utilizarla durante su tiempo de descanso u

⁹ Realizado de febrero de 2010 a diciembre de 2011.

¹⁰ Secretaría del Medio Ambiente del GDF (2012).

hora de comida en la jornada laboral, tal como lo expresa Roberto: “... vengo aquí a comprar, a comer y regreso; me echo la hora de la comida para hacer ejercicio, comer, comprar cosas y así no tener que quedarme atascado en el tráfico.”

FOTOGRAFÍA 1



Febrero de 2012

Fotografía tomada por Colectivo Crea Ciudad

Al utilizar la bicicleta como medio de transporte que reemplaza el uso de vehículos motorizados, en general, los usuarios se sienten muy cómodos, ya que expresan la satisfacción evitar el tránsito lento de las vialidades y el ahorro de tiempo que implica dicha acción en sus trayectos de desplazamiento. Tal es el caso de Sarahí, usuaria desde hace más de un año: “Pues el ahorro de tiempo, independientemente de lo que hagas o para lo que la uses te evitas estar ahí en el tráfico y te puedes mover, y sin querer pues es un rollo de recreación, usas la bici y vas contento y pues haces todo lo que quieras hacer.”

Cabe mencionar que, del mismo modo, los usuarios expresan que una desventaja es la falta de infraestructura en el polígono de las cicloestaciones, ya que les resulta difícil transitar en algunos tramos. Además, se

menciona la ausencia de cultura cívica y la falta de información a los usuarios y no usuarios sobre el uso adecuado de la bicicleta dentro de la ciudad, y la importancia de crear conciencia entre los automovilistas sobre el respeto a los ciclistas que transitan y convergen en el mismo espacio, por un lado; y por el otro, la necesidad de crear más estaciones y equiparlas con mayor número de bicicletas, tal como lo expresa José: “No, creo que son insuficientes, o sea, Reforma está fantástico. Pero por ejemplo esta parte de aquí de Juárez ya vienes toreando coches para cruzar el Eje Central, entonces sí faltan muchas. Yo creo que se debe de invertir en transporte público, invertir en bicicletas, en ciclovías; poner más impuestos para que la gente deje de usar los coches, que lo usen sólo lo necesario y que así no se llene la ciudad.”

FOTOGRAFÍA 2



Febrero de 2012

Fotografía tomada por colectivo Crea Ciudad

Una de las debilidades halladas ha sido la falta de cobertura en todo el Distrito Federal, pues se ha instalado cicloestaciones sólo en el centro de la ciudad, que es la zona con mayor número de negocios y equipamiento urbano. Ecobici ha sido funcional para las personas que se movilizan dentro de este perímetro, sin embargo, la vía de circulación no se encuentra establecida en todo este polígono, lo que genera un problema para los usuarios que no encuentran una cultura del uso de la bicicleta. Sólo 0.9% de los viajes en la ciudad de México se realizan en bicicleta,¹¹ de éstos, y siguiendo con el uso de la Ecobici, 31% de los traslados realizados en esta modalidad tienen como destino el trabajo, la mayoría de la gente que la utiliza es para moverse en distancia cortas.

El programa, al abarcar zonas específicas de la ciudad, ha generado polémica entre los usuarios y no usuarios, además de que su dinámica implica ciertas restricciones o limitantes para poder integrarse a él, tal como lo manifiesta Amaranta, quien no es usuaria y argumenta la razón:

¹¹Fuente: Encuesta origen destino de 2007.

“me gusta que el programa hace visible la necesidad de utilizar la bicicleta como medio alternativo de transporte, pero no me gusta que sea elitista porque es sólo para personas con tarjeta de débito o de crédito. Además, es un programa sumamente centralizado que no alcanza a llegar ni tantito a zonas marginales donde las personas tienen problemas económicos para tener acceso de manera fácil al transporte colectivo, por lo que sugiero que este tipo de programas lo hagan en zonas más lejanas de la ciudad para apoyar a clases populares y de escasos recursos, además de que se genere una infraestructura en ciclovías que acerque a las personas que viven en la periferia hacia el centro.”

FOTOGRAFÍA 3



Febrero de 2012

Fotografía tomada por colectivo Crea Ciudad

Resultado de la observación realizada para esta investigación, se encuentra un video disponible en:

<https://www.youtube.com/watch?v=DiMp1Wdzm-Q>

TABLA 1. MATRIZ DE RESULTADOS

Ecoestación	Aspectos físicos de espacio			Demanda		Usuarios					Percepción de los no usuarios			
	Estación	Espacio	Cantidad	Llegadas y salidas por hora	Edad	Género	Dirección	Forma de vestir	Acompañado /solo	Reacciones /actitudes	Facilidad de manejo	Percepción de los no usuarios		
												No sabe de que se trata pero muestra curiosidad	Le parece que es una buena política	
029 Reforma / Bucarelli	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico	1 personas	6 llegadas / 5 salidas	19-43 años	63% H-37% M	Reforma, Condesa, Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Se muestra interesado	No sabe de que se trata pero muestra curiosidad	Le parece que es una buena política
043 Juárez / Dr. Mora	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclovia	9 personas	5 llegadas / 4 salidas	23-37 años	55% H-45% M	Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	Con problemas para integrarse al trafico	Si	Les llama la atención el programa	Muestra interés	Cree que es un acierto del GDF
055 5 de Mayo / Bolívar	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclovia	7 personas	3 llegadas / 4 salidas	20-5 años	86% H-14% M	Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	Con problemas para integrarse al trafico	Si	Dice no saber nada acerca del programa, sin embargo muestra interés	Le d curiosidad saber más sobre el programa	No sabe andar en bicicleta pero cree que beneficia a la gente
089 Republica de Guatemala / Republica de Brasil	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclovia	4 personas	4 salidas	22-33 años	75% H-25% M	Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Le gustaría obtener su tarjeta	Está en lista de espera	Cree que es peligroso
090 José Ma. Pino Suárez / Conegobora	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclovia	6 personas	3 llegadas / 4 salidas	20-45 años	50% H-50% M	Centro, Reforma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Una persona no sabía muy bien el manejo de la tarjeta	Se muestra interesada y atenta	No le interesa el programa	Muestra interés
010 Reforma / Ramirez	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico	10 personas	6 llegadas / 4 salidas	25-44 años	60% H-40% M	Reforma, Condesa, Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Tres personas iban juntas	La mayoría con prisa	Si	Quiere pertenecer al programa, pero no cuentan con tarjeta de crédito	No le interesa el programa	Cree que es una buena opción para evitar el trafico
026 Reforma / Verisalles	Señalización clara, fácil ubicación y acceso	Limpio y estratégico	10 personas	3 llegadas / 7 salidas	18-38 años	60% H-40% M	Reforma, Roma, Insurgentes, Juárez	Formal y comodos. Dos llevaban casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Les parece buena medida	No le interesa el programa	Le gusta la medida

041 Reforma / Av. de las Repùblicas	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico	9 personas	4 hombres / 5 mujeres	23-32 años	45% H-55% M	Reforma, Condesa, Centro	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	Las personas que cambiaron bicicleta lo hicieron rápido	Si	No tiene idea del Programa Ecobici	Le da curiosidad el programa y le gustaría obtener su tarjeta	Muestra interés
003 Reforma /Inaugurantes	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio, estratégico para salir al tráfico (acceso paguoso por tráfico)	8 personas	4 hombres / 4 mujeres	20-41 años	50% H-50% M	Reforma, Juárez, Roma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Interesados por pertenecer al programa	Desea pertenecer al programa	No tiene idea del programa
008 Reforma /GeneralPrim	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico	3 personas	3 hombres	21-28 años	100% H	Centro, Reforma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Dos personas viajaban juntos	Tranquilos	Si	Les parece una buena opción para transportarse	Muestra curiosidad	
059 Popocatepùl /Amsterdam	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	4 personas	4 mujeres	19-26 años	100% M	Roma, Reforma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Declaró estar en lista de espera	Le gusta este tipo de movilidad	
046 Durango /Salamanca	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	5 personas	1 hombre / 4 mujeres	21-36 años	20% H-80% M	Roma, Condesa	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Les llama la atención el programa	Cuenta con tarjeta Ecobici pero no la usa	No cree que sea buena idea por la falta de cultura cívica
045 Durango / Sonora	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	3 personas	2 hombres / 1 mujer	28-33 años	67% H-33% M	Condesa, Reforma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	No tiene idea del programa Ecobici	Le da curiosidad acceder al programa	No está interesado
051 Colima / Oaxaca	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	5 personas	3 hombres / 2 mujeres	23-37 años	60% H-40% M	Reforma, Juárez, Roma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	No tiene idea del programa Ecobim	Se muestra interesado	No sabe andar en bicicleta pero cree que beneficia a la gente
040 Oaxaca / Puebla	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	4 personas	4 hombres	22-43 años	100% H	Centro, Reforma, Condesa	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	La mayoría con prisa	Si	Les parece una buena opción para transportarse en la ciudad	No cuenta con tarjeta de crédito para acceder	Le gusta ese tipo de movilidad
047 Gloria de las Ciboles / Oaxaca	Señalización clara, fùcil ubicación y acceso	Limpio y estratégico /No cuenta con carril de ciclova	3 personas	1 hombre / 2 mujeres	19-28 años	33% H-67% M	Centro, Roma, Reforma	Formal y comodos. Ninguna con casco	Todos se presentaron solos	Tranquilos	Si	Les parece una buena opción para transportarse	Se muestra interesado	Desea acceder al programa

CONCLUSIONES

La concepción del programa Ecobici como política integral implicaría vincular diferentes acciones que respondan a objetivos comunes sobre el proyecto de ciudad que se promueve. Por lo tanto, la difusión, sensibilización y cultura cívica son elementos importantes para su mejora. De igual forma, sería conveniente la articulación de sus lineamientos con las diferentes formas de movilidad en la ciudad.

A pesar de que el programa Ecobici fue creado como una estrategia para la reducción de GEI, no se encuentra evidencia de que sus resultados hayan sido los esperados, sin embargo, el impacto del programa se relaciona con otros aspectos como la salud, la recreación y el bienestar, principalmente de los participantes del mismo.

Lo anterior permite pensar que el programa es un elemento importante que se ha ido consolidando dentro de las nuevas tendencias sobre cómo vivir la ciudad, y que da respuesta a temas tan diversos como la pluralidad, el respeto, el cuidado del entorno, la equidad y la apropiación de la ciudad. Convendría atender la percepción de los usuarios con respecto a que se ha convertido en una política focalizada que beneficia solamente a algunos sectores de la población.

El programa Ecobici es una acción inteligente con una noble finalidad, pero mientras no se realice de forma conjunta entre autoridades y ciudadanos, sus resultados tendrán varios matices que irán de la moda efímera de las políticas públicas en esta materia hasta la indiferencia y el disgusto de la ciudadanía.

ANEXO

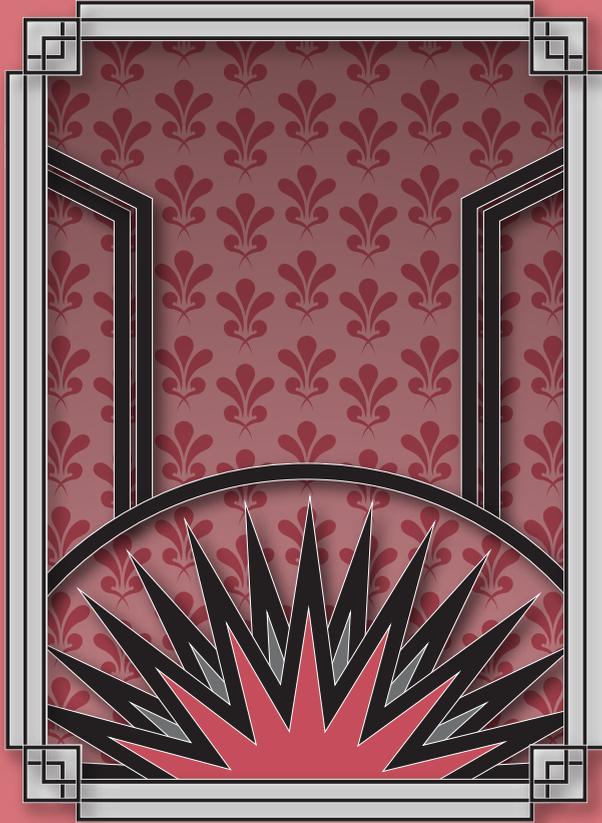
TABLA A1. ESTACIONES OBSERVADAS

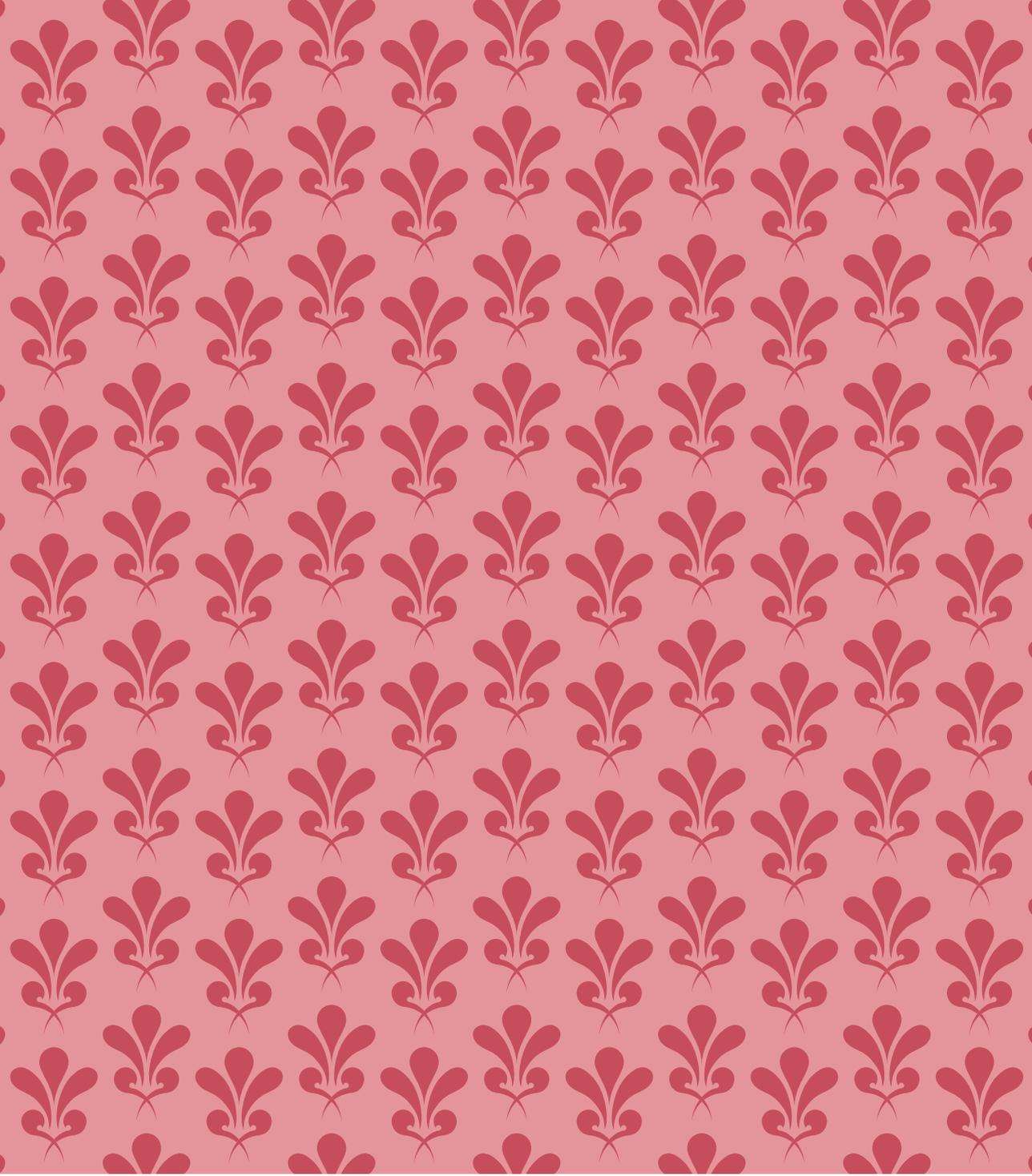
Cicloestación	Fecha	Horario
029 Reforma/Bucareli	Viernes 24 de febrero de 2012	11:30 am-12:30 pm
043 Juárez/Dr. Mora	Viernes 24 de febrero de 2012	1:00 pm- 2:00 pm
055 5 de Mayo/Bolívar	Viernes 24 de febrero de 2012	3:00 pm- 4:00 pm
089 República de Guatemala/República de Brasil	Viernes 24 de febrero de 2012	4:15 pm- 5:15 pm
090 José Ma. Pino Suárez/Corregidora	Viernes 24 de febrero de 2012	5:40 pm- 6:40 pm
010 Reforma/Ramírez	Miércoles 29 de febrero de 2012	1:30 pm- 2:30 pm
026 Reforma/Versalles	Miércoles 29 de febrero de 2012	2:50 pm- 3:50 pm
041 Reforma/Av. de las Repúblicas	Miércoles 29 de febrero de 2012	4:15 pm-5:15 pm
003 Reforma/Insurgentes	Miércoles 29 de febrero de 2012	5:35 pm- 6:35 pm
008 Reforma/General Prim	Miércoles 29 de febrero de 2012	6: 50 pm- 7:50 pm
059 Popocatepetl/Ámsterdam	Martes 13 de marzo de 2012	11:00 am - 12:00 pm
046 Durango/Salamanca	Martes 13 de marzo de 2012	12:30 pm- 1:30 pm
045 Durango/Sonora	Martes 13 de marzo de 2012	1:50 pm- 2:50 pm
051 Colima/Oaxaca	Martes 13 de marzo de 2012	3:20 pm- 4:20 pm
040 Oaxaca/Puebla	Martes 13 de marzo de 2012	4:50 pm- 5:50 pm
047 Glorieta de las Cibeles/Oaxaca	Martes 13 de marzo de 2012	6:20 pm- 7: 20 pm

BIBLIOGRAFÍA

- Bibliojurídica (1994). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Comentada. Recuperado el 2 de marzo de 2012, de <http://www.bibliojuridica.org/libros/libro.htm?l=1802>
- Gobierno del Distrito Federal (2007). Reglamento de Tránsito Metropolitano, 2007. Recuperado el 10 de febrero de 2012, de <http://www.df.gob.mx/index.php/reglamento-de-transito-metropolitano>
- IFE (2010). *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. México: Instituto Federal Electoral.
- Presidencia de la República (2007). Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012. Recuperado el 29 de marzo de 2013, de <http://pnd.calderon.presidencia.gob.mx/index.php?page=documentos-pdf>
- Secretaría de Medio Ambiente del GDF (2012). Agenda Ambiental de la Ciudad de México. Programa de Medio Ambiente 2007-2012. Recuperado el 15 de enero de 2012, de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=26&cid=515>
- Secretaría de Medio Ambiente del GDF (2012). Estudio de la reducción de emisiones y los co-beneficios generados por la implementación del programa ECOBICI. SEMAGDF-CTSEMBARQ; México. Recuperado de https://www.ecobici.df.gob.mx/pfw_files/tpl/EmisionesCTS.pdf
- Secretaría de Medio Ambiente del GDF (2012). Quinto Informe de Trabajo de la Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal. Recuperado el 20 de enero de 2012, de <http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php?opcion=26&cid=755>
- Secretaría de Medio Ambiente del GDF (2007). Reglas para los usuarios de las Ciclovías de la Ciudad de México. Recuperado el 10 de febrero de 2012, de http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/archivos/gaceta_28_02_07_reglas_usuarios_ciclovias.pdf
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales. *Programa Especial de Cambio Climático 2009-2012*, [en línea]. Recuperado el 10 de enero de 2012, de http://www.semarnat.gob.mx/Programas/Documents/PECC_DOE.pdf
- Soto Pérez, R. (1976). *Nociones de derecho positivo mexicano*. México: Esfinge.
- Suárez, A. (2012). La bicicleta en México, en intensa competencia frente al automóvil. *La Jornada ecológica en línea*. Desarrollo en Medios. Recuperado el 30 de enero de 2012, de <http://www.jornada.unam.mx/2012/01/30/eco-c.html>

REVITALIZACIÓN DE ÁREAS CENTRALES





EL CENTRO HISTÓRICO COMO VITALIDAD

Francisco Fidel Teomitzi Sánchez

A diferencia de Roma, Nueva York nunca ha aprendido el arte de envejecer al conjugar todos sus pasados. Su presente se inventa, hora tras hora, en el acto de desechar lo adquirido y desafiar el porvenir

Michel De Certeau

1. LA VITALIDAD DE LAS COSAS

La *vitalidad*, a pesar de ser un acto que está en función de un *continuum* de la naturaleza con todos sus seres vivientes, incluidos los seres humanos, se presenta como un problema que subyace en su imposibilidad intrínseca, esto es, la imposibilidad de perpetuarse de la misma manera, sin cambios ni conflictos, que esté en un profundo estado de ser que se desenvuelve por sí mismo sino que, contrario a todo ello, la vitalidad de la naturaleza está dada a partir de su intensa transformación. Bien sabida es aquella máxima de Antoine Lavoisier con respecto a la materia y su incapacidad de morir sino sólo de transformarse, pero he ahí quizá la verdadera vitalidad de las cosas, sin la necedad de querer por siempre *ser lo mismo*, sino tener su capacidad de transformación y adaptación a nuevos retos y dinámicas, a procesos inciertos pero siempre interesantes. El *continuum* mencionado, entonces, podría ser el conflicto constante al que se enfrenta el universo y la naturaleza humana; las sociedades se erigen de la misma manera, en una intensa construcción dialéctica, llena de incertidumbre pero dispuestas siempre a mejorar, a llegar a aquello que se considera *lo nuevo* y, en el caso de las sociedades, a adquirir esos tan ansiados valores de libertad, justicia e igualdad.

Así, la naturaleza es un campo abierto siempre, pero que está en muchos casos delimitado por algo ya dado, por un pasado quizá o por el mismo presente lleno de causalidades y casualidades, y es aquí donde la temática temporal adquiere una importancia sustancial en el entendido de que la temporalidad de la *vitalidad* y el *continuum* marcará las pautas con respecto a *qué tan vivas se encuentran ciertas cosas antes de entrar en conflicto para modificarse*, porque es de la naturaleza aquello que llamamos el morir, *un morir que está en función de lo social* más no de la *cosa en sí*; la muerte se da en lo otro porque lo que muere —dadas las premisas anteriores— no se desvanecerá repentinamente sino adquirirá la forma de *otra* cosa; la muerte es un problema para los vivos y no para los muertos.

Por ende, ante la posibilidad de transformación, es necesario entender aquello que Pierre Bordieu denominó como *habitus*: intentando escaparse de la construcción teórica objetivista (donde las estructuras delimitaban el actuar de los hombres) y subjetivista (que los sujetos actuaban en las estructuras), señaló que “el *habitus* se define como un sistema de disposiciones durables y transferibles -estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como

estructuras estructurantes- que integran todas las experiencias pasadas y funciona en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes de cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir” (Bourdieu, 1972: 178). De esta manera el ser humano construye su noción de la realidad a partir de cuestiones dadas en su entorno, las estructuras estructuradas son las cuestiones en las que se desenvuelve e interactúa, cargadas por el pasado que es lo que fue, y enmarcadas en la dimensión histórica que es el presente hacia las estructuras estructurantes, que es la dialéctica de transformación de las cosas hacia el futuro de la naturaleza, del ser humano, de la historia, de lo que él produce; el hombre es producto de su historia y actuante en ella.

Ante esta situación, el hombre delimita ese *habitus* no sólo en el tiempo sino en un espacio determinado, el que por igual está rodeado, tiene fronteras; el hombre actuante de la historia edifica su historia a su conveniencia, sus pautas de comportamiento, sus lugares para vivir, sus modos de actuar frente a situaciones concretas; el hombre transformador (que en ciertas ocasiones destruye como parte de la transformación) quiere mostrar la vitalidad de su dimensión histórica en la construcción de sus leyes y relaciones éticas y sociales. Es en la edificación de sus ciudades donde se encuentra mucho de la *vitalidad* y el *continuum* de un pueblo; entre más majestuosas y fuertes las ciudades, mayor muestra de poder tendrá, porque la edificación de una ciudad es una muestra palpable del poder y riqueza hacia el exterior y la representación magnánima de un periodo histórico. Roma no construyó en un día el Coliseo y las grandes cúpulas, pero su muerte fue la muestra decadente del poder mismo, aquel que instituiría las leyes civiles y decaería bajo la corrupción y perversión de su gente; la Florencia de los gloriosos *Quattrocento* y *Cinquecento* no se caracteriza sólo por las grandes obras de hombres ilustres y cultos, sino por sus callejones y empedrados y sus edificaciones centradas en el periodo clásico, en lo profano, en la visión humanista de las cosas, en el realismo y la naturaleza, del macrocosmos al microcosmos.

En el siglo XVIII, la arquitectura dará vida al pasillo, como antesala a lo que será el mundo contemporáneo occidental, donde lo privado y el individualismo serán la constante en las relaciones sociales, el pasillo como impulsor de la necesidad de esconderse de algo y de alguien, actuar en privado para la desinhibición hedonista; hasta pasar por una célebre actuación de Harold Lloyd en *El hombre mosca* suspendido del reloj de un edificio moderno en las primeras décadas del siglo XX —el rascacielos, aquel que, efectivamente, quiere hacer cosquillas con la grandeza y conquista del espacio—, que es la manifestación clara de la visión liberal con respecto a las clases sociales para ascender paulatinamente hacia lo más alto de las esferas sociales e intentar a cualquier costo que no se derrumbe jamás. Es el evitar el conflicto de clases a toda costa, para que el hombre no luche sino aspire —y suspire— hasta llegar a la necesidad de una muestra del poder que refleje no sólo su tránsito hacia sociedades tecnificadas y capaces de mayores hazañas, sino que esté en consonancia con las inquietudes de su época, con el clima, el respeto a la naturaleza

y la ecología y la muestra de toda la ciencia y tecnología a su disposición para poder acceder a una dinámica menos estresante y deshumanizadora, dispuesta a los espacios abiertos en consonancia con las sociedades de la información, la transparencia y la democracia; todo ello es una transición paulatina y a veces costosa, en otras ocasiones destructiva y en otras, respetuosa con el pasado. A fin de cuentas, lo nuevo por lo general tiende a rechazar el pasado, pero son los tránsitos a los que hacíamos referencia, a las transformaciones que son parte de la vida misma y la configuración de un presente social que será histórico.

Cuando en los siglos XVIII y XIX la modernidad fue la incesante preocupación y ocupación de las sociedades occidentales, principalmente, a ésta se le consideraba como la muestra de la magnificencia del hombre; en todos los ámbitos se dio un proceso intenso e incesante: la Revolución industrial propició el inicio de la tecnificación y la producción en masa, vital para la consolidación del proyecto burgués iniciado desde el Renacimiento; la Revolución francesa dio cabida a los principios de igualdad, libertad, dando por finalizado el periodo de dominación aristocrática y auspiciando poco a poco el discurso democrático y la emancipación de la clase. Por su parte, las artes tendrían un despegue intenso a partir del periodo clásico al romanticismo, desde la música, pasando por la literatura, la pintura y demás; lo que importaba era ser moderno, esa era la principal orientación de los hombres como bien lo sentenciará Rimbaud en su poema. Y aquí cabe la pregunta de si acaso no en el presente nuestro ser moderno sigue siendo una preocupación constante en los individuos; estar al día implica estar cada segundo dispuesto a recibir las dosis necesarias de información y datos que aparecen en la web.

Para el caso de América Latina, si bien estos procesos descritos no formaron parte plena de la realidad, sí influenciaron en el paso a la independencia de los pueblos, de la colonia a la plena Independencia y la conformación de los Estado-nación americanos, del arte barroco clásico, el churrigueresco heredados por España (la que a su vez retomaría elementos del mundo árabe), al modernismo que tomaría sus influencias en Francia, Alemania y Estados Unidos. Es por ende que las cuestiones señaladas con respecto a la temporalidad y vitalidad cobran relevancia; ante los procesos vertiginosos de transformación social y la imperante necesidad del ser moderno, el pasado entonces cobrará una menor importancia, le daremos la espalda completamente o sabremos convivir con él y, en el caso de las ciudades, temas como estos cobran un valor relevante.

2. LAS CIUDADES ANTE EL PELIGRO DEL PRESENTE, DEL PASADO Y DEL FUTURO

En el caso de la América Latina, la Colonia transformó las relaciones sociales existentes; para el caso específico de las ciudades, el arte colonial, centralmente la arquitectura, tendrá características específicas y esenciales como la disposición de las calles, cortando transversal y longitudinalmente las ciudades, con sus enormes fachadas con balcones, portones amplios, patios interiores en las casas y con la puesta en el centro de una plaza mayor, características que encontramos, para el caso de nuestro país, en la ciudad de México,

Cuernavaca, Mérida, Puebla, Tlaxcala, San Miguel de Allende, San Cristóbal de las Casas, entre muchas más. La funcionalidad del urbanismo en la Colonia correspondía claramente a las necesidades de la época porque, recordemos, lo que importa en el presente es lo que existe, la dimensión histórica, ateniéndonos al hecho de que anteriormente la preocupación por el futuro no era una preocupación diaria. Así, las ciudades coloniales prácticamente no tuvieron problemas para perdurar incluso después de la Independencia; debido a su funcionalidad y el poco crecimiento demográfico y la falta de mayores necesidades sociales, prácticamente las ciudades coloniales fueron funcionales hasta entrado el siglo xx.

El periodo del porfiriato y la revolución de 1910 vinieron a catapultar las contradicciones de clase, pero por igual fue el despegue de nuevas necesidades sociales; en el caso específico de la arquitectura, paulatinamente se desarrollaron nuevas técnicas de urbanismo en las ciudades pero tendrían mayor énfasis en el periodo de calma del país. El proceso de industrialización que comienza a partir de la década de los treinta modificará la relación ciudad-campo, la migración de la segunda hacia la primera hizo que el crecimiento urbano se fuese dando sin un control real y en los mismos años, por ejemplo, la ciudad de México se encontraba dividida en doce “cuarteles”, los cuales se comenzaron a poblar de manera acelerada dando pie a que, para 1950, prácticamente los asentamientos urbanos llegasen a instalarse hasta los municipios del Estado de México. La creencia de que el vivir en la ciudad aseguraría las probabilidades de crecimiento económico y por ende social, auspiciarían este crecimiento desmedido de las ciudades, que va aunado con el mismo crecimiento demográfico que detonaría a partir de 1950.¹ Pero este crecimiento demográfico acarrearía por igual otro problema que sería la conformación del centro y la periferia.

Las ciudades crecerían a partir de un punto en específico, una plaza, una iglesia y un palacio municipal o de gobierno, las ciudades se entenderán de manera holística; esto es, desde un punto central –el Centro– se configura el todo, “*esto significa que el centro es un punto particular del conjunto de puntos que hacen el círculo –la ciudad– y que se caracteriza por la equidistancia de la circunferencia –perímetro–*” (Martínez Delgado, 2004: 31). Así, el Centro será el lugar destinado a los grupos sociales originarios de las ciudades y claramente de los más acomodados, la rentabilidad del suelo será la más elevada y a la que en mayor medida se busque acceder; pero la explosión demográfica modificaría esta situación en el sentido de que, ante el surgimiento de una periferia, en este caso destinada a las clases bajas, y dado que en el centro existirían todo el movimiento necesario para la vida de la ciudad, no sólo con los edificios mencionados, como

1 Para el caso del crecimiento demográfico tenemos que para 1910 el número de habitantes en el país era de 15.2 millones de habitantes, cifra que se mantendría en los mismos parámetros hasta 1950, cuando hay un crecimiento de 25.8 millones; para 1960 serán 34.5 millones; para 1970, 48.2 millones; para 1980, 66.8 millones; para 1990, 81.2 millones; para el 2000, 97.5 millones; y para el 2010, 112 millones. Fuente: INEGI.

la iglesia, el parque, las instituciones administrativas, sino por igual el comercio, viviría dentro de la ciudad, la movilidad iría provocando ciertos inconvenientes para aquellos que habitaban originalmente en el centro: el ruido, el tránsito, la misma delincuencia, provocarían un cierto abandono de las clases acomodadas. Hay que señalar que la funcionalidad de los centros en las ciudades coloniales se verá en desventaja ante los procesos de la modernidad y la aparición de nuevos inventos, como el automóvil, el cual le imprimirá una dinámica nueva a las ciudades; la movilidad será cada vez más rápida, vertiginosa y caótica.

Para poner un ejemplo sencillo con respecto a la rápida transformación de las ciudades, encontramos en el cine de la época, uno específico y uno en general: la obra de Luis Buñuel, *Los olvidados*; aparte de ser un patrimonio cultural de la humanidad como lo declaró la UNESCO, es el reflejo de una realidad abrumadora donde se retrata la aparición de esta periferia en las ciudades, una periferia que evidentemente tiende a poseer un mayor conflicto en su interior, caracterizada por crecimiento y aglutinamiento de la pobreza, marginación, rechazo social y comportamientos éticos completamente distintos del centro; y, por otro, como ejemplo general, en las escenas de distintas películas mexicanas del mismo periodo mostrando el tránsito vehicular, el cual es completamente caótico y desaliñado.

Así, las prácticas de convivencia social se irán modificando junto con las necesidades. La modernidad del siglo xx, en la cual los inventos tecnológicos cobrarán bastante relevancia, impondrá estilos de vida completamente nuevos; el automóvil y la luz eléctrica son dos de los factores tecnológicos primordiales con los cuales las ciudades heredadas de la Colonia entrarán en conflicto, al automóvil que va a necesitar de calles más amplias en comparación con las angostas calles, como las de Guanajuato, Zacatecas o Tlaxcala, y la necesidad de instalar luz en las ciudades requerirá de ciertas modificaciones en los hogares; pero, por otro lado, las clases sociales altas que vivirán en el centro irán alejándose poco a poco hacia lugares más tranquilos y apartados con el propósito de llevar a bien su estilo de vida, lejos del ajetreo que comienza a palpase en los centros de las ciudades.

Es entonces cuando el presente que era pasa a ser el pasado en la realidad, un pasado que es lo antiguo frente al presente que es lo existente y nuevo, es imperativo ser moderno; lo antiguo serán las construcciones coloniales para dar paso a las construcciones modernas inspiradas en Francia, primordialmente; la poca funcionalidad para las sociedades modernas generarán el abandono paulatino de los centros de las ciudades, si bien no en todas, sí en aquellas donde existe un pleno desarrollo económico, que principalmente lo encontramos con las capitales más grandes que siempre han conservado ciertos estándares de desarrollo como la ciudad de México. Aquí comienza el conflicto temporal, la ciudad antigua no puede hacerle frente a la dinámica y movilidad social contemporánea, su abandono como lugar para vivir por parte de las clases altas se torna necesario y, así, son las clases menos afortunadas quienes comienzan a dar uso de los centros en las ciudades junto con el

comercio que se ve acrecentado en estas zonas, mientras que al acceder las clases sociales bajas a los centros urbanos comienza un deterioro acelerado de las edificaciones clásicas.

3. PERSPECTIVAS DEL CENTRO HISTÓRICO

La problemática de los centros históricos se dará entonces a partir de entender el porqué un centro como tal se convierte en histórico, qué es lo que lo hace ser así y qué es lo que lo hace diferente de la totalidad de la ciudad, por qué razón existe un abandono y deterioro de aquello que en su momento fue la muestra de la plenitud de una época. Antes de señalar lo que implica el Centro Histórico, es pertinente señalar que a la ciudad la vamos a entender como un espacio urbano en el que se favorece la multiplicidad de contactos, “lo característico de la ciudad es el de ‘construir el espacio de convergencia de todas las formas de movilización: espacio productivo, de valorización del capital, espacio de circulación, de hábitat, espacio lúdico incluso.” (López Sánchez, 1986: 18).

Ante el abandono lento de las clases altas del centro de las ciudades hacia lugares más tranquilos y callados, los edificios que habitaban comenzarán a deteriorarse por dos razones principales: la primera está en función del alto costo para mantener construcciones bastante amplias; si las clases bajas habitan estos lugares, lo que menos les importará será el mantenimiento del edificio y por igual comenzarán a hacerle modificaciones a su arbitrio sin que haya una planeación y mano de obra calificada; la segunda razón será el abandono total de los edificios. Y existe una tercera razón que estará en función de la utilización de los edificios como lugar para el establecimiento de negocios. Ante estas situaciones, los centros entrarán en un proceso de deterioro que se acrecentará poco a poco, llegando incluso al derrumbe de edificios, se acrecentarán problemas de salud pública, a raíz de la falta de limpieza y, por igual, la delincuencia irá mermando la existencia de los centros de las ciudades.

Es entonces cuando una preocupación se comenzará a hacer latente en sectores de la población y en las instituciones gubernamentales: ante el deterioro de la calidad de vida de los centros de las ciudades, se verá como una necesidad querer rescatar esos lugares que ahora guardan dentro de sí la historia. La revalorización del pasado se convierte en muchas ocasiones en una mera nostalgia, bajo la idea sencilla de que en el pasado todo era mejor, pero en otras ocasiones la vuelta hacia el pasado es querer mostrar la grandeza de un periodo, y lo más importante, es que se da cuenta del hecho de que el pasado es constructor de una identidad y cultura específica, como lo señala el concepto de *habitus* de Bordieu.

Los centros se adjetivarán bajo el concepto de historia en el entendido de que guardan en su seno un sentimiento de identidad y de cultura, el centro aquel al que se dejaría de ir a menos que se tuviera una necesidad en específico, como bien lo dijera Jacobo Zabłudovsky, se comienza a ser asiduo de turistas y parroquianos, en el entendido de que ahí hay algo más que edificios derruidos y viejos, y eso no es otra cosa más que la acumulación de anécdotas, de

personas, de acontecimientos; en resumen, es la historia, es “El Centro”, lugar de concurrencia que se volverá común y es ahí donde se vuelve una necesidad querer “rescatarlo”, si es que esa palabra es apropiada; se torna un asunto público ya que atañe al respeto por el pasado y la exaltación de una situación en el presente. Así, teóricamente, se entiende a los centros históricos a partir de ciertos parámetros:

- Como aquellos que albergan monumentos arquitectónicos aislados, principalmente religiosos y luego civiles, un Centro Histórico que se caracteriza por cuestiones arquitectónico-monumentales.
- Con una visión del monumento dentro de un entorno urbano exterior –su plaza o la altura de la edificación vecina.
- Con el reconocimiento del entorno como monumento. Conjunto monumental con atributos urbanos y arquitectónicos.
- Se exalta la inexistencia espacial e histórica entre monumentos singulares y se concibe a una totalidad (Martínez Delgado, 2004: 35).

De esta manera, los centros históricos serán valorados en función de los monumentos y construcciones arquitectónicas, ya sea plazas o edificios, y necesitan ser atendidos de manera inmediata para evitar aún más su deterioro y abandono.

Para el caso de la ciudad de México, se le consideró como Centro Histórico desde 1980, pero es hasta el periodo de gobierno del ingeniero Cuauhtémoc Cárdenas cuando se incentiva su mejora como un lugar no sólo para ser visitado, sino como un lugar digno para vivir, y a pesar de que aún no logra su cometido, sí podemos asegurar que las políticas implementadas para la revitalización del Centro Histórico han sido exitosas para que recobre su importancia y gloria de viejas épocas. Por ende, “la posibilidad de mantener vivo un centro histórico depende de la suma de valor que se haga, porque de esa manera se añade más historia; o, lo que es lo mismo, se incrementa más presente al pasado” (Martínez Delgado, 2004: 36). Un éxito para un centro histórico está en función de las modificaciones que se introducen en cada relevo generacional, esto es, qué tanta vida se le vuelve a dar a las cosas, por eso nuestra preocupación con el tema de la *vitalidad* y del *continuum*, como partes significantes de una sociedad y de una cultura, que no es que preocupe el hecho de que siempre permanezca, inmóvil, sino que sea adaptable a los retos de cada generación, porque no se trata solamente de una simple conservación de los centros históricos en este caso, porque la conservación los vuelve lugares agradables pero sin vida, museos que sólo son parte de un legado que, parece, se congeló, porque es bien sabido que una vez que los turistas y transeúntes regresan a sus lugares correspondientes, los centros vuelven a quedar vacíos y oscuros, a merced del silencio aquel que hiere a la vitalidad, a merced de una criminalidad que puede acrecentarse y hacer que se rehuya de estar ahí.

4. MOTIVOS POR LOS CUALES EL VIVIR EN EL CENTRO HISTÓRICO SE CONVIERTE EN UN PROBLEMA

Como señalamos, las transformaciones sociales en el periodo reciente han propiciado que vivamos en lugares con una mayor dinámica, con mayor tránsito, ruido; la fluidez y tranquilidad son cosas que no son comunes en los centros de las ciudades. Así, en muchas ocasiones los centros comienzan a tener problemas de inseguridad, lo que hace que las personas prefieran evitar ir; las clases sociales altas no hacen uso del centro ya que ellas han creado sus propios lugares de convivencia, sólo las clases medias y bajas ven en el centro un lugar de convivencia y recreación, y muy pocos como un lugar para vivir, por su alta conflictividad.

Hacia la década de los cincuenta, en el siglo pasado, después del auge de los Estados de bienestar, la ciencia política comienza a debatir nuevos esquemas para mejorar la calidad de los gobiernos y ampliar lo que consideraban las libertades individuales; así, el discurso de un nuevo liberalismo que buscara mejorar las tareas de gobierno, disminuyendo costos y tiempo y dando resultados más plausibles, se volvió la tónica de las administraciones públicas; asimismo, ya en la década de los setenta, el discurso del nuevo liberalismo planteaba una descentralización de las funciones públicas y minimización del aparato de Estado.

Si antes habíamos señalado que al centro sólo se le podría entender de una manera holística, así es como queremos mostrarlo ahora, del centro hacia afuera, de una manera centrífuga, conformándose nuevos centros de reunión, en el que el urbanismo contemporáneo denomina como *zoning*; esto es, funciones urbanas, diseminadas en zonas geográficamente distintas y cada vez más especializadas como podrían ser zonas de oficinas, zonas industriales, zonas comerciales, zonas para vivienda, todo con el objetivo de ir descentralizando las zonas más conglomeradas, pero diferenciando aún más las zonas reservadas para los estratos sociales más altos y las zonas reservadas para los más bajos. Por esta razón las clases altas dejarán de considerar al centro como un lugar al cual ir y el cual mantener, ya que tendrán sus propios lugares con todos los servicios a su alcance. Si vemos, la mayoría de las ciudades grandes tienen estas características y es la manera en la cual se están llevando a cabo obras de urbanización, buscando despejar el centro y lograr que la circulación y movilidad sea más accesible a los individuos.

Sin embargo, esta descentralización deja constancia del hecho de que las zonas de reciente construcción, por ser nuevas, están a la par de las necesidades de las sociedades actuales, no así el centro de las ciudades y muchos otros lugares de la periferia, en los cuales es el desorden y caos lo que reina; el conflicto será entonces la característica crucial para describir a los centros históricos, así, se podrían considerar las siguientes razones por las cuales vivir en el centro no es una opción adecuada para la población en general:

- Vivir en el centro acarrea un problema con respecto a la misma vivienda a la que se busca acceder: como construcciones que

tienen tiempo de haberse hecho, con una arquitectura que corresponde al pasado (lo *antiguo*), en muchas ocasiones aquellos que pretenden vivir en el centro verán la vivienda como un lugar disfuncional, con cuartos que están interconectados y que no son propios para, por ejemplo, una familia, ya que es necesario atravesarlos completamente para llegar a un punto en específico; con cuartos que no tienen simetría adecuada, ya que las construcciones por lo general han sido fragmentadas para que se pueda vivir bajo un multifamiliar (lo que era antes una vecindad) y en ocasiones hay cuartos muy amplios y algunos otros muy pequeños.

- El acceso al agua: si bien el agua se ha convertido en tema de primera necesidad en los tiempos recientes, el acceso a ésta para el centro se convierte en un verdadero problema; el hecho de que existan tuberías viejas, que en muchas ocasiones se encuentran tapadas, así como la escasa existencia de pozos en la zona que puedan abastecer al centro, hace muy difícil su abastecimiento. Pero existe otro problema que quizá pueda también ser causante de la escasez de agua: el suministro de agua se da en función de intereses, ya que hoteles, restaurantes, instituciones públicas, por lo general no presentan problemas de agua, sin embargo, sí se da en las viviendas.
- La movilidad y el tránsito: en muchos casos la amplitud de las calles es bastante estrecha en función de los requerimientos de la población actual, en algunos otros las calles suelen ser bastante amplias generando problemas de tránsito vehicular, pero es el transporte público el principal problema que aqueja el área; permitir que el transporte público entre en la zona del centro de las ciudades genera bastante tráfico junto con el molesto ruido, que a su vez se traduce en un problema ambiental, de contaminación.
- La iluminación de las calles: si bien por lo general en el punto central, que sería quizá la plaza, existe una buena iluminación, conforme uno avanza ésta irá disminuyendo, quedando calles con escasa o nula iluminación, siendo lugares propicios para el incremento de la inseguridad y un peligro latente para las familias.
- Altos costos: por lo general, la renta en las zonas del centro suele ser bastante elevada, lo que se convierte en una mayor desventaja cuando las personas prefieren otros lugares para vivir porque pueden resolver de mejor manera sus necesidades.
- Falta de estacionamientos en los hogares: tener un automóvil en nuestros días pasa mucho por una cuestión de necesidad, aunque también por estatus; la necesidad de poder llegar más rápido a los lugares de trabajo o escuelas, que en muchas ocasiones

se encuentran en distancia lejana en función de donde viven las familias e individuos; hace que el automóvil forme parte ya de la vida cotidiana; sin embargo, por la construcción de los centros históricos, se sabe de la falta de un garaje propio, por lo cual los habitantes suelen tener que generar un gasto más al pagar pensión para sus autos.

- Delincuencia: por la gran afluencia de personas, así como por el abandono de muchos edificios, la delincuencia suele ser tema recurrente dentro de la zona central, donde el robo a negocios, personas, automóviles, forman parte de escenas cotidianas en la zona central, por lo que vivir ahí no se convierte en una opción factible.
- Permisos para la construcción: debido a la importancia que adquieren los centros históricos, modificar una construcción tiene que ser avalada por diferentes instituciones, lo que genera un desencanto por parte de los habitantes y prefieran clandestinamente improvisar en la construcción, sin los conocimientos necesarios para hacerlo y sin tener ninguna consideración con las estructuras originales, o abandonar totalmente la vivienda, ya que lo que esperarían los dueños sería que la construcción se derrumbara por sí sola y así el INAH, por ejemplo, ya no tendría que otorgar ningún permiso para la construcción (o reconstrucción) del lugar.
- Mantenimiento: suele ser muy costoso y necesita de permisos y trámites.
- Prostitución: en muchas ocasiones es un problema rutinario en la zona central y se da a cualquier hora del día, lo que acrecienta problemas de delincuencia; un tipo de prostitución subterránea, que comprende no sólo a mujeres sino hombres e incluso hasta menores de edad.
- El comercio informal: es quizá una de las temáticas más controvertidas con respecto a los centros históricos, dada la movilidad que existe ahí, se dio una expansión del comercio informal en las calles, lo cual auspició problemas de tránsito, circulación, basura, delincuencia; es el comercio informal quien se apodera poco a poco de las calles más céntricas, generando en muchas ocasiones un gran descontento con la ciudadanía.

Estas son razones por las cuales vivir en el Centro Histórico se convierte en problema y propicia que las familias decidan vivir en otros lugares y abandonen sus viviendas, dejando espacio a que personas, ya sea de manera individual o colectiva, nacional o extranjera, adquieran las propiedades y las reutilicen no para hacerlas viviendas, sino para convertirlas en hoteles, restaurantes, negocios, entre otros. La necesidad de darle vida al centro y hacer que se convierta en una ciudad floreciente es una tarea que se tiene que atender y

que es de corresponsabilidad entre gobierno y ciudadanos. El tiempo puede ser una carga si se le ve como una abominable bestia que nos come, pero hay que recordar que la muerte no es la opción más adecuada sino la transformación, mejorar aquello de lo que somos parte.

5. EL CENTRO HISTÓRICO COMO VITALIDAD EN CONTINUA TRANSFORMACIÓN

Encerrarse en una visión nostálgica del pasado puede acarrear muchos problemas a las sociedades, enfocarse al futuro de manera desmedida puede sacar de balance al presente y propiciar muchas equivocaciones con altos costos, querer vivir sólo en el presente genera en muchas ocasiones inmovilidad y conformismo, de ahí nuestra afirmación del concepto de vitalidad, que también se relaciona con el de virtud.

A la virtud se le considera en muchas ocasiones como un valor moral, pero nosotros queremos plantearlo como un valor ético que es por igual un momento ético; como valor ético es aquel que genera un modo de conducta que se aboca al bien, a la convivencia, a la solidaridad; como momento ético porque no es un simple instante sino una constante en la vida, un momento ético no se da en un tiempo y espacio definido sino que es la plenitud de la vida misma. Así, una ciudad con vitalidad es una ciudad con una virtud, porque aquellos que la habitan pueden conformar esos valores éticos de la convivencia y de la solidaridad. Es propicio señalar que en muchas ocasiones, ante situaciones de violencia y encono, la reconciliación suele ser el mejor valor para sobrellevar a los seres humanos, por eso plateamos ese momento ético y por eso una ciudad tiene un plus en una sociedad.

Pero las virtudes y la vitalidad no son temas que aparezcan de la nada, nuevamente, sino que tienen trasfondo, tradición, y deben de tener identidad; vivir en el Centro Histórico de una ciudad es el querer ser parte de la identidad propia de ese lugar, es querer formar parte de una historia que está en constante construcción y desenvolvimiento. Vivir en el centro debe ser vivir en la plenitud de una sociedad y en la efervescencia del presente, porque en muchas ocasiones lo que pasa en los centros de las ciudades se vuelve trascendental para la historia, vivir en el centro debe de ser vivir en la cultura, porque no existe otro lugar en el cual haya tanta movilidad y tantos lugares con anécdotas; los centros prácticamente gozan de todos los bienes y servicios y en muchas ocasiones las administraciones gubernamentales han decidido celebrar sendos festivales a favor de su Centro Histórico, lo que da pie a una constante celebración.

Un Centro Histórico cobra mayor validez no por el número de monumentos que tenga o la cantidad de edificios y plazas, sino por el valor que se le va agregando con el paso del tiempo; el pasado no pierde su significado siempre y cuando se le agreguen dosis de presente y de futuro, y por lo general lo vemos a la inversa, como un futuro y presente que tiene bases en el pasado; qué mejor que robustecer aquello que se nos ha legado. Las razones para vivir en el centro puede que ya se hayan enmarcado, pero es necesario recalcar el porqué debe ser una opción para las mujeres y los hombres de nuestra época.

- El precio de la cultura, la identidad y la historia: el Centro Histórico de una ciudad es la suma de las épocas que se han vivido, en el caso de nuestro país y de ciertas ciudades son las calles, las viviendas, los restaurantes, los que encierran los momentos de la historia y se vuelven a llenar de vida en cada periodo, su abandono puede ser un peligro, pero si resaltamos su valor cultural y de identidad sabremos que hay muchas posibilidades de mejorarlos. No hay más cultura que aquella que vemos en los edificios de los antiguos hospitales que quizá ahora son recintos universitarios o vecindades y que encierran la magia de una época y trazan un horizonte de orgullo por la pertenencia a tal lugar. Siempre somos parte de la historia, pero en muchas ocasiones nos mantenemos al margen de ella y sólo vemos cómo pasa.
- Preservación de edificios: hacer que hombres y mujeres se muestren más interesados en vivir en el centro va a dar como resultado el hecho de que los edificios vayan adquiriendo vitalidad, siempre y cuando se dé una planeación y diseño que, por un lado, respete la estructura original, pero por el otro que satisfaga las necesidades actuales de dinámica y movilidad, que exista un acuerdo para el diseño de conservación de los edificios.
- Del paso del *hágalo usted mismo*: como parte de esa destrucción de los edificios en medio de la clandestinidad e improvisación, a una verdadera planeación que enriquezca los lugares para vivir, con diseños arquitectónicos capaces de sobrellevar el tiempo.
- Si bien las construcciones presentan diseños no muy adecuados, también existen aquellas en las que la amplitud de las mismas propician mejores lugares para vivir, mucho más cómodos, igual que el hecho de que en muchas ocasiones las estructuras y cimientos suelen ser más sólidos, lo único que se necesitaría sería apoyar a que se resuelvan los puntos de conflicto en las construcciones.
- Si se tiene el problema de grandes propiedades con un costo de manutención muy grande, señalar que las propiedades pueden verse sujetas a un rediseño arquitectónico, siempre supervisado por especialistas, para que puedan ser habitables por más de una familia, atendiendo a que las técnicas de hoy son más propicias a los espacios y la distribución.
- Considerar hacer zonas específicas para la población estudiantil robustecería y llenaría de vida las zonas céntricas de las ciudades, ya que en muchos casos los jóvenes son quienes ven en el centro un lugar de cultura, de diversión, de encuentro.

- Hacer que la movilidad para el trabajo y las escuelas sea la menos posible, atendiendo al hecho de que hoy parece que las distancias se vuelven más largas, lo que también demerita la calidad de vida de las personas.
- Destacar que revitalizar el Centro Histórico como lugar para vivir hace del cotidiano una muestra palpable de esa vitalidad, el cotidiano es aquel que nos abarca siempre y en el cual queremos demostrarnos como seres humanos, y qué mejor muestra que hacerlo en lo público; esto es, volver a otorgarle al centro ese espacio de comunión y convergencia, de algo que le pertenece a los ciudadanos. Ese espacio público como una muestra de apertura de nuestras sociedades, de una verdadera democratización de las mismas.
- Las cuestiones negativas para vivir en el Centro Histórico son cuestiones que pueden ser resueltas siempre y cuando exista voluntad política; el tránsito vehicular sólo es problema cuando el transporte público se va apropiando poco a poco de las calles y, si bien el transporte público merece mención aparte, es posible mejorar las condiciones en su servicio. Si consideramos al Centro Histórico como un buen lugar para vivir, el uso del automóvil se vuelve innecesario ya que todos los lugares son accesibles y cercanos, y forma parte de la idiosincrasia de quienes habitan en el centro, caminar como una cuestión de rutina. El abastecimiento del agua, puede atenderse con una repartición equitativa y controlada y con la creación de nuevos pozos.

Por último, es necesario señalar un hecho fundamental: hasta el momento hemos hablado de un Centro Histórico, en singular, sin embargo, hay que reconocer la existencia de muchos centros históricos; hablamos de la cuestión holística, empero la conformación de distintos lugares históricos, con sus plazas, sus monumentos, sus edificios de distintas épocas también son parte de la ciudad en su historia, es una señal de que existen mayores puntos de desarrollo, lo cual será la pauta para que más gente se vea beneficiada por la revitalización de distintos centros en las ciudades. “Según el momento histórico de cada centro histórico, habrá una tecnología, un lugar dentro de la ciudad, una función de centralidad –accesibilidad–, unos usos del suelo y unas vías que se integran diferencialmente a la ciudad” (Martínez Delgado, 2004: 38).

Y es de esta manera que la cuestión de la periferia puede que ir perdiendo sus razones, porque nuevamente, haciendo uso de las palabras de Zabludovsky, puede que nunca uno se haya salido del centro de su ciudad.

6. EL PAPEL DE GOBIERNOS MUNICIPALES Y ESTATALES, EMPRESARIOS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE LOS CENTROS HISTÓRICOS Y PROPICIAR SU HABILIDAD

Debido a que por lo general a los centros de las ciudades se les suele considerar como centros históricos y algunos son declarados patrimonio de la humanidad, los gobiernos municipales y estatales tienen la necesidad de invertir en el mantenimiento de los edificios y claramente se convierten en un gasto público, a veces muy alto, convirtiendo muchos edificios como museos u oficinas públicas; mientras que personas con el poder económico suficiente tienden a comprar los edificios con el propósito de convertirlos en hoteles o centros comerciales o restaurantes. Sin embargo, si lo que se quiere es darle una vida nueva al Centro Histórico, lo mejor será facilitar a las personas poder adquirir las propiedades, ya sea otorgando préstamos, fideicomisos y logrando distintos acuerdos con ellos por igual.

Con el propósito de que los edificios no pierdan su valor, hacer un trabajo conjunto entre gobierno y familias para mejorar sus condiciones siempre con una perspectiva de corresponsabilidad, que a fin de cuentas son las políticas públicas.

Para el caso de los empresarios es importante incorporarlos al rescate del Centro Histórico y su rehabilitación para vivir, invitándolos a conformar un patronato, por ejemplo, para poder ser parte del mejoramiento de las ciudades, atendiendo al hecho de que ellos pueden obtener una rentabilidad ante esta situación.

Las políticas públicas, bien sabemos, buscan solucionar problemas específicos de la ciudadanía, y están encaminadas a mejorar la calidad de vida en los centros históricos: el rebosamiento, la planificación y rediseño arquitectónico en las viviendas, facilitar préstamos a las personas para mejorar las vivienda tiene que dar como resultado la mejora de estos sitios.

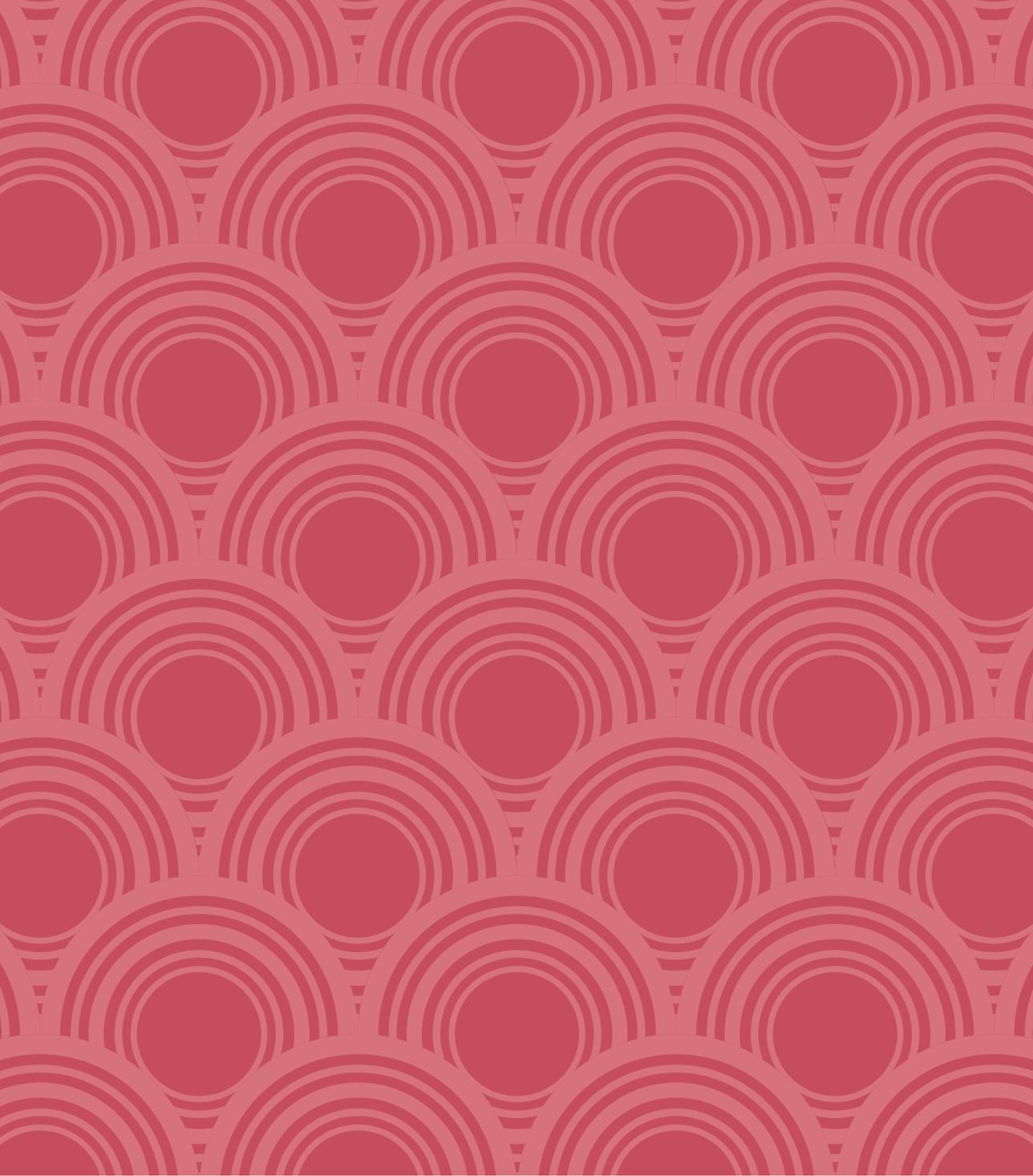
Comenzamos este escrito con las palabras de Michel de Certeau al describir Nueva York, porque es una ciudad, nos dice, que no envejece porque conjuga todos sus pasados. Es tiempo de que las ciudades en las que vivimos puedan conjugar todo ese pasado para ser una muestra palpable del futuro, del orgullo de pertenecer a un lugar que alberga historias, anécdotas, vidas de mujeres y hombres entregados siempre a dar lo mejor de sí.

BIBLIOGRAFÍA

- Bourdieu, P. (1972). *Esquisse d'une théorie de la pratique*, Paris: Genève.
- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano. 1 Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana-ITESO.
- López Sánchez, P. (1986). *El centro histórico, un lugar para el conflicto*. Barcelona: GEO Crítica.
- Martínez Delgado, M. E. (ed.). (2004). *El centro histórico. Objeto de estudio e intervención*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

ESPACIO PÚBLICO





DEMOCRATIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Nuri Mouríño Carretero

El espacio público es el lugar por excelencia de encuentro y convivencia con otros. Cada día tomamos decisiones que construyen patrones de desplazamiento, elegimos una aventura en conjunto con millones de realidades, compartimos emociones dentro de una masa con “identidad colectiva” constituida por diversas facetas y procesos; muchas características de nuestra cultura pueden leerse a través del espacio público, cada persona desencadena efectos y reacciones que pueden ser traducidos con base en valores cívicos: respeto, frustración, creatividad, protesta, etc. Las ciudades son el escenario físico construido que cobra sentido gracias a la interacción de sus habitantes; la democracia se vive en el exterior y en contacto con otros, en convivencia plural; por lo tanto, un espacio público democrático es aquel que fomenta la interacción social y permite su disfrute en todos los barrios por igual.

Creo que los veinte millones de habitantes de la ciudad de México podemos estar de acuerdo en una afirmación: vivimos en una ciudad compleja. En nuestra ciudad existen millones de barrios con distintas esencias y características, los pobladores eligen el tipo de experiencia que desean tener y se desplazan a una determinada zona: desde calles empedradas en San Ángel, paseos a caballo en los Dinamos, cafés y bares en la Condesa, recorridos en trajinera por Xochimilco o una tarde de compras en Santa Fe. La diversidad de la ciudad de México es tan grande como su escala.

Esta multiplicidad de espacios se articula entre sí con áreas verdes, calles, mercados, camellones, plazas, patios, sendas, redes de transporte y vialidades. El tránsito de la ciudad se basa en un esquema de “tránsito-estadía” donde los trayectos vinculantes son pesadillas compartidas al permanecer atrapados en congestionamientos viales durante horas, aunado a la desorganización en el transporte público: paradas continuas sin el menor respeto al usuario, la inexistencia de horarios establecidos y bahías de descenso apropiadas, nula claridad en rutas, desbordamiento de la capacidad del sistema metropolitano de transporte, infraestructura que impulsa el uso del transporte privado, etc. ¿Vivimos en una ciudad democrática?, ¿estamos creando la ciudad en la que queremos vivir hoy y crecer en el futuro? Como jóvenes diseñadores de ciudades ¿qué podemos hacer?

1. Dentro de una estrategia metropolitana debemos impulsar proyectos que generen dinámicas de interacción en áreas pequeñas

Usos de suelo mixto que funcionen como catalizadores de cuatro ejes primordiales para la calidad de vida de cualquier ciudadano: Vivienda + Trabajo + Comercio + Esparcimiento. Promoción de los trayectos cortos en transporte no motorizado y el comercio de barrio así como la accesibilidad a espacios de diversión y arte tanto en el espacio público como en las sendas de desplazamiento. Si vivimos cerca de nuestros empleos

tendremos tiempo atesorado para hacer lo que nos plazca y, por lo tanto, generar poblaciones más felices.

2. Diseñar con base en flujos constantes de movilidad peatonal (24 horas)

Corresponde a una mezcla de rutas e individuos. En palabras de Jane Jacobs, “miren a la calle... sean ojos pertenecientes a personas a las que podríamos considerar propietarios naturales de la calle... una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura...” Se traduce a una mezcla de usos y servicios que permiten ocupar y disfrutar las calles las veinticuatro horas al día.

3. Identifiquemos elementos naturales como ejes de diseño y trabajemos en conjunto para hacerlos catalizadores democráticos

Dentro de la ciudad de México existen catorce ríos perennes con aguas prístinas en las partes altas de barrancas y montañas que atraviesan la ciudad y que fungen como elementos ordenadores de un tejido social diverso. Si bien es cierto que estos elementos naturales en contacto con drenajes y basura están enfermos y con ínfima calidad, estos ríos ofrecen un enorme potencial como punto de encuentro para desarrollar proyectos, acciones de acupuntura urbana y vincular realidades. Los “vecinos del río” son todos aquellos que por una suerte geográfica comparten sus bondades y conflictos; misma que los identifica como grupo de lucha por una causa común. Estos proyectos son únicos en su operación pero replicables en su metodología, por lo que cualquier elemento natural es potencial: parques, bosques, reservas naturales, camellones, banquetas, espacios deportivos, etcétera.

4. Fomentar el trabajo social y la participación ciudadana

Una sociedad activa es una sociedad democrática; por lo tanto está en nuestras manos cambiar las inercias existentes: podemos cambiar lo que no nos gusta de nuestra ciudad. A través de grupos ciudadanos organizados, propongamos y trabajemos activamente por una regeneración continua: instalaciones efímeras, talleres, exposición de trabajo colectivo, protestas y arte. La construcción de espacios con un alto índice de calidad genera un tejido social sólido y promueve la identidad local.

Si logramos desarrollar estos cuatro ejes urbanos en proyectos puntuales, lograremos hacer que la ciudad de México sea una ciudad con un alto índice de calidad de vida, dignificaremos los espacios públicos y orgullosamente podremos vivir en una ciudad que lucha por su democracia todos los días.

LOS RETOS

Por medio de prácticas urbanas inclusivas se fomenta la tolerancia y el crecimiento cívico; sin embargo, hoy la segregación por grupos y áreas se incrementa. Hemos creado toda clase de dispositivos tecnológicos para la conexión inmediata en un mundo virtual, pero hemos desarrollado un sinnúmero de barreras físicas para mantenernos apartados en nombre de la inseguridad, la violencia y el “estatus social”.



La sociedad mexicana se encuentra fragmentada, los intereses particulares presiden sobre las necesidades comunes. Se ha creado políticas públicas que favorecen la polarización social de la ciudadanía y la generación de dinámicas negativas en proyectos como centros comerciales aislantes, grandes vialidades que funcionan como bordes más que como ejes conectores, sobreexplotación del uso del automóvil, disgregación entre instituciones gubernamentales y grupos ciudadanos, carencia de transporte público de calidad y percepción de inseguridad en los espacios compartidos.

La práctica profesional urbana conlleva grandes retos técnicos, profesionales, sociales y de gestión. La complejidad de operación a escalas metropolitanas es enorme, desde mi experiencia, estos son los principales retos:

1. Existencia de una gran cantidad de instituciones gubernamentales vinculadas al desarrollo de proyectos urbanos con atribuciones diversas y sin comunicación interna. Las problemáticas detectadas son:

- a. Temporalidad
 - Falta de continuidad temporal en proyectos que no pueden regirse por los tiempos oficiales de gestión. En muchas ocasiones las instituciones trabajan con ideas de desarrollo interesantes y tienen en su poder proyectos ejecutivos terminados, pero en la mayoría de los casos resulta imposible finalizar la planeación y operación en rangos de 3 a 6 años cuando los horizontes de planeación estándar se calculan aproximadamente a veinte años y más.
- b. Burocratización de procesos
 - Falta de claridad en las atribuciones específicas de las instituciones federales y locales, lo cual genera el entorpecimiento de los procesos operativos; tal es el caso de los límites delegacionales, cuerpos de agua, reservas naturales, etcétera.

Disociación de la academia y las entidades gubernativas

- Es imperante que se recluten académicos e investigadores para los puestos gubernamentales operativos. Se debe hacer una sinergia entre los ideales utópicos de la investigación y las barreras de la operación acortando distancias entre ellos.
 - Reflexionemos sobre los puestos de trabajo que se ocupan por gente sin la preparación adecuada, ni el apego y cariño por el trabajo que realizan. ¿Qué pasaría si esos puestos fuera ocupados por profesionales recién egresados, jóvenes deseosos de aportar algo con sus servicios sociales o investigadores, catedráticos y profesionistas con un buen nivel que desean vivir en una mejor ciudad? Se requiere una estrategia de reclutamiento laboral en base a la calidad y no a la *grilla* política.
- c. Fomento a una mayor participación ciudadana
- Sentido de corresponsabilidad del espacio de todos, la acción ciudadana se entiende como trabajo duro; sí, de ese trabajo que no genera ni fama ni fortuna. Participación forjada a través de la pasión, la necesidad y el convencimiento de los ideales en los que creemos.
 - Cambio de paradigma: si mi calle funciona, mi barrio, mi delegación y mi ciudad también. El beneficio comunitario = beneficio personal y viceversa.

¿Qué falta para que los programas urbanos estén bajo continuo escrutinio y renovación? Una sociedad responsable y activa que dialogue con el gobierno y que participe trabajando en conjunto. Las ciudades dependen de quien las habita, de su gobierno y de las decisiones que tomen en conjunto, el urbanismo moderno debe buscar la interacción en los espacios abiertos y fomentar la democracia, la convivencia y el intercambio. En la medida en que los proyectos urbanos busquen y promuevan la interacción social, se brindará un valor agregado a la cultura local y nacional.

A continuación expongo tres casos de estudio en los que he participado a lo largo de mi trayectoria profesional y del crecimiento que he tenido como habitante de esta ciudad. Se trata de proyectos que he visto nacer desde sus etapas conceptuales hasta su operación final y que han sido promovidos desde diversos ámbitos e instituciones. El primero proyecto promueve el saneamiento del río Magdalena impulsado primordialmente por la SMA-GDF y en la que participé como consultor externo y donde tuve la oportunidad de conocer y trabajar con Humberto Parra y Roberto Eibenschutz, grandes apasionados de las ciudades de quienes aprendí mucho y seguiré aprendiendo. El segundo se trata de la regeneración de Canal Nacional con acciones de acupuntura urbana que impulsan la cohesión social y el fortalecimiento de un tejido social en crisis, trabajo que realicé desde la academia e impulsado por alumnos entusiastas y comprometidos con su ciudad, y el tercero se trata de

una intervención urbana en el entronque del Eje 3 y Santa Ana mediante el colectivo ciudadano Espacio Vital Peatonal.

CASOS DE ESTUDIO

1. Cuerpos de agua con potencial de vinculación social. El caso del río Magdalena

El río Magdalena es un cuerpo de agua que atraviesa la ciudad de México por cuatro delegaciones políticas. En su recorrido existe una gran diversidad social que incluye: núcleos agrarios, comercios, empresas, instituciones académicas, zonas residenciales y espacios deportivos.

En un principio el río no era percibido; la gente se refería a él utilizando palabras como “drenaje a cielo abierto” o “borde desarticulado”; incluso enfrente de la iglesia de Panzacola existía un letrero que advertía del inminente peligro de la calidad del agua y recomendaba alejarse.

Este cuerpo de agua nace en la sierra de las Cruces, en la delegación Cuajimalpa, al suroeste del Distrito Federal, a 3,600 msnm. Su extensión es de 28.2 km, desde su nacimiento hasta su punto de incorporación al sistema de drenaje en la avenida Río Churubusco. El área total de la cuenca es de 3,520.63 Ha, superficie que vincula cuatro delegaciones políticas de la ciudad: Cuajimalpa, Magdalena Contreras, Álvaro Obregón y Coyoacán. En el área habitan aproximadamente 107,294 personas.

Los retos técnicos para el saneamiento del cauce eran grandes, pero ningún esfuerzo sería suficiente sin una estrategia en la que un grupo de ciudadanos trabajara con un objetivo claro: el saneamiento del Magdalena. Se elaboró un Plan Maestro que brindó los ejes de acción y las estrategias específicas de implementación. Durante el proceso de elaboración de este documento se realizaron talleres y foros ciudadanos de los cuales se recuperaron gran parte de las propuestas e inquietudes de los vecinos de la zona. Se trabajó con grupos de mujeres, ejidatarios, comuneros, comerciantes, jóvenes, niños y adultos mayores. Se rescataron muchas historias del México revolucionario zapatista, así como los dinamos que brindaban energía eléctrica a la ciudad y las fábricas textiles de La Hormiga, El Batán y Loreto.



La dinámica del rescate integral del río Magdalena se planteó desde un inicio como proceso participativo, interactivo, asociativo, cuyas funciones fueran más horizontales que jerárquicas. El debate incluyó a ciudadanos, investigadores, organizaciones civiles y universitarias, comuneros, ejidatarios y autoridades gubernamentales. Las actividades, los foros y talleres fueron muy enriquecedores, sembrando semillas de conciencia y abriendo las puertas a una interacción social.

Actualmente la SMA-GDF cuenta con proyectos ejecutivos para desarrollar dos parques lineales: uno en el tramo comprendido entre Chimalistac y Viveros de Coyoacán y el segundo en la parte alta de la cuenca en la delegación Magdalena Contreras. El cambio de administración ya se efectuó y esperamos que este programa se siga gestando con resultados tangibles. No permitamos que este proyecto se olvide.

2. Cuerpos de agua con potencial de vinculación social. El caso de Canal Nacional

Gracias a un año de experiencia docente en el que no dejo de sorprenderme del entusiasmo de mis estudiantes, impulsamos una propuesta de regeneración del Canal Nacional; un cauce a cielo abierto de 12 kilómetros de longitud ubicado en el oriente de la ciudad de México y que constituye una importante infraestructura de espacio público que delimita las delegaciones de Coyoacán e Iztapalapa, con una población conjunta de casi 2.5 millones de habitantes.

Nuevamente, el cuerpo de agua era percibido como un límite social entre ricos y pobres, entre Coyoacán e Iztapalapa; lugar donde la marginación de los jóvenes es grave. Levantamos doscientas encuestas en la zona donde la preocupación más grande se centraba en dos rubros: delincuencia y violencia.

En esta ocasión se elaboraron proyectos puntuales de intervención en las siguientes categorías: transporte no motorizado (impulso específico a bicitaxis y bicicletas), uso de las márgenes del Canal como espacio recreativo, mantenimiento a los espacios deportivos generando un circuito deportivo, vinculación entre barrios sin exclusión generando transiciones sociales, generación de flujos peatonales durante el día y la noche generando dinámicas de movilidad y, por lo tanto, percepción de seguridad.



Aunado a esto, la Asamblea Legislativa del Distrito Federal de la ALDF hizo una declaratoria que protege el Canal y las áreas verdes circundantes:

La Asamblea Legislativa del Distrito Federal (aldf) declaró al Canal Nacional como Patrimonio Urbanístico Arquitectónico del df, para establecer un régimen de conservación, restauración y habilitación del espacio. Con esta aprobación se emitirá el título oficial que identificará al Canal Nacional como Espacio Abierto Monumental esta declaración significa la recarga y limpieza del cuerpo de agua, bordos y áreas verdes asociadas; la conservación de la flora, fauna y paisaje, sumados a la promoción, difusión y proyección educativa de su valor histórico, cultural, turístico y recreativo.

Decidimos en conjunto los profesores de la UNITEC campus sur, Iztapalapa: José Luis Araiza, Mauricio Sosa, Verónica Espinoza, Marco Salazar y yo vincular a nuestros estudiantes como organización civil y fomentar por medio de una actividad la convivencia social y la potencialidad de la zona. Se realizó una carrera de 5 kilómetros haciendo un circuito a lo largo del Canal Nacional; al finalizar la carrera se mostraron los trabajos efectuados por los estudiantes quienes explicaron sus conceptos a los vecinos y corredores. Se realizó una intervención plástica en un muro con el concepto generador: “agua”, un *collage* con las caras de los pobladores y una galería itinerante de mobiliario construido con material reciclado: periódico y PET.

La respuesta y compromiso de los estudiantes creció en conjunto con los habitantes de la zona a medida que concebían el proyecto como propio y como una posibilidad de generar un cambio tangible. Mantuvimos pláticas con ambas delegaciones y esperamos participar en el desarrollo de este proyecto dentro de un marco profesional en una segunda etapa.

3. Fomentar el trabajo y la participación ciudadana. El caso del Eje 3 y Santa Ana

En el cruce entre el Eje 3 y Santa Ana en la delegación Coyoacán dos mil estudiantes y profesionistas arriban diariamente a la zona donde se encuentra el Politécnico Culhuacán, el Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, oficinas del Infonavit y numerosos comercios.

El colectivo ciudadano Espacio Vital, formado por jóvenes comprometidos con su ciudad, realizó un estudio de observación sobre el puente peatonal existente en el entronque de dichas vialidades. Como ejercicio práctico se realizaron entrevistas donde los usuarios narraban inconvenientes para el buen uso del puente como poca seguridad, recorridos largos y poca iluminación.

Espacio Vital Peatonal decidió tomar cartas en el asunto y plantear un escenario distinto al actual. Se construyó un semáforo con focos incandescentes que se colocó en la parte superior del puente permitiendo a los estudiantes cruzar de forma segura; de igual forma implementamos un carril destinado al transporte público así como bahías de ascenso y descenso de pasajeros, lo cual obligó a los conductores de los autobuses a respetar su turno, además este mismo carril se utilizó para bicicletas y patinetas.

La intervención realizada tuvo una duración de 4 horas en las que no ocurrió ningún incidente y, por el contrario, se fomentó una dinámica de respeto al peatón.



EN CONCLUSIÓN

La democratización de los espacios públicos es tarea de quienes habitamos las ciudades. Para que un proyecto urbano tenga éxito debe ser fruto de una reflexión ciudadana que encuentre apoyo en las iniciativas gubernamentales. La sociedad civil debe responsabilizarse por el cumplimiento, mantenimiento y concientización de dichas acciones; la corresponsabilidad social debe estar respaldada con resultados tangibles.

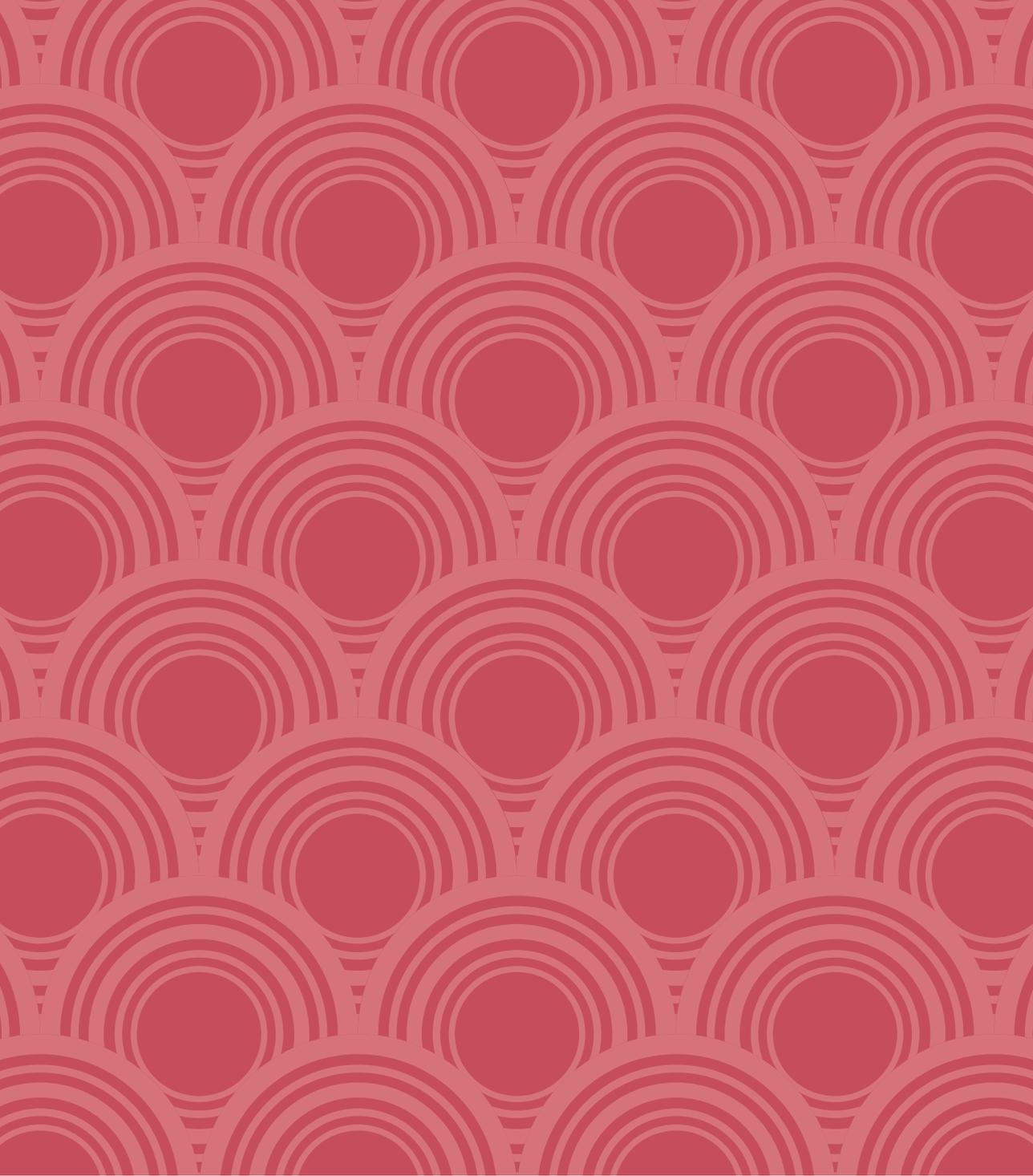
Si tomamos elementos comunes que nos unan y decidimos trabajar por ellos en pro de un beneficio común, lograremos construir una ciudad más humana y democrática. Los lineamientos de trabajo se contemplan en cuatro ejes principales:

1. Impulsar proyectos que generen dinámicas de interacción en áreas pequeñas
2. Diseñar flujos constantes de movilidad peatonal (24 horas)
3. Identificar elementos naturales como ejes de diseño
4. Fomentar el trabajo y la participación ciudadana

La planeación urbana de la ciudad de México responde a intereses políticos inmediatos; es urgente la elaboración y puesta en marcha de planes de regeneración a largo plazo mediante aquellos que permanecen: los ciudadanos. Construyamos modelos replicables, horizontales, representativos, incluyentes y dinámicos. Las ciudades son de todos y para todos.

BIBLIOGRAFÍA

- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Nueva York: Random House.
- Sort, J. J. (2006). *Redes metropolitanas*. Barcelona: GG.
- Secretaría del Medio Ambiente. (2008). *Plan maestro de manejo integral y aprovechamiento sustentable de la cuenca del río Magdalena del Distrito Federal*. México: UNAM. SMA-GDF.



CAPÍTULO 08 | PUEBLA, CIUDAD MURAL. LA INTERVENCIÓN ARTÍSTICA EN BÚSQUEDA
DE LA DIGNIFICACIÓN Y REGENERACIÓN DEL BARRIO DE XANENETLA, PUEBLA

PUEBLA, CIUDAD MURAL

La intervención artística en búsqueda de la dignificación y regeneración del Barrio de Xanenetla, Puebla

Guillermo Morales

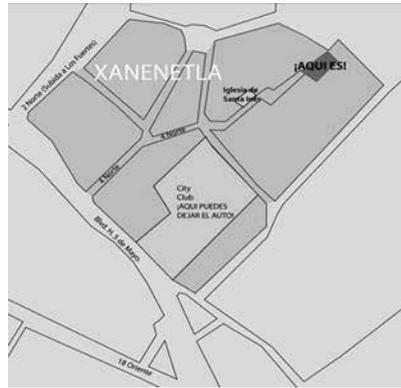
El habitante de la ciudad moderna carece de identidad, porque el espacio que lo acoge tampoco tiene personalidad

ITALO CALVINO, 1972

XANENETLA CONVERTIDO EN PUEBLA: Ciudad Mural

Xanenetla es un barrio histórico, fundado durante la construcción de la Puebla colonial, en el que se instalaron familias provenientes de Tlaxcala para trabajar el barro y crear ladrillos. Desde 1987, el Centro Histórico de la ciudad de Puebla, incluyendo el barrio de Xanenetla, es considerado Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO, sumándole importancia al rescate de esta zona de la ciudad.

En realidad, Xanenetla siempre ha sido una parte importante de la ciudad de Puebla. A finales del siglo XVII, familias tlaxcaltecas se asentaron en la zona para fabricar ladrillos a partir del “*xalmené*”, material que extraían del cerro de Loreto y del que proviene el nombre del barrio. Fue uno de los pueblos indígenas más importantes de mediados del siglo XVIII, ya que era fundamental para la construcción de algunos de los edificios más emblemáticos de la Puebla virreinal. Xanenetla fue el escenario de uno de los acontecimientos más importantes en la historia de México: la batalla del 5 de mayo de 1862. Más tarde, el entubamiento del río San Francisco —ahora boulevard Héroes del 5 de Mayo— y el crecimiento de la ciudad ocasionaron que el barrio quedara en el olvido.



Actualmente es un barrio marginado con muchas carencias y problemas sociales, considerado como uno de los barrios bravos de la ciudad y prácticamente olvidado. Al mismo tiempo, tiene construcciones de los siglos XVII y XVIII y una traza típica de los pueblos coloniales, lo que le da un aire de espacio detenido en el tiempo.

¿QUÉ ES PUEBLA, CIUDAD MURAL?

Puebla, Ciudad Mural es un proyecto social-artístico comunitario que busca la dignificación y regeneración del barrio de Xanenetla a través de la creación de una obra mural colectiva que exprese la identidad del barrio, al mismo tiempo que los una como comunidad.

En los últimos dos años se ha llevado a cabo la creación de 52 murales en las fachadas de las casas, que hablan de la historia, los sueños, las preocupaciones y las anécdotas del lugar y sus pobladores, transformando el entorno urbano de Xanenetla a través de una explosión de colores, formas, personajes y simbolismos que representan la identidad de este barrio de Puebla.

El resultado es un recorrido sobre la calle 4 Norte –la calle principal– en el que los muros narran la historia, los oficios, las creencias, las preocupaciones y los sueños de la comunidad. Los murales son una ventana a la forma de vida de un sitio que pareciera que se quedó atrapado en el tiempo.

Puebla, Ciudad Mural nace con los siguientes objetivos:

- Reactivar la economía de Xanenetla por medio de su promoción como un nuevo foco turístico de la ciudad
- Promover la identidad de Xanenetla a través de murales representativos de su historia, gente, medio físico, fiestas y costumbres
- Poner en valor el patrimonio cultural –edificado y social– para los habitantes del barrio mismo y el resto de la ciudad
- Promover el arte y la cultura como medio de expresión y como herramienta de reactivación económica
- Revitalizar la cohesión social entre los habitantes
- Promover el arte y la cultura a través de la realización de un proyecto artístico multidisciplinario donde participan arquitectos, diseñadores, antropólogos, pintores y principalmente miembros de la comunidad
- Frenar la destrucción del patrimonio edificado y cultural, el cual es considerado Patrimonio Histórico de la ciudad de Puebla
- Promover el valor y protección de Xanenetla
- Incentivar proyectos de estudio, promoción y restauración en el lugar de la intervención

¿CÓMO SE TRABAJA?

Los murales son en realidad el resultado de un proceso social muy profundo que comienza con asistir en repetidas ocasiones al barrio por parte de los miembros del Colectivo Tomate con la finalidad de poder sentir, oler, ver, escuchar y tocar cómo está conformado el tejido social de la comunidad.



El siguiente paso se concreta con la elección de los artistas, a través de una convocatoria abierta lanzada en las redes sociales. Se han realizado ya las tres etapas de pintura, durante las cuales se ha seguido la misma dinámica. Cada artista es asignado a una familia, y por lo tanto a una fachada, con la que deberá convivir para llegar a conocer profundamente la forma de vida de la comunidad. Esto se logra a partir de ejercicios de sensibilización y de impartición de talleres que buscan una inmersión en el barrio y una colaboración entre todos los artistas y miembros del barrio. La finalidad de estas actividades es que tanto los residentes como los artistas que participan estén empapados del sentir del barrio antes de comenzar a pintar.

Ya que los artistas son parte del barrio y de su familia, comienza la creación de los murales. Para eso es necesario preparar las fachadas que se van a intervenir, invitando a voluntarios de todas partes de la ciudad durante dos días a una fiesta callejera en la que se raspa la pintura vieja de los muros y se pintan los fondos. Ahora sí, el barrio está listo para crear sus murales.

Cada mural es planeado por el equipo conformado por el artista y la familia, esto implica que el diseño contará algo importante para quien vive en esa casa. El mural es realizado también en equipo, involucrando a toda la ciudadanía que desee ser parte de este movimiento y convertirse en un agente de cambio por Puebla.

Es fundamental que la comunidad, en especial los jóvenes del barrio, se involucre en todos estos procesos, ya que eso supondrá la continuidad y el respeto de los murales. Al mismo tiempo, favorece que los habitantes de Xanenetla se apropien no sólo del mural que se encuentra en su fachada, sino de todos los realizados, ya que todos hablan de su identidad.

Es hasta ahora que la explosión de color en sus calles le ha dado nueva voz a Xanenetla, rescatando su identidad y dándola a conocer. Lo más importante es que ha sido un trabajo en comunidad, que ha acercado a los vecinos entre sí, al mismo tiempo que activa a la ciudadanía a trabajar por un bien común: la mejora de la ciudad.



¿POR QUÉ MURALES?

México es un país con mucha riqueza artística cuyo movimiento muralista ha sido uno de los más reconocidos en el ámbito mundial. El mural es una práctica que permite el trabajo en comunidad, su función es la de comunicar ideas a niveles masivos y es una práctica urbana que transforma el entorno en el que se encuentra. Es por esto que el Colectivo Tomate eligió el muralismo como la herramienta de cohesión social y medio de expresión para grupos vulnerables. La gran historia e importancia que esta actividad ha tenido en el país respalda el uso de esta técnica como actividad comunitaria.

Son murales y no grafiti, ya que el término *graffiti* connota una actividad ilícita y destructiva, mientras que el muralismo es una práctica planeada y permitida. Además, el uso del aerosol es mínimo debido a la inquietud ambiental que tiene el Colectivo Tomate.

A pesar de que artísticamente son considerados murales, temáticamente no entran dentro de la categoría de muralismo, ya que esta etiqueta contiene una carga política e ideológica específica, mientras que los murales de Xanenetla son históricos, de celebración y narrativos. El Colectivo Tomate ha llamado a este movimiento “Muralismo colectivo”.

¿QUÉ CONSECUENCIAS HA TENIDO EL PROYECTO?

Este proyecto ha sido muy bien aceptado por los habitantes de Xanenetla, ya que ha generado la participación en comunidad por el barrio, menos incidencia delictiva y ha cambiado la idea que los ciudadanos tenían de un barrio que era considerado peligroso.

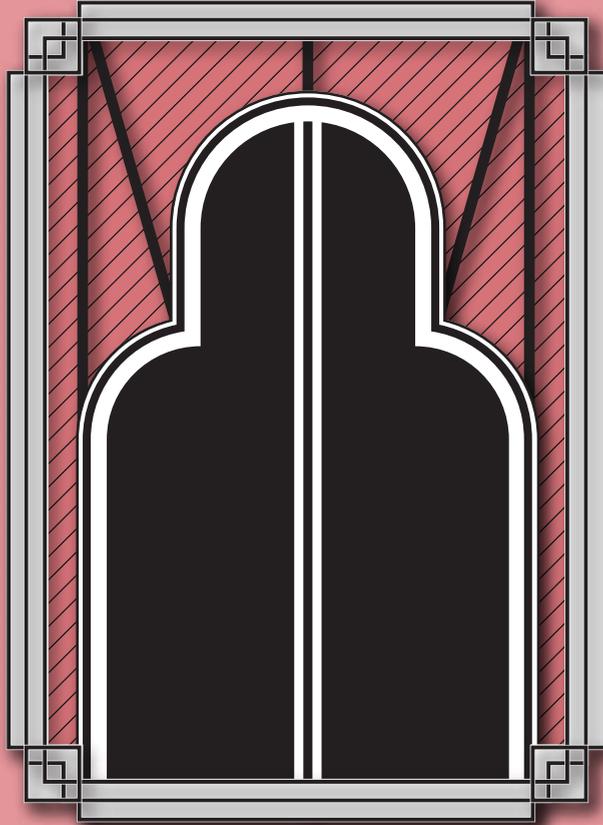


Los jóvenes y niños del barrio se han visto involucrados en la creación de algo que tuvo impactos positivos en su autoestima y el descubrimiento de talentos; los jóvenes han podido utilizar sus aptitudes artísticas de una forma constructiva y no destructiva.

El modelo de trabajo ha resultado ser exitoso, por lo que en 2012 la Secretaría de Desarrollo Social federal, en una inversión conjunta con el Ayuntamiento de Puebla, decidió intervenir el barrio a través del Programa Habitat en su vertiente Centro Histórico. La inversión asciende a más de 17 millones de pesos, con lo cual se logra el trabajo en conjunto entre sociedad civil y gobernantes.

El Colectivo Tomate, a través de este proyecto, también busca expandirse y replicarse en otras zonas vulnerables, tanto de la ciudad de Puebla, como de otras ciudades importantes del país.

OPORTUNIDADES PARA LOS JÓVENES





EL FENÓMENO URBANO Y LAS EXPECTATIVAS PROFESIONALES PARA INTERVENIR EN ÉL

Enrique Soto Alva

SI NO ES LA CIUDAD, ¿ENTONCES QUÉ?

Insistentemente hemos exaltado las desventajas y excesos que conlleva la vida urbana: tráfico, inseguridad, violencia, contaminación y estrés, sólo por señalar algunos. Sin embargo, también debemos hacer una profunda reflexión sobre ellas; las ciudades han acompañado la evolución e historia del hombre desde sus inicios. Es la proximidad, la que se da principalmente en las ciudades, la que ha hecho posible el surgimiento de una idea y que se transmite de unos a otros hasta alcanzar una mayor evolución.

La evolución del conocimiento y el desarrollo urbano han estado juntos en la historia de la humanidad. La vida urbana promovida desde el Imperio romano permitió la difusión del conocimiento en toda Europa, esplendor que fue frenado en la época medieval, junto con la desaceleración del crecimiento urbano. Y fue en las calles de Florencia que surgió el Renacimiento; cuatro siglos después se proclaman los derechos humanos en París. Es decir, los momentos de mayor esplendor en la historia de las culturas han coincidido también con los grandes momentos de sus ciudades.

Las ciudades atraen a los grandes pensadores e innovadores, en ellas se facilita la colaboración y el trabajo conjunto de muchos seres humanos. El desarrollo de las tecnologías de la información, contrario a lo que muchos pensaban, no ha condenado la proximidad física que ofrece la ciudad; por el contrario, los grandes innovadores de las tecnologías que podrían comunicarse a distancia están dispuestos a pagar grandes cantidades de dinero por obtener un terreno urbano bien ubicado con tal de cerrar grandes tratos cara a cara; las ciudades no se componen únicamente de edificios y calles, sino lo más importante son las relaciones y las personas.

Las ciudades no generan pobres, pero sí los atraen. En ellas crecen mayores oportunidades, en contraposición a lo rural. En todos los países se ha observado una correlación casi perfecta entre urbanización y prosperidad. Pero también, en muchos casos, la apuesta por las ciudades monofuncionales ha demostrado su incapacidad para adaptarse a nuevas condiciones. Las personas y sus ideas son el material más valioso de cualquier ciudad. Incluso desde la perspectiva ambiental, las ciudades también han resultado nuestra mejor opción; es decir, de no existir, la gente viviría aún más dispersa, aumentando con ello la movilidad motorizada, consumiendo más combustible y más energía. Por otro lado, construir infraestructura para grandes distancias aumenta los costos. Vivir en medio de la naturaleza no necesariamente es sinónimo de ser respetuoso con el medio ambiente.

TRANSFORMACIONES DEMOGRÁFICAS

La transformación demográfica que ha experimentado el país a partir de los años noventa es una de las causas fundamentales que explican los cambios de la (re)estructuración de nuestras ciudades.

Una de las manifestaciones más claras de este fenómeno es la transformación de la estructura de edades, condición que se origina en dos fenómenos: la disminución de la fecundidad en la mujer (promedio de hijos vivos por mujer) y el crecimiento de la esperanza de vida. La reducción del número de hijos por mujer ha sido un proceso continuo y sostenido durante los últimos cincuenta años. Se ha pasado de un promedio de 7.3 hijos por mujer en 1963 a 4.0 en 1985, para llegar a 2.4 en 2000. Se proyecta que en 2005 se alcanzará la tasa de reemplazo de 2.1 hijos por mujer y que la tendencia continuará a la baja hasta volverse asintótica a 1.0 después de 2020. Dicha transformación implica que la presión demográfica se ha desplazado ya al grupo de edad de los 10 a los 29 años, a diferencia de los años 1950-1990, donde la presión se experimentaba en el grupo de 0-14 años.

El otro componente decisivo de estas transformaciones es el de la esperanza de vida que ha mostrado un ascenso sostenido desde 1930, que se acentúa a partir de 1943 con la institucionalización de los servicios de salud. Para los hombres ésta pasó de 48 años en 1950 a 73 años en 2000; en ese mismo lapso las mujeres pasaron de 51 a 77.5 años. Las estimaciones al respecto prevén que estas cifras lleguen a 82 y 85.5 años, respectivamente, en 2050. En términos de atención y consumo de servicios, este efecto hará que una persona en 2050 equivalga a 1.72 veces lo que una persona nacida en 1950; a esto habría que agregar el cambio de la intensidad del consumo individual debido al cambio tecnológico y los nuevos patrones de consumo y, por otro lado, los cuidados de la salud en los nuevos años de sobrevivencia.

Otro aspecto que debe destacarse es que, a partir de 1990 para el grupo de menos de 5 años, y a partir de 2000 para el de 6-14 años, se inició ya un proceso de disminución que implica que todo lo relacionado a estos grupos, particularmente los servicios de educación y salud, ya experimentaron su nivel de demanda máximo. Como consecuencia de la combinación de estos cambios se producirá uno de los efectos de mayor relevancia para la sociedad mexicana y en particular para las áreas urbanas: el denominado índice de dependencia. Éste señala el número de personas que sostiene cada ciudadano que trabaja y ha iniciado un descenso que llegará a su mínimo en 2020 cuando empezará a crecer por efecto de lo que los demógrafos han calificado como la “ventana de oportunidad demográfica”, que conjuga el crecimiento del grupo de 15-64 años con una disminución importante del grupo de 0-14 años y una participación aun reducida de los adultos mayores de 64 años. Se pronostica alcanzar esta condición, con toda claridad, en la década 2010-2020.

En adición a la nueva estructura de edades, la transición demográfica implica también cambios en los hábitos de convivencia. Se observa ya el crecimiento en las uniones consensuadas y la disminución de la tasa de nupcialidad mientras que, por otro lado, aumenta la edad del matrimonio, el número de

divorcios y de familias unipersonales. Nos acercamos rápidamente a la denominada demografía de la prosperidad, donde la tasa de fecundidad se limita al reemplazo, la edad de matrimonio se eleva, el periodo de crianza disminuye y crece la integración de la mujer al aparato productivo. Todo lo anterior, sin embargo, sucede en el marco de dos grandes procesos de carácter estructural: el aceleramiento del proceso de urbanización y el empobrecimiento progresivo de la sociedad.

MÉXICO: UNA SOCIEDAD CADA VEZ MÁS URBANIZADA E INFORMAL

Para entender el proceso de ocupación informal debemos partir de un hecho indiscutible que fue el acelerado crecimiento de la población en las ciudades a partir de la segunda mitad del siglo xx.

Entre 1950 y 1980 se registró un acelerado crecimiento económico que transformó la organización de las actividades económicas y la población en el territorio nacional. Del sistema de 84 ciudades en 1950, hubo 17 que crecieron a tasas superiores al 6.5% anual de la población urbana total entre 1950 y 1960, la más alta tasa de siglo xx.

Entre 1960 y 1970 se agregaron al sistema de ciudades 50 nuevas localidades para alcanzar un total de 174. El país continuó siendo predominantemente rural, pero el sector urbano creció de manera importante, demográfica y socialmente hablando, pues desde la perspectiva económica el primero se encontraba fuertemente subordinado al segundo, ya que la producción agropecuaria representó 9.2% del PIB total en 1970.

Para la década de los setenta se evidencia el agotamiento del “milagro mexicano” con la crisis cambiaria de agosto de 1976 que terminaba con veintidos años de estabilidad del peso frente al dólar y se establecía un sistema de flotación de la moneda. Sorprendentemente, el PIB creció en 1977 en 3.4% anual, para elevarse al 9.2 en 1978, 8.3 en 1980 y 7.9 en 1981, para entrar en 1982 en una larga recesión. De esta suerte, a pesar del “crac devaluatorio”, el PIB creció 6.6% anual en los setenta, cifra que no se ha vuelto a alcanzar desde entonces (Garza, 2007).

En la última década de crecimiento económico acelerado y sostenido, México sufrió una transformación social, económica y espacial fundamental al emerger en 1980 como una nación hegemónicamente urbana con un grado de urbanización de 55.0%, que representó un aumento sin precedentes de 14 millones de nuevos pobladores urbanos, es decir, 75% del aumento de la población total.

En tan sólo cincuenta años pasamos de 3 a 7 habitantes por cada 10 que vivían en ciudades mayores a los 15,000. En otras palabras, en medio siglo se sumaron poco más de 50 millones de nuevos habitantes a todas las ciudades en el país.

TABLA 1. MÉXICO: DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR TAMAÑO DE CIUDADES, 1950-2000

	Pequeñas				Medianas				Grandes			
	15 000 a 19 999	20 000 a 49 999	50 000 a 99 999	100 000 a 499 999	500 000 a 999 999	1 000 000 a 4 999 999	5 000 000 a 9 999 999	10 000 000 a más	Subtotal	Subtotal	Subtotal	
1950												
Urbanos Total												
Población total	25 779											
Población urbana	7 209											
%	1000	1210	808	1927	2 735				2 872		2 872	
Ciudades	84	168	223	26,7	379				398		398	
Grado de urbanización	280	39	61	10	22				1		1	
Taza de urbanización	3.3											
1960												
Población total	34 923											
Población urbana	13 513	1558	2 174	3 051	4 782				4 994		6 557	
%	1000	4,6	12,8	22,6	35,4				37,0		48,5	
Ciudades	124	49	83	14	37				1		3	
Grado de urbanización	38,7											
Taza de urbanización	3,2											
1970												
Población total	48 225											
Población urbana	22 770	2 133	2 863	6 142	7 892				11 346		11 975	
%	1000	3,3	9,3	27,0	34,8				50,0		52,7	
Ciudades	174	43	115	30	55				3		4	
Grado de urbanización	47,1											
Taza de urbanización	2,0											
1980												
Población total	66 847											
Población urbana	36 732	2 940	3 887	10 275	11 908				18 384		20 937	
%	1000	8,0	10,6	28,0	32,4				50,0		57,0	
Ciudades	227	55	151	44	68				4		8	
Grado de urbanización	54,9											
Taza de urbanización	1,5											
1990												
Población total	81 250											
Población urbana	51 491	3 755	5 151	10 990	13 790				22 474		32 550	
%	1000	2,7	7,3	21,3	26,8				43,6		63,2	
Ciudades	304	80	204	42	81				4		19	
Grado de urbanización	63,4											
Taza de urbanización	1,5											
2000												
Población total	97 483											
Población urbana	66 653	4 810	6 015	10 815	14 074				32 974		45 564	
%	1000	1,8	9,2	16,5	21,4				50,2		69,4	
Ciudades	350	70	234	42	88				9		28	
Grado de urbanización	67,3											
Taza de urbanización	0,6											

Fuente: Gustavo Garza (2005)

Sólo para dimensionar de una manera simple el tamaño del problema que significó este acelerado crecimiento, hagamos el siguiente ejercicio. Supongamos que durante este período la cuarta parte de los migrantes urbanos encontraban su residencia dentro de la ciudad construida¹ y el resto (75%) no pudo hacerlo; en un escenario conservador, comienzan a ocupar las periferias de la ciudad con una densidad promedio de 50 habitantes por hectárea. De esta forma se tiene que entre 1950 y 1995 se requirieron más de 640 mil hectáreas para urbanizar; es decir, un promedio de 19 hectáreas por semana.² De lo anterior surge la siguiente interrogante: ¿qué tamaño de gobierno se requiere para resolver la urbanización de 19 hectáreas a la semana?

TABLA 2. SUPERFICIE URBANA REQUERIDA DE 1950-1995

Año	Población urbana nacional	Diferencia por década	75% que no entraba en la ciudad construida	Superficie requerida en el periodo (ha)	Promedio de horas por mes	Promedio de horas por semana
1950	7,209,000					
1960	14,382,000	7,173,000	5,379,750	89,663	747	13
1970	23,828,000	9,446,000	7,084,500	118,075	984	18
1980	37,584,000	13,756,000	10,317,000	171,950	1,433	26
1990	50,300,000	12,716,000	9,537,000	158,950	1,325	24
1995	58,643,000	8,343,000	6,257,250	104,288	869	16
Totales		51,434,000	38,575,500	642,925		
Promedio del periodo (1950-1995)					1,072	19

Fuente: Elaboración propia con base en los censos

Queda evidente la simpleza del razonamiento y podemos incluir muchas más variables; sin embargo, nos da una idea clara que el proceso de crecimiento y concentración de la población urbana en los últimos sesenta años en México rebasó cualquier escenario y capacidad de respuesta de las ciudades y, por supuesto, de los gobiernos y que para ello el ejido se convirtió en el principal espacio de recepción de este crecimiento. Al respecto se estima que más de 1,000 núcleos agrarios (ejidos) se encuentran en la periferia de las principales ciudades del país.

Así, la informalidad se convirtió en la respuesta para muchos pobres que emigraban a la ciudad y que no encontraron una opción real para tener acceso, en ella, a una vivienda ya construida. Seguramente esta vivienda en la mayoría de los casos no tuvo las condiciones mínimas necesarias; sin embargo, la progresividad constituyó una etapa y un proceso relevante en la consolidación de la vivienda informal.

De acuerdo con Duhau (2003), hasta 1970 casi 14% de las viviendas en la ciudad de México estaban asentadas en suelo de origen ejidal. Para Soledad Cruz (2005), en 1990 una de cada cuatro viviendas se asentaban en suelo de origen ejidal,

1 En el que se incluye el crecimiento natural.

2 Este dato coincide con las cifras oficiales de la Sedesol (2007).

para el 2000 estimó que esa proporción aumentó de 1 a 3 viviendas. De acuerdo con la DGRT (1970), la expansión del DF fue básicamente sobre suelo ejidal. Para Martha Schteingart (1998), del total de las áreas de expansión en el Estado de México en los últimos años, cuando menos 50% se hizo sobre suelo ejidal.

En el caso del área metropolitana de la ciudad de México existen 117 núcleos agrarios y 23,343 ejidatarios y comuneros que ocupan 33.7% de la superficie de los municipios conurbados, los cuales estarán sujetos en el corto y mediano plazo a fuertes presiones para urbanizar sus tierras (Olvera, 2008).

El problema de la informalidad comenzó a tener presencia en nuestro país desde finales de la década de los treinta, condición que coincide con el acelerado proceso de migración del campo a la ciudad por campesinos que se incorporaban a las fuerzas laborales de la industria, particularmente en el caso de la ciudad de México. Al respecto se señala que la velocidad con que se requería poner suelo con servicios a disposición de los demandantes implicaba una inversión altísima en urbanización que aumentaría el costo de la tierra y el Estado no disponía de los recursos ni organización para llevar a cabo esa empresa.

Se estima, debido a que no existe información pública en la materia, que el número de familias asentadas irregularmente a escala nacional es del orden de 3 millones de lotes (12 millones de habitantes), de los cuales 2 millones corresponden a asentamientos irregulares en terrenos ejidales y un millón adicional en terrenos de otros regímenes de propiedad, preponderantemente de propiedad privada (Iracheta, 2009).

De acuerdo con la Sedesol el tema de la informalidad tiene las siguientes dimensiones:

- Habrá 36 ciudades más a las 376 actuales con más de 15,000 habitantes
- La población urbana pasará del 76% al 87% en 2010
- El Sistema Urbano Nacional (SUN) está emplazado en 0.5% del territorio nacional
- La mancha urbana crece 16,000 Ha anuales, 50 diarias
- Cada año se suman 90,000 nuevos hogares en asentamientos irregulares
- En asentamientos irregulares se duplica la tasa de mortalidad infantil
- La urbanización en suelo inadecuado duplica y triplica los costos, y la construcción llega a aumentar hasta 50%

Asimismo, debe quedar claro que la informalidad no se ha dado únicamente en los ejidos, sino también en suelo comunal, en propiedad privada y en suelo federal como barrancas o derechos de vía. Sin embargo, debido a su fuerte presencia en la periferia de las ciudades ha sido la más importante.

Finalmente, de los datos anteriores queda claro que el proceso de la ocupación informal continuará siendo frecuente en los próximos años y nos falta todavía mucho en el diseño de instrumentos y programas que permitan que el proceso disminuya o se dé en las mejores condiciones.

NUEVO PARADIGMA: URBANISMO DE REDES³

En la era de la información, el paradigma explicativo de la organización social es la red. La esencia de este nuevo planteamiento se deriva de la comprensión del tiempo en virtud de los avances de las tecnologías de la información que ha producido la deslocalización de la comunicación y el intercambio. Ahora muchas comunicaciones –no todas ni las más importantes– suceden sin la necesidad de la proximidad física y prácticamente de manera instantánea. El espacio de los flujos se convierte en instrumental –donde suceden las cosas– de las nuevas economías y culturas que acompañan a la sociedad de la era de la información: la sociedad conectada en redes.

Estas nuevas realidades sólo pueden ser explicadas a partir de descubrir las formas de organización y articulación de los diferentes agentes y sus elementos de interconexión a la manera de redes que revelan una dinámica de transformación que opera a niveles y escalas múltiples, a diferentes velocidades y en diferentes arenas políticas. Las redes como forma organizativa rebasan límites geográficos, fronteras institucionales y dominios funcionales, esta conceptualización desafía al Urbanismo a romper las fronteras y a reconocer los flujos de actividad que pasan por sus territorios.

Se cambia así de la descripción hacia el análisis de los modos relacionales de actuación en la vida socioeconómica y hacia los procesos de reescalamiento (redefinir la escala) de los dominios de la acción pública, se busca integrar cambios políticos, económicos y sociales en diferentes escalas aunque privilegiando su abordaje desde el nivel territorial. Se configura así un orden explicativo multidimensional (lo económico, político, territorial), multiscalar (comunidad, barrio, metrópolis, región), multiinstitucional (diferentes sectores y órdenes de gobierno) y de multiplicidad de actores (iniciativa privada, ONG, organizaciones de base) que actúan a diferentes ritmos y en diferentes contextos. Para las empresas, por ejemplo, el territorio es una red de zonas determinadas por los actos de los agentes económicos, esto implica visiones diferentes entre las perspectivas de la región, como conglomerado social, y las de las compañías o empresas de esa misma región.

Con esta circunstancia, el papel de los ciudadanos está más o menos determinado por su circunstancia de interconexiones, de su situación particular con respecto a la expresión espacial de las redes sociales, de su grado de conectividad dependerán sus probabilidades de evitar riesgos de trabajo como el desempleo. Hoy más que nunca se vuelve cierta la expresión de que el éxito personal depende de los contactos (conexiones) personales. De igual manera, pero a nivel de comunidad local, la inserción en el sistema de redes determina las posibilidades de elección para su desarrollo y mejoramiento. La planeación del desarrollo debe reorientarse en este nuevo entorno donde las comunidades se conectan de manera relativamente débil a sus contextos físicos.

³ Realizado con base en Flores Peña S. (2005). *Justificación para la actualización del Plan de Estudios de la Licenciatura en Urbanismo*. México: UNAM.

EL DISEÑO URBANO EN LA RED

En la conceptualización de las redes urbanas, los espacios de los flujos son tan importantes como los nodos. Por flujos se entiende de manera general al desplazamiento de personas, dinero, datos, conocimientos, bienes, intereses, etc., que se encuentran (chocan, se mezclan e interfieren entre sí) en los nodos, son por lo tanto los elementos dominantes en la configuración del paisaje que percibimos. Con base en esa descripción es posible caracterizar las redes urbanas a partir de 2 atributos: *a)* la cobertura o longitud de recorrido del flujo y *b)* el coeficiente de concentración del nodo (*clustering*) que ha de medirse en términos relativos para identificar jerarquías (Watts, 1999). La combinación de estos dos atributos, cobertura y concentración, permite estructurar la información de atributos espaciales particulares en redes de nodos y vínculos, lo que a su vez se vuelve la clave para revelar el potencial de localización en redes complejas como las áreas urbanas (Montello, 1998).

Adoptar el análisis de las áreas urbanas desde la perspectiva de las redes, incorporando el espacio de los flujos, implica abandonar la idea convencional, actualmente ya romántica y conservadora, de los asentamientos humanos compactos y autocontenidos, enmarcados por grandes y continuas extensiones de paisaje agrícolas o naturales. Hoy las ciudades no sólo se reconectan entre sí a través de las nuevas infraestructuras (TIC) sino que también generan nuevos vínculos con su *hinterland* o región inmediata (Dear, 2000). La dispersión de la infraestructura produce el incremento de la movilidad de la población lo que a su vez favorece una mayor dispersión de esa población. Se manifiesta de esta manera la estrecha interdependencia entre forma urbana e infraestructura que hace indispensable la consideración de esta última en cualquier esfuerzo de organización (planeación) territorial.

Es necesario reconocer, sin embargo, que la tendencia a dispersar la infraestructura y a fragmentar los contextos urbanos es el obstáculo principal al fortalecimiento de los vínculos entre las diferentes redes, condición indispensable para favorecer su potencial. La condición de la movilidad como el aspecto clave de la red urbana se expresa en la aparición del corredor como elemento estructurante del espacio urbano que, al conectarse con otros corredores, produce puntos de transferencia que se convierten en grandes oportunidades de interacción social y reestructuración urbana.

La integración de una red urbana de corredores y nodos que exprese la organización posmoderna de la producción, con dinámicas, funciones y estéticas propias, requerirá de la concurrencia de tres agentes (Drewe, 2003):

- Los proveedores de las infraestructuras técnicas (infraestructura vial, transporte público, red eléctrica, internet)
- Los actores (o productores en la red: actividades económicas asociadas en la red)
- Los usuarios (o consumidores: por ejemplo, tráfico en internet, tráfico peatonal)

Complejidades y contradicciones crecientes son características de la ciudad en red, su transformación resulta de procesos espaciales fragmentados que producen, simultáneamente, áreas viables (pocas) y deterioradas (muchas) que pueden aparecer unas junto a las otras, a la manera de un “rompecabezas” de la desigualdad que involucra por igual asentamientos y espacios abiertos. Se perciben visualmente como un mosaico desbalanceado de lugares “producto”, lugares resultado de procesos sociales y lugares que ofrecen experiencias significativas (Triantafyllou, 2003).

En este contexto, la ideología globalizadora concibe el espacio urbano como un instrumento de apoyo al poder (no necesariamente público) y de manipulación de las identidades sociales para homogenizar los patrones de consumo (Wallerstein, 1999). La ciudad “globalizada” se presenta como un conjunto fragmentado de espacios urbanos “disfrazados” (de globalización), irrelevantes y poco atractivos que equivocadamente se asocian con la era de la información; su repetición indiscriminada a escala internacional ha producido una nueva y creciente demanda por espacios urbanos de gran calidad, habitables y significativos (Sorkin, 1992).

La necesidad humana de sentir, identificarse y pertenecer a una comunidad se ha convertido en una cuestión de interés creciente para el urbanismo de las redes. Esto nos remite necesariamente al campo del diseño urbano entendido como el conjunto de principios y procedimientos que permiten el arreglo del espacio público para promover la convivencia en él y fortalecer el sentido de comunidad. De esta manera, el diseño urbano se constituye en uno de los instrumentos clave de la conformación de lugares y la consolidación de identidades, partiendo siempre de la reutilización de los elementos tradicionales en la atención de las necesidades contemporáneas de las ciudades (Neill, 2003).

Se ha generado así la necesidad de nuevas fórmulas, diferentes de las tradicionales (Koolhaas, 1996), para comprender y estructurar espacios urbanos que se caracterizan por la segregación y la falta de planeación pero que también compiten entre sí. En las condiciones actuales de las sociedades urbanas, posmodernas, multifuncionales y, en diversos grados, multiculturales (Sandercock, 1997), se reconoce que el diseño urbano innovador de los espacios públicos puede ser un método efectivo de producir y fortalecer identidades de manera similar a como lo hacen los elementos patrimoniales (Gospodini, 2002). La disciplina del diseño urbano se consolida crecientemente como un medio efectivo para enfrentar y manejar las cada vez más rápidas transformaciones físicas de las ciudades.

Los proyectos de diseño urbano mejoran la calidad de vida en el corto plazo además de que impulsan el sentido de pertenencia y orgullo del lugar, condiciones que no pueden derivarse de las metas generales y de largo plazo, generalmente prescritas en la planeación normativa (Heyns, 2003; Meijmans, 2003). Su elaboración como complemento indispensable de los propósitos generales de un plan maestro contribuye a la creación de un ambiente de aceptación e inclusive de simpatía que contribuye, de manera significativa, a fortalecer la sustentabilidad del proceso de planeación urbana (Cartes, 2003).

Un diseño urbano a partir del enfoque de redes, se desarrollaría con base en los siguientes principios:

- Respetar todos los elementos o trazos que la historia nos ha heredado (Gigli, 2003)
- Abandonar la búsqueda de soluciones definitivas por la exploración de marcos estratégicos que influyeran futuros urbanos (Page y Phillips, 2003)
- Actuar como forjador de relaciones más que centrarse en la forma física
- Integrar espacios y edificios pequeños, creativos y flexibles, con procesos graduales no planificados (Jacobs, 1961)

La intervención en términos de la creación de nuevos lugares o, en su caso, del rescate de los heredados reclama que, además de los aspectos tradicionales relacionados con las cualidades sensoriales de los ambientes urbanos, se pongan en juego medidas orientadas al manejo y la conducción de los procesos de regeneración o reconfiguración de los lugares específicos. Lo anterior implica la incorporación de otros aspectos de naturaleza técnica tradicionalmente asociados a la vertiente de la planeación y la economía del desarrollo urbano, para definir viabilidad económica y cuestiones de mercadotecnia promocional, así como una organización para la gestión de los servicios públicos complementarios (seguridad, limpia, transporte) y para la sostenibilidad del proyecto.

En este sentido, la elaboración del proyecto urbano deviene en buena medida un ejercicio de comunicación con elementos de psicología ambiental y de antropología cultural (Mareggi, 2003) en adición a las cuestiones propias del diseño. En su realización con la gente, atendiendo a necesidades y aspectos significativos y a acciones colectivas, se busca consolidar un diseño de la estructura de la ciudad, del paisaje urbano y de la percepción social a la manera en que fue planteado hace ya unos cincuenta años en los trabajos pioneros de Cullen y Lynch. Lo anterior necesariamente implica el diseño de nuevos espacios urbanos (plazas, avenidas, jardines) que les den coherencia a los diversos significados heredados y que sean capaces de construir lugares de identidad que complementen los elementos patrimoniales.

En este contexto se destaca de manera particular la consideración de los denominados “espacios de resistencia”, espacios de identidad donde se manifiesta con toda intensidad la vida cotidiana (Castells, 1997). Son los rincones de resistencia a la globalización donde se expresa la identidad social, únicos y en ocasiones ocultos. Son paisajes cotidianos intensamente vibrantes (de actividades) y texturizados (socialmente), lugares que cuentan historias sobre sus usuarios, sus ideales y sus aspiraciones. Son lugares adecuados para celebrar las identidades sociales, enseñan todo lo humano que la ciudad puede ser (Moustafa, 2003).

A partir de la segunda mitad del siglo xx, el diseño urbano cambia, de ser considerado como un producto visual, a una concepción de proceso de

manipulación de la forma como catalizadora de actividades: del diseño para la vista al diseño para la experiencia. El Urbanismo así enfocado busca encontrar las formas y mecanismos estructuradores que generen nuevas y mejores condiciones para la relación en los espacios urbanos. Se aparta del enfoque reduccionista de lo aparente-real (lo que se ve) para construir a partir de la complejidad de lo urbano caracterizado por fenómenos parcial o totalmente ocultos (sociales, culturales, económicos) (Gheyesen, 2003).

Por regla general, se parte de una interpretación histórica de los patrones observados y de la identificación de los diferentes períodos que se sobreponen en un lugar determinado, se identifican procesos de cambio (infraestructura, edificación y usos) y sus implicaciones, se construye así una valoración históricamente fundamentada de los cambios y su posible evolución, dadas las condiciones imperantes en la ciudad. Con esta base puede identificarse incongruencias e inadecuaciones de los instrumentos disponibles, generalmente de orden restrictivo, para explorar la posibilidad de nuevos instrumentos que aprovechen las dinámicas de cambio (la fuerza del oponente) para lograr un desarrollo sostenible (Gheyesen, 2003).

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la utilización del diseño urbano como fundamento de la acción colectiva puede ser cuestionada por los vacíos entre visión y realidad. La posibilidad de salvar esta diferencia resulta crítica y exige de la adecuación de técnicas, procedimientos y fundamentos normativos. El diseño urbano, para que cumpla con su función de guía del proceso de desarrollo urbano, debe dar cabida a la diversidad de los procesos sociales en los que se inscribe, una elaboración acertada solo podrá resultar de la incorporación del conjunto de los actores con intereses en el proceso de desarrollo urbano.

Plantear el proyecto (de diseño) urbano como protagonista del Urbanismo es reconocer la insuficiencia de los planes directores para conducir el desarrollo urbano que necesitan acompañarse de proyectos estratégicos, flexibles y de amplia convocatoria. Se propone un proyecto integrador que formule síntesis espaciales de las dimensiones sociales, económicas, culturales y ambientales, en las diferentes escalas de organización territorial (barrio, distrito, centro, etc.), partiendo de la idea de que el espacio es por un lado producto sociohistórico y por el otro factor de la reproducción social. Al lograrse estos propósitos, el proyecto urbano adquiere la condición de “espacio de mediación” y solución de las tensiones propias del proceso de desarrollo como las cuestiones de forma y proceso, permanencia y flexibilidad, contexto y concepto, local y global (Heyns, 2003; Harvey, 1998).

GOBERNANZA Y MEDIACIÓN

En la última década, la denominada escuela de Planeación Comunicativa y Colaborativa (Innes y Healy, 1997) ha logrado establecer que la transformación de las formas de gobernanza se constituya en uno de los objetivos fundamentales de la práctica profesional del Urbanismo. La gobernanza se define como el conjunto de prácticas que relaciona a la autoridad con la sociedad y

que facilita la realización de acciones que mejoren las condiciones de vida de las ciudades a partir de la construcción de consensos.

Los planteamientos de Healy (1997) sobre “la conformación de lugares en sociedades fragmentadas” postulan que los propósitos primarios del Urbanismo son dos: 1) la configuración cualitativa de lugares en ámbitos urbanos y 2) la transformación de la cultura de gobernanzas. En referencia a esta última, se afirma que dicha cultura constituye una relación de carácter político fundamentalmente, aunque en ella concurren y condicionan el conjunto de componentes de la cultura urbana: aspectos culturales propiamente dichos (hábitos, tradiciones, creencias, símbolos, valores, códigos), prácticas políticas, modelos organizativos y de administración pública, aspectos institucionales, prácticas de organización de la sociedad civil y, en general, todo el conjunto de aspectos que inciden en la capacidad de lograr una relación exitosa –de beneficio colectivo– entre autoridades y ciudadanos.

Una gobernanza transformada, afirma Healy, puede ser “el elemento clave que (por sí mismo) produzca una síntesis concluyente concreta (un lugar) de mayor calidad [...]”, aún en ausencia de medidas de carácter físico. Lo anterior la convierte en acompañante indispensable del propósito de configurar lugares cualitativamente, actividad que sin lugar a dudas representa la tarea central que la sociedades contemporáneas demandan de los urbanistas (Mazza, 2002). Entendido en estos términos, el rediseño o transformación de la gobernanza implica el trabajo en dos frentes simultáneos: las concepciones de las relaciones del lugar (entre actores) y las relaciones entre los expertos y los ciudadanos en el ámbito de la gobernanza (Healy, 1999).

Se afirma así que la práctica del Urbanismo se concreta como el manejo de la coexistencia en el espacio urbano a través de compartir y configurar lugares en nuestra sociedad fragmentada en redes. La tarea de la gobernanza en este sentido, es la de crear nuevas y múltiples arenas que promuevan foros alternativos como instrumentos de planeación, a través del consenso. Desde la perspectiva sociológica, intenta integrar cambios políticos, económicos y sociales en diferentes escalas, privilegiando el enfoque territorial.

Lo anterior implica que las dinámicas de transformación de la gobernanza necesariamente operan en niveles múltiples (órdenes de gobierno), a escalas múltiples (coberturas), a diferentes velocidades (procesos de cambio) y en diferentes arenas (ámbitos de discusión). El trabajo (institucional) a realizar por el urbanista, a partir de estas concepciones, toma cuerpo al combinarse lo localizado de los lugares y el territorio (barrio, ciudad, región) con la espacialidad de los procesos de cambio. Surgen así, como aspectos claves del Urbanismo, las formas de incorporar los conceptos de la gobernanza en el discurso y la práctica de la planeación espacial.

Uno de los aspectos de mayor relevancia para este tipo de análisis, es considerar los efectos de la estructura y contenido de las políticas públicas en los rubros de mayor impacto en las relaciones comunitarias como las de empleo y protección al trabajo, promoción económica, mejoramiento y acceso a la vivienda, fomento educativo, protección de la salud, protección y asistencia

social y de promoción cultural entre otras. Analizar tales efectos desde la perspectiva de la red tiene la virtud de contribuir a la comprensión de la dinámica de los procesos de cambio a nivel local y de la formulación de las políticas en los niveles de decisión correspondientes. A este respecto, se requiere enfatizar la necesidad de involucrar las cuestiones de distribución del poder entre los diversos actores tomando como compromiso ético del urbanista la promoción de la voz de aquellos a quienes se les dificulta la participación y la ponderación adecuada de los que, por su posición social o por sus intereses particulares en el tema tratado, asumen un rol protagónico en las discusiones y en la definición de políticas y acciones (Mazza, 2002). Si alguna crítica ha sido consistentemente expresada sobre el paradigma comunicativo y la teoría de la red es la ausencia de consideraciones específicas sobre las cuestiones relativas a la distribución del poder (Albrechts, 2002).

CONCLUSIONES

Las anteriores advertencias no hacen sino resaltar el papel crítico de las redes sociales de actores para construir las redes de apoyo y sostenimiento de las políticas públicas de mayor beneficio colectivo.

El dilema actual del Urbanismo es cómo promover los discursos y prácticas de gobernanza que favorezcan la capacidad innovadora y de flexibilidad frente a los nuevos y más complejos futuros económicos; cómo promover también la inclusión frente a la diferenciación social y las amenazas de crecientes desigualdades; todo esto encuadrado en una concepción amplia –no lineal– del desarrollo territorial para hacer frente a los discursos estrechos de la competitividad económica y/o de modernización ecológica. Este planteamiento se inscribe necesariamente en una visión de fortalecimiento del Estado democrático, ya que debilitarlo puede no ser una buena idea en tiempos en que los gobiernos centrales ya tienen menos poder y deseo por compensar las desigualdades resultantes de la globalización, la competencia intensificada y una mayor segregación territorial.

En este contexto, la planeación urbana efectiva necesita apoyarse en redes de comunicación que propicien la difusión adecuada de información y conocimientos hacia y desde el ciudadano, de no ser así, las preconcepciones del ciudadano con respecto a una política determinada, tienden a prevalecer sobre la información que recibe a través de las formas convencionales. Resulta, entonces determinante en la práctica del Urbanismo reconocer que la creación, modificación o cancelación de una política exige la construcción de redes rivales o alternativas de discurso. En términos de la teoría de redes, una red discursiva describe un conjunto específico de líneas de relato y argumentos que coordinan políticas en un dominio determinado (contexto o escala territorial). El tejido de la red se compone por la interrelación de hilos discursivos de argumentos; los nodos son las instituciones (formales e informales) que organizan a los grupos para comunicarse en ciertos lugares específicos.

Las prácticas de gobernanza que aquí planteamos como una de las tareas primarias del urbanista deben tener como meta impulsar visiones del desarrollo

local que favorezcan: cohesión social, desarrollo humano, redes de colaboración entre empresas, servicios públicos compartidos, asociaciones público-privadas, sostenibilidad ambiental, nuevas formas de asociación regional, formas flexibles de planeación urbana, agendas y proyectos regionales, y redes regionales de investigación, desarrollo y difusión de nuevos conocimientos. Se busca de esta manera acercar la visión con la instrumentación, promover las capacidades (locales, regionales) de actuación para evitar amenazas, aprovechar oportunidades, adecuarse a los cambios socioeconómicos y tomar iniciativas. En esta propuesta, el Urbanismo actúa como marco de referencia para la toma de decisiones con base en el consenso territorial y con una orientación hacia el mayor beneficio colectivo.

A partir de las páginas anteriores se advierte que necesidades hay muchas, particularmente en las ciudades, no sólo se trata de expectativas para intervenirlas, sino de la urgencia de tomar acciones. Los jóvenes son uno de los grupos a los cuales se deben incluir en cualquier política que busque la transformación de nuestras actuales ciudades mexicanas.

BIBLIOGRAFÍA

- Albrechts, L. (2002). *Power and Planning*. Ponencia presentada en el XVI Congreso de la AESOP. Inédito: Volos.
- Cruz, S. (2005). *Suelo urbano y propiedad de la tierra, tendencias recientes en la ZMVM*. Conferencia impartida en el 1er Congreso Nacional de Suelo. México: Inédito.
- Drewe, P. (2003). *The Network City*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Duhau, E. (2003). "Programas de regularización y mercados de suelo para vivienda popular en la Ciudad de México". P. Abramo (comp.). *A Ciudad de informalidade: Brasil*.
- Garza, G. (2007). *Urbanización y planeación territorial en México, 1950-2000*. Conferencia presentada en los 50 años de la Sociedad Interamericana de Planeación (SIAP). México UNAM: Inédito.
- Garza, G. (2005). *La urbanización de México en el siglo XX*. México: El Colegio de México.
- Gheysen, M. (2003). *Structuring Mechanisms, a designers approach*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Gigli, F. (2003). *Cultural networking for planning historic areas*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Golinik, B. (2003). *Urban forms and patterns of use*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Gómez de León, J. (2000). "Retos y oportunidades demográficos del futuro de la población". En J. A. Millán y A. Alonso Concheiro (coords.). *México 2030. Nuevo siglo, nuevo país*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Gospodini, A. (2002). "European cities in competition and the new 'uses' of Urban Design". En *Journal of Urban Design* 7(1). Routledge: UK.
- Graham, S. y Marvin, S. (2001). *Splintered Urbanism 2001*. New York: Routledge.

- Harvey, D. (1998). *Spaces of Insurgency; in Subculture and Homogenization*. Barcelona: Fundació A. Tàpies.
- Healy, P. (1997). *Collaborative Planning*. New York: Palgrave.
- Heyns, M. (2003). *Urban Strategies for the Dilapidated Nineteenth Century Neighborhoods*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Iracheta, A. (2009). "Ciudad informal y precaria: la otra cara de la urbanización en la ZMVM". En A. Iracheta y Medina (coord.). *Irregularidad y suelo urbano*. México Colegio Mexiquense.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Vintage.
- Mareggi, M. (2003). *Co-design as Collective Design*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Meijsmans, N. (2003). *About the Search for New Planning Tools and Concepts in Flanders*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Montello, D. (1998). A New Framework for Understanding the Acquisition of Special Knowledge in Large Scale Environments. En Egenhoffer y Golledge (eds.). *Spatial and Temporal Readings in GIS*. Oxford: Oxford University Press.
- Mumme, C. et al. (1991). *Mexico- Decentralization and Urban Management. Urban Sector Study*. Report No. 8924-ME. Washington DC.: The World Bank.
- Olvera, J. M. (2008). "Algunas consideraciones sobre crecimiento urbano y dominio pleno de parcelas ejidales en la región Valle de Cuautitlán, Estado de México". *Revista Estudios Agrarios*. Procuraduría Agraria, núm. 21: México.
- Oficina internacional del trabajo. (2002). El trabajo decente y la economía informal. *VI Informe de la Conferencia Internacional del Trabajo*, México: OIT.
- Page, S. y Hardyman, R. (1996). "Place Marketing and Town Centre Management: a New Tool for Urban Revitalization". En *Cities* 13(3). Auckland.
- Sorkin, M. (1992). *Variations on a Theme Park: The New American City and The End of Public Space*. New York: Hill & Wang.
- Triantafillou, M. (2003). *Challenges and Opportunities for Urban Design in the Information-technology Era*. Ponencia presentada en el tercer congreso ACSP-AESOP. Lovaina: Inédito.
- Watts, D. (1999). *Small worlds*. Princeton: Princeton University Press.

CAPÍTULO 10 | DISEÑO PARTICIPATIVO VIRTUAL
FACEBOOK: UNA NUEVA HERRAMIENTA DE APOYO
PARA LOS TALLERES DE DISEÑO PARTICIPATIVO

DISEÑO PARTICIPATIVO VIRTUAL

FACEBOOK: UNA NUEVA HERRAMIENTA DE APOYO PARA LOS TALLERES DE DISEÑO PARTICIPATIVO

Gemma Elizabeth Sánchez R.
Dulce María Barbosa G.
Stefania Biondi.

En muchos sentidos podemos comparar el agua en las ciudades antiguas y medievales con los flujos electrónicos en las metrópolis contemporáneas... los flujos electrónicos atraviesan y organizan hoy la metrópolis y dan lugar a nuevas formas de vida: nuevas relaciones entre seres humanos y máquinas; entre personas y comunidades, con el tiempo y el espacio, con nosotros mismos. Este rizoma de flujos y redes digitales que caracterizan la sociedad actual se ha convertido en una de las principales fuentes de riqueza social y de constante transformación del mundo

(Pérez De Lama, 2011: 11).

1. DISEÑO PARTICIPATIVO Y REDES SOCIALES

La planeación y constitución de la ciudad involucra una gran cantidad de gente de diversas áreas de estudio y aplicación, por lo que la coordinación suele llevarse a cabo por medios gubernamentales, convocando a expertos en cada área de estudio incluida en el proyecto. Sin embargo, pocas veces se piensa en los usuarios de dicho proyecto: la población.

Por otro lado, un espacio público es exitoso o no por el uso que le dé la población. Como parte de la filosofía del Nuevo Urbanismo, se pretende que estos espacios estén basados en las necesidades y problemas manifestados por la gente del lugar. Una manera de llevar a cabo esta nueva forma de planeación es mediante talleres de diseño participativo que el Nuevo Urbanismo denomina *Charrettes*¹.

De las *charrettes* se produce un plan para el mejoramiento de la comunidad, basado en las aportaciones de cada persona en el taller. En nuestra experiencia es visible la ausencia de la participación de los jóvenes de la comunidad, y esta problemática no se presenta de manera aislada, sino que es un común denominador en la mayoría de los talleres realizados en México.

Al mismo tiempo, sabemos por diversos estudios que las redes sociales y los medios tecnológicos son ampliamente conocidos y utilizados por los jóvenes actualmente, principalmente Facebook, de manera que encontramos

¹ Charrette: Taller de diseño colaborativo y planificación realizado en sitio e incluyente de todas las partes afectadas e interesadas.

En una *charrette* se debe resolver un problema complicado de diseño en un tiempo muy corto (Condon, 2008: 2). Durante el siglo xix, los profesores de la escuela de Bellas Artes de París recogían los trabajos finales de los estudiantes de arquitectura en una carreta, mientras los últimos les daban los toques finales a los planos; de ahí el carácter intensivo de la Charrette, que es un taller de diseño participativo de 4 a 7 días de duración realizado en el sitio, el cual involucra a todos los afectados e interesados en el diseño (Lennertz, 2006: V).

una gran área de oportunidad en este medio para hacer que los jóvenes tengan mayor involucramiento en esta toma de decisiones de una manera que sea atractiva para ellos y que puedan encontrar fácilmente a su alcance.

1.1. Evaluación de la charrette como método de participación ciudadana

Se trata de un proceso democrático e interactivo con acercamiento general y holístico para resolver un problema dentro de su comunidad, donde todos colaboran en equipos y todos se vuelven diseñadores del espacio. Todas las voces y los puntos de vista son tomados en consideración, lo que permite que las personas que normalmente no se ven involucradas en los procesos de planeación de la ciudad den su aportación y puedan contribuir en la retroalimentación de los resultados del taller de diseño. Este proceso de diseño colaborativo consta de 3 fases:

Fase 1: Preparación de la *charrette*. Se establecen los objetivos de la misma, se realiza una investigación de campo donde se colecta la información técnica necesaria, se organiza la logística del taller, se aplican entrevistas entre los ciudadanos para entender mejor el sitio y su contexto, se involucran a los ciudadanos e instituciones para llevar a cabo el diagnóstico del sitio y su problemática y para generar un ambiente de confianza y colaboración.

Fase 2: *Charrette*. Se trata del taller de diseño a puertas abiertas para que todo aquel que quiera involucrarse puede hacerlo, su duración varía entre 4 y 7 días, y tiene como objetivo la producción de un proyecto para el beneficio de la comunidad. Al principio se abre un consenso donde son determinados los valores, las necesidades y la visión de los involucrados para crear planes y proyectos alternativos que son retroalimentados constantemente (Lennertz, 2006: 6).

Fase 3: Implementación. Durante esta etapa, el plan producido en el taller es revisado por los técnicos para asegurar su factibilidad, se respetan las decisiones tomadas por los ciudadanos, y las modificaciones que se realizan no son sustanciales; el proceso culmina con la presentación del proyecto a la comunidad (Biondi, 2008: 13).

Este tipo de metodología de diseño tiene la ventaja de ampliar el espectro de soluciones; involucra a sectores público, privado y social; crear un sentido de comunidad e integración; es rápida, eficiente y relativamente baja en costo (Condon, 2008: 33).

En el sentido de crear comunidades sustentables, este tipo de procesos ayudan a resolver problemas de forma que la cohesión social generada cree además un involucramiento de los ciudadanos con el espacio público (Condon, 2008: 12). Al incluir a los jóvenes en estos procesos de diseño participativo es importante tomar en cuenta que su perspectiva es diferente debido a su visión del mundo y su forma de experimentar la ciudad: han nacido en una época en la que el acceso a la información es prácticamente ilimitado, para jóvenes de 18 años cosas como las computadoras, los teléfonos celulares e Internet siempre han existido. Ya que los planes urbanos deberían de ser proyectados a futuro, es justo que quienes vivirán ese futuro tengan el poder de opinar y diseñar sobre

cómo debería ser. Además por tener una experiencia diferente de la ciudad, los jóvenes y los niños tienen la capacidad de ver cosas que los adultos obviarían y pasarían por alto (Race, 2008).

1.2. Talleres de diseño participativo y su evaluación en comunidades de Querétaro

Partiendo de las aplicaciones de Diseño Participativo que se han hecho en Querétaro desde el año 2006² a la fecha, la Cátedra de Investigación Nuevo Urbanismo en México realizó una evaluación cualitativa y cuantitativa de la percepción de la gente que participó acerca de los talleres y su entorno. Basados en la observación de los resultados de esta evaluación, hemos decidido profundizar en los factores en los que influyen los jóvenes dentro de su comunidad y de su participación en ella.

Durante los talleres de diseño participativo se le da a la gente la oportunidad de opinar acerca de los problemas en su entorno y dar propuestas para mejorarlos. Para llevarlos a cabo de manera más dinámica se divide en las tres etapas que hemos mencionado.

La convocatoria que se hace es abierta, pueden participar personas de cualquier edad y sexo, en todas las *charrettes* que se realizaron se extendió la invitación a las autoridades pertinentes de cada zona, así como a líderes de organizaciones civiles; esto ayudaba involucrar a las instituciones organizadas y proporcionaba a la gente el conocimiento sobre a quiénes recurrir para la implementación del proyecto resultante.

Cabe mencionar que “las metas, objetivos y resultados fueron distintos en cada ocasión, pues dependieron de muchas variables: el tipo de proyecto, el desarrollo del proceso, la manera de participar y el mismo contexto de cada colonia. Sin embargo, se realizaron aplicando una misma metodología, la de la Charrette, adaptada al contexto de cada caso” (Biondi, 2008).

Esta manera de diseñar con base en los requerimientos de la población genera mayor contacto entre sus habitantes, además de mejorar la relación que tienen con sus espacios públicos y el uso que se les da. Por otro lado, se genera un poco más de presión a las autoridades para realizar los proyectos, ya que es la misma gente la que propone el proyecto y presiona para que se lleve a cabo.

En el proceso de evaluación de estos talleres se tuvo que volver a contactar con las personas que habían participado en pasadas ocasiones para poder realizar una evaluación objetiva, según lo mencionado en la Metodología de Evaluación de la Participación Ciudadana en Proyectos de Mejoramiento Barrial realizada por Edoardo Bazzaco y Sebastián Sepúlveda,³ y hacer cambios de acuerdo a los alcances que tuvieron los talleres.

Son cuatro los aspectos que se evalúan conforme a la metodología de investigación:

2 Desde el 2006, los alumnos de la maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo del itesm Campus Querétaro han llevado a cabo 5 talleres de Diseño Participativo en las siguientes comunidades: Santa Rosa Jáuregui, Hércules-Calesa, El Pueblito, Menchaca y Félix Osoros.

3 Bazzaco y Sepúlveda (2010).

- Capital social: evalúa la participación individual y comunitaria en el taller
- Relación técnicos-comunidad: evalúa la calidad del taller, la disponibilidad de los técnicos y la propuesta que se le dio a la comunidad al finalizar el taller
- Género: en este aspecto se hace mucho hincapié a la participación de las mujeres en el taller, ya que por lo general son las que más participación y asistencia tienen
- Patrimonio sociocultural comunitario: aquí se evalúan los sitios culturales que hay en la zona y los que se propusieron en el proyecto resultante del taller

Dentro de las preguntas que se hacen de acuerdo con los formatos de evaluación, existen algunas que califican la participación de las personas dividiéndolos en jóvenes, mujeres y adultos mayores. Al analizar estas evaluaciones nos dimos cuenta que en estas preguntas las personas entrevistadas para la evaluación calificaron la participación de los jóvenes, tanto en el taller como en su comunidad, como baja. A partir de ahí consideramos que una herramienta virtual que se use como apoyo en la metodología de las *charrettes* podría ser de gran ayuda para la mejor participación de más miembros de la comunidad, en particular los jóvenes.

Investigando aún más en el tema, nos encontramos que en la publicación de Barrio Trabajando los autores identificaron la misma problemática: los jóvenes no sólo son vistos como poco participativos dentro de la comunidad, sino que incluso son considerados como una amenaza dentro de ella, ya que se les ve como personas poco comprometidas con la comunidad y propicias a dañar la propiedad pública o incluso la privada.

Este tipo de enfrentamientos/estigmatización entre distintos grupos vecinales resulta particularmente dañino y contraproducente para conseguir el fortalecimiento de la comunidad y del capital social comunitario; además, representa un ulterior impedimento a la generación de nuevos liderazgos sociales por parte de jóvenes en la colonia y a la activación de procesos de empoderamiento del colectivo juvenil que facilite el recambio generacional de líderes y la continuidad del proceso en el tiempo (Bazzaco y Sepúlveda, 2010: 185).

Esta relación entre los jóvenes y la comunidad no deja beneficio para ninguno de los dos, a la larga tendrán que hacerse partícipes e involucrarse en las actividades, así que la mejor opción que vemos por ahora para poder acercarnos a ellos es mediante los medios que actualmente ellos usan y conocen, que son las redes sociales y los medios tecnológicos.

1.3. Redes sociales: Facebook en la sociedad actual

De acuerdo con Manuel Castells; “La sociedad siempre ha sido una red”. Partiendo de esta afirmación, y tomando en cuenta que Internet es una red virtual, podemos pensar en sobreponer ambas redes para comprender cómo es que Internet ha servido como una esfera de relación social que pone en contacto a millones de personas cada día, que engancha a la gente por ser una forma solitaria de ser social (Nicholson en Soto y Arellano, 2011: 24), que ha disparado un fenómeno en que las conexiones de la sociedad tienen la oportunidad de extenderse más allá de las fronteras y las distancias físicas. Al juntar ambas redes: sociedad e Internet, tenemos como resultado una red mucho más compleja y rica en conexiones; provocando un acceso a información e interacción que de otro modo sería más difícil tener.

Una de las maneras en las que las redes social y virtual se han sobrepuesto es a través de las “comunidades virtuales”, éstas se definen como un grupo de personas que comparten elementos en común vía Internet.

Estos grupos de personas cumplen con tres características:

- a) Desean interactuar para satisfacer sus necesidades o llevar a cabo roles específicos
- b) Comparten un propósito determinado que constituye la razón de ser de la comunidad
- c) Interactúan mediante herramientas tecnológicas que facilitan la cohesión entre los miembros, sin importar su ubicación física

Los principios básicos de las redes sociales son: comunicación y deseo de relación entre los miembros con intereses comunes, todo gira en torno a la capacidad de interactuar sin estar presentes de manera física.

Las comunidades virtuales son lugares de carácter social en los que los individuos se relacionan. Poseen una dimensión simbólica, ya que los usuarios tienden a sentirse unidos y se crea una sensación de pertenencia (esto, para quienes desarrollan aplicaciones para redes sociales, es un punto importante para asegurar que la aplicación tenga éxito). Se trata de comunicación, solidaridad, socialización y debate.

Las redes sociales han transformado la manera en la que nos relacionamos, son ahora una extensión de la vida misma de manera electrónica, ya que *la gente*, “en las comunidades virtuales intenta reproducir todo lo que se practica en la vida real” (Bustamante, 2008: xxii) al grado de crear escenarios virtuales en donde pueden convivir a través de “avatares”.⁴ Debido a que una red social permite que el usuario se sienta en un lugar, un territorio virtual, un espacio común, este territorio permite el encuentro de intereses e intercambio de opiniones.

⁴ El *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* (2001) define *avatar* como *Reencarnación, transformación*, a partir de ahí, el término se ha derivado en la representación de una persona en un medio virtual. La manera de representarse puede ser mediante fotografías o dibujos e incluso en algunas plataformas es posible hacer figuras tridimensionales.

Las comunidades virtuales son una expresión muy útil: desde el punto de vista empresarial, permiten a las organizaciones mejorar su dinámica de trabajo interno, las relaciones con sus clientes o incrementar su eficiencia. En cuanto a su función social, estas comunidades se han convertido en un lugar en que el individuo puede desarrollarse y relacionarse con los demás. Han demostrado gran influencia en el campo de los activistas y en el político, ya que son un foro libre de expresión, discusión y difusión. Además, tienen la ventaja de que la tecnología que hace posible la generación de redes y comunidades virtuales, puede aportar grandes beneficios para el común de los ciudadanos, con un costo relativamente bajo.

Esto ha generado que el libre acceso a Internet permitiera al público en general montar, de manera más económica, grupos de interés con alcances mayores que rebasan las fronteras de los países y obtienen intercambio con otros grupos de interés a largas distancias, sin la necesidad de cerrarse a relaciones personales de grupos presenciales o conexiones telefónicas con grupos únicos. El ciudadano común tiene la oportunidad de expresarse y opinar, puede hacer que escuchen su voz. Esto ha producido un fenómeno llamado “ciberdemocracia” o “democracia electrónica” que consiste en hacer llegar asuntos de interés político a la sociedad de manera que puedan ejercer su derecho a participar en las decisiones políticas y de interés público.

Existen diferentes herramientas para la expresión en comunidades virtuales, estas son:

- **Foros de discusión:** promueven la comunicación asincrónica de los usuarios, permiten expresar la opinión sobre temas específicos, pueden ser libres o moderados, su estructura es simple y normalmente están ordenados de forma cronológica
- **Correo electrónico:** permiten el envío de mensajes a través de listas de correo. Normalmente van asociados a la página de la comunidad virtual
- **Chat:** permiten la comunicación en tiempo real, pueden estar ligados a la página o utilizar un *software* especial
- **MUD:** se trata de la adopción de una personalidad *avatar* para visitar mundos virtuales, imaginarios e interactuar con otros usuarios

El uso de las redes sociales va en incremento y son un área de oportunidad muy amplia para el desarrollo de aplicaciones que fomenten la integración y fortalezcan los lazos de comunidad.

Dentro de las redes sociales que se mencionaban anteriormente existe el Facebook, el cual ha recibido gran atención por parte de la población mundial debido a que su flexibilidad de uso y su fácil comprensión hacen que los usuarios tengan una interacción cómoda con la plataforma.

Se ha estimado que, hasta diciembre del 2010, en México existían 34.9 millones de usuarios de Internet, de los cuales aproximadamente 39% son usuarios en Facebook (Juárez, 2011). Su uso principal, de acuerdo con estudios hechos por la Asociación Mexicana de Internet (AMIPCI), es la comunicación entre usuarios y el seguimiento de noticias.

Entre actividades que se encuentran en crecimiento dentro de Facebook están la búsqueda y compra/venta de servicios o productos, así como la realización de actividades empresariales. Actualmente podemos observar la migración de distintas empresas o servicios para tener un perfil dentro de esta red social, parte de su preocupación radica en la evolución de los mercados, la manera de estar en contacto y darse a conocer a una mayor población.

Facebook emplea distintas formas de mantener el interés de los usuarios, ya sea por medio de foros de discusión, fotografías, videos, mensajes o chat y sus miembros pueden estar al tanto de una gran cantidad de información en un instante. Esto, aunado a que alrededor de 36% de la gente que lo usa se conecta entre 1 y 3 horas, hace que su potencial de captación mediática sea muy alto comparado con otros medios tradicionales.

La apertura que se da gracias a esta nueva plataforma nos lleva a niveles de información que nunca en la historia se habían dado, una noticia que se genera al otro lado del mundo llega en segundos a ser de nuestro conocimiento, por lo que la cohesión social que se da virtualmente ha ido incrementándose cada vez más.

Actualmente se le han dado funciones más allá de un medio de entretenimiento, organizaciones sociales y partidos políticos también lo utilizan como medio de promoción y para la convocatoria de personas.

Un ejemplo que ha sido muy claro en pasados días es la utilización de Facebook para los precandidatos a la presidencia en México. Por este medio han hecho sus propuestas de campaña y asimismo pretenden tomar más en cuenta las opiniones de las personas votantes.

En cuanto a campañas sociales, existen perfiles como el de Yo Propongo,⁵ un foro de discusión de problemas sociales que preocupan a la población en México, el cual se toma como base para generar programas que buscan disminuir, controlar o darles solución a los problemas.

Un caso más tangible en la ciudad de Querétaro es la actividad denominada Estaciónate Peatón⁶ como parte de una campaña de movilidad en la que ciudadanos con esa inquietud, mediante Facebook, crearon la convocatoria para que la información ya no pasara de “boca en boca” sino de “perfil en perfil”. Además, como lo expone Tiffany Shlain en su película *Connected*, las redes sociales no sólo cambian la dinámica de las relaciones, sino también la forma de pensar y las conexiones mentales de la gente.

2. UNA PROPUESTA PARA FACILITAR LA PARTICIPACIÓN JUVENIL

Hemos identificado una problemática: dentro de los talleres de diseño participativo presenciales, quienes mayor influencia tienen son los adultos. Por otro lado, hemos identificado un área de oportunidad muy grande en cuanto al uso de redes sociales, la influencia que tienen, la participación de los jóvenes en ellas y el crecimiento de su popularidad en el país.

⁵ Para más información visitar el sitio Yo Propongo (2010).

⁶ Para más información visitar el sitio Estaciónate Peatón (2011).

Basadas en estos hechos, nuestra hipótesis fue:

Con el apoyo de una aplicación para Facebook creada especialmente para charretes y procesos de participación en el diseño, se pueden complementar los talleres presenciales en las etapas de diagnóstico, diseño y evaluación lo que generará una mayor intervención por parte de los jóvenes.

Para poder comprobar la misma, primero fue necesario resolver las siguientes preguntas:

¿Cómo realizar una herramienta que se vincule y promueva vía Facebook y que sirva como apoyo para los talleres de diseño participativo en las etapas de diagnóstico y evaluación?
¿Qué técnicas de diseño participativo son adaptables a plataformas virtuales y qué plataformas son más compatibles para optimizar el desarrollo de la herramienta?

El primer periodo de trabajo comprendido entre los meses de agosto y diciembre de 2011 se enfocó principalmente en resolver estas inquietudes mediante el estudio y revisión de diferentes técnicas utilizadas dentro de la metodología de diseño participativo y de diferentes tipos de plataformas virtuales interactivas que nos permitieran desarrollar nuestra herramienta, mediante la confrontación de ambas y el diseño de un primer bosquejo.

Cabe mencionar que la idea de participación ciudadana a través de Internet no es nuestra, existen casos alrededor del mundo de “*e-government*” donde la comunicación virtual ha dado pie a ciudadanía mejor informada y más involucrada con la toma de decisiones; las campañas políticas vía Second Life en Francia, las reformas a la constitución islandesa vía Twitter, Facebook y YouTube, prototipos de herramientas de diseño metropolitano como Delta M de Aleksandra Tisma en Holanda y el reciente creado Yo Propongo⁷ en nuestro país son ejemplos de “ciberdemocracia” que buscan ciudadanos más activos e involucrados.

Basándonos en estos ejemplos, evaluamos alrededor de 55 técnicas de diagnóstico participativo, aplicando un filtro de 10 variables que se enfocaban en aquellas técnicas más plausibles de adaptar a una plataforma electrónica obtuvimos 18 técnicas que, al agruparlas según sus características, formaron 4 grupos:

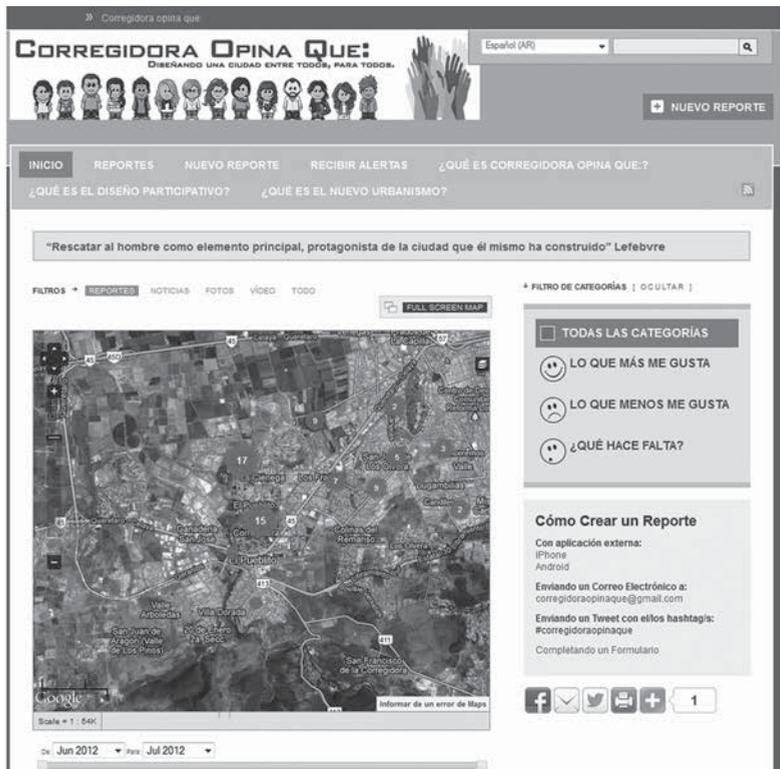
1. Nombres escritos
2. Lluvia de ideas
3. Imágenes del sitio
4. Reconocimiento de la problemática, jerarquización de problemas y propuesta de soluciones

7 Yo Propongo. (2011). *Yo Propongo Facebook*. Recuperado el 11 de noviembre de 2011 de <http://www.facebook.com/yopropongo>

Un procedimiento similar se realizó al momento de evaluar las plataformas virtuales a utilizar, creando así un sistema, más que una herramienta virtual, conformado por 4 plataformas: Facebook, Twitter, Gmail y Crowdmap.

Posteriormente, se crearon cuentas en estas plataformas bajo el nombre de *Corregidora opina que*: debido a que el sistema de participación virtual sería llevado al campo como primera prueba en el municipio de Corregidora, Querétaro, lugar donde se realizaría la *charrette* del semestre enero-mayo de 2012.

FIGURA 1. PÁGINA DE CROWDMAP DE CORREGIDORA OPINA QUE:



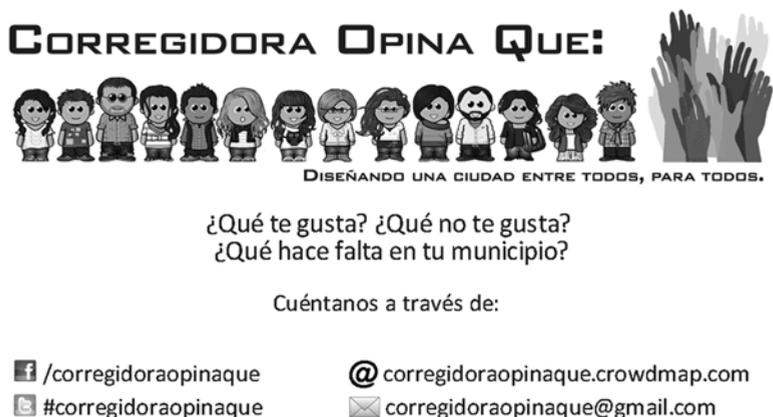
3. EXPERIENCIA CORREGIDORA OPINA QUE:

Se realizó una primera prueba del sistema en el municipio de Corregidora dentro del estado de Querétaro que fue sede del taller de diseño participativo llevado a cabo en el 2012 bajo la dirección de la doctora Stefania Biondi. Doce alumnos de la maestría trabajaron durante cuatro meses en la elaboración del Programa parcial de crecimiento de la zona circundante a la Prolongación Avenida el Jacal, en Corregidora, durante los meses de enero a mayo. Esta prueba no arrojó los resultados esperados debido a que el polígono de acción era muy pequeño y las preguntas formuladas fueron muy amplias; además de que en el sitio donde se realizó la difusión pocas personas contaban con servicio de Internet.

Partiendo de las actividades del taller de diseño participativo y de la experiencia durante el semestre, se recalibró el sistema *Corregidora opina que*⁸ enfocado a la zona de estudio antes mencionada y extendiéndose al resto del municipio.

Esto permitió llegar a más personas por medio de una campaña de publicidad, iniciada el 6 de junio en Facebook, Twitter y Gmail. Se publicó en el muro de amigos y conocidos una invitación a participar en *Corregidora opina que*; se localizaron páginas de grupos, asociaciones de colonos, escuelas y comercios pertenecientes al municipio de Corregidora y se les extendió la invitación a participar a través de publicaciones y mensajes.

FIGURA 2. PUBLICIDAD CREADA PARA *CORREGIDORA OPINA QUE*:



Además de esto, se creó un anuncio en Facebook dirigido a las 4,640 cuentas creadas con dirección en Corregidora, más 498,520 de Querétaro. Se retomó contacto con 52 de los participantes de la *charrette* por medio de correo electrónico y se crearon descuentos con apoyo de un restaurante local a quien subiera un evento en la página de Crowdmap. Se repartieron 990 volantes en el Centro de Atención Ciudadana (CAM), en la biblioteca municipal, en el Centro de Estudios de Ciencias Educativas, en algunos cibercafés y en avenidas principales de Corregidora utilizando la misma imagen que en las invitaciones electrónicas.

Se utilizaron varias estrategias para promover la participación como publicaciones en Facebook y Tweets con preguntas referentes a Corregidora, animando a la población en general y haciendo énfasis en algún grupo especializado.

Se hicieron recorridos en el municipio y se tomaron fotografías de diversos problemas detectados que podrían ser de interés de los usuarios, dichas imágenes fueron publicadas buscando la atención de los ciudadanos y sus opiniones al respecto.

⁸ Cuentas de *Corregidora opina que*: Gmail: corregidoraopinaque@gmail.com, Facebook: www.facebook.com/Corregidoraopinaque, Twitter: [@Corregidoraopin](https://twitter.com/Corregidoraopin), [#Corregidoraopinaque](https://twitter.com/Corregidoraopinaque), Crowdmap: <https://corregidoraopinaque.crowdmap.com>

Además, se compartieron ejemplos de lo que se hace en otras ciudades como consejos de reciclaje tomados del perfil de “La Bioguía”,⁹ paradas de autobús con pequeñas bibliotecas de Bogotá y columpios para sillas de ruedas propuestos por Landscape Architects Network,¹⁰ todo esto con la finalidad de que los corregidores tuvieran puntos de comparación y generaran ideas sobre cómo podría ser su municipio.

Se realizó el seguimiento de los reportes: cada reporte que era subido en cualquiera de las plataformas tenía una respuesta, en ocasiones para buscar obtener la localización exacta de los mismos, en otras para generar más reportes y otras más con la finalidad de mostrar las opiniones recibidas dentro del mapa y de esta manera promover también la página de Crowdmapp.

Durante esos 46 días, se recibieron 3 correos por Gmail, uno, pidiendo el documento de la *charrette* de enero-mayo de 2012 y 2 con reportes; los seguidores en Twitter ascendieron a 17 publicando un reporte.

Facebook fue la más exitosa de las plataformas, el alcance de las historias publicadas llegó hasta 47,654 personas.¹¹ Hasta el 22 de julio a las 7:10 de la tarde se registraron 279 “Me gusta” en la página y 8 “Ya no me gusta”. El grupo de edad que mostró más interés por la página fueron los más jóvenes de entre 13 y 17 años de edad con 50.3% de los clics en el botón me gusta, mientras que las personas del grupo de 18 a 24 y el de 25 a 34 registraron 17.8% cada uno.

Un total de 404 personas generaron algún tipo de publicación sobre la página. Esta estadística produjo un alcance viral¹² de 2,939 personas. En cuanto a los grupos de edad que más historias crearon, el primer lugar es para los adultos jóvenes de 25 a 34 años con 22.2%, en segundo lugar están los jóvenes de entre 13 y 17 años de edad y los adultos de 35 a 44 años con 20% cada uno. En este caso, las mujeres generaron más historias que los hombres con 64.4%.

Los comentarios más recurrentes en la página de Facebook fueron sobre la pirámide de El Pueblito, problemas viales originados, sobre todo, después de las lluvias del verano, y acerca de la falta de parques y de mantenimiento de los existentes en Corregidora.

La página de Facebook no sólo sirvió como un “buzón” de opiniones relacionadas con la ciudad, también fue de apoyo para promocionar un grupo de Scouts y para ayudar a realizar un estudio sobre peatonalidad desarrollado por los arquitectos Óscar Hernández Mercado y Mariana Esquivel Cuevas. Tampoco quedó exenta de utilizarse como arma política en época de elecciones,

9 La Bioguía es un portal creado con la intención de guiar y ayudar en el cambio hacia una vida sana, eco-sustentable, socialmente responsable y espiritual. Disponible en <http://labioguia.com>

10 Landscape Architectures Network. Página creada para la promoción, difusión y asesoría de temas relacionados con Arquitectura del Paisaje. Disponible en <http://www.landarchs.com>

11 Todas las estadísticas de la página de Facebook mostradas en este documento fueron sacadas del informe de la página Corregidora opina que: proporcionados por el servicio de páginas de Facebook el 22 de julio de 2012. Disponible en https://www.facebook.com/Corregidoraopinaque?sk=page_insights_talking&dates=6%2F6%2F2012_7%2F22%2F2012#!/Corregidoraopinaque?sk=page_insights

12 Personas que han visto alguna publicación desde el muro un amigo. Disponible: www.facebook.com

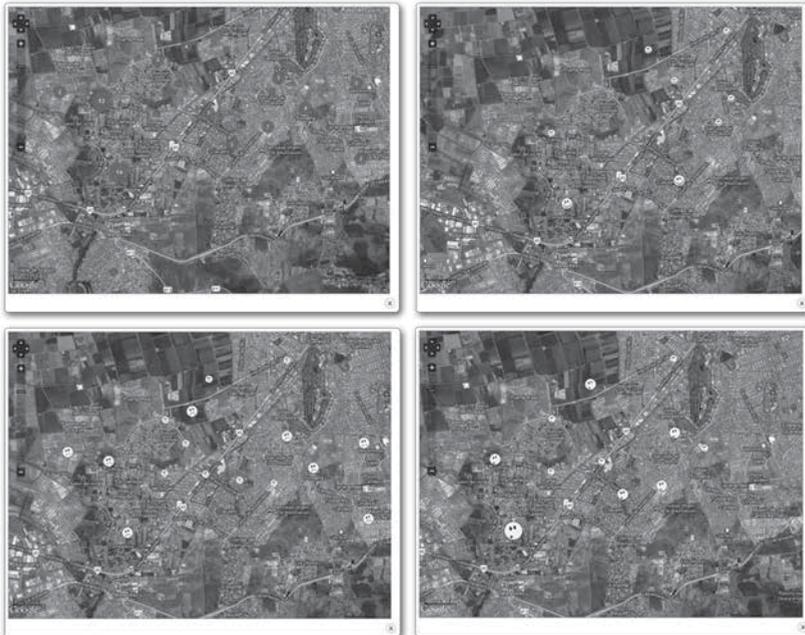
una publicación invitó a la población a marchar en favor de la candidata del PAN a la presidencia de la república, mientras que otra desprestigiaba al entonces candidato a la presidencia municipal por el mismo partido.

Crowdmap recibió 44 visitantes que realizaron 56 visitas a la página principal y 216 al resto de las pestañas. Este sitio sirvió principalmente como receptor de reportes de Facebook, en él se registraron los ocho reportes generados durante la *charrette*, tres publicados por *Corregidora opina que*: en busca de suscitar más movimiento en el sistema de páginas y 61 provenientes de 36 usuarios diferentes, lo que dio un total de 72 reportes publicados a través de <https://corregidoraopinaque.crowdmap.com>

El lugar que recibió más reportes fue la pirámide de El Pueblito, con 15 incidencias, seguido por eventos relacionados con todo Corregidora como vialidades o transporte público.

De los lugares mapeados, descontando los reportes que hablan de Corregidora de forma general, el más feliz (con mayor cantidad de “Lo que más me gusta”) fue el Parque de Tejeda, ubicado en Paseo de México. El más triste (con mayor cantidad de “Lo que menos me gusta”) fue la pirámide que también fue la más alta calificada con “¿Qué hace falta?”, mostrando así la preocupación de los corregidorenses que participaron por la conservación y mejora de la imagen urbana de la pirámide y su identificación como ícono importante del municipio.

FIGURA 3. “HAPPYGRAMA” MAPAS CON LOS RESULTADOS DEL VERANO DEL 2012



4. CONCLUSIONES

La incorporación de la tecnología y de las redes sociales en el proceso de diseño participativo puede ayudar a generar un proceso más rico e incluyente, es posible adaptar algunas de las técnicas de participación presencial a plataformas virtuales.

El alcance, los “Me gusta” y la participación que se registraron en Facebook indican que los primeros tres grupos de edad que más se involucraron fueron jóvenes de entre 13 y 17 años de edad, seguidos por el grupo de 18 a 24 y 25 a 34. Lo anterior comprueba que es posible acercar el diseño participativo a los jóvenes, a través de la tecnología, siempre que tengan acceso a ella.

Sin embargo, cabe mencionar que esta investigación no se realizó sin limitaciones, las principales fueron el tiempo en las etapas de su desarrollo, evaluación y experimentación; así como los conocimientos técnicos sobre programación e informática y los recursos materiales y económicos que se emplearon durante el proceso.

En cuanto a la implementación de la herramienta, debido a su naturaleza virtual, siempre se encontrará condicionada por una limitante externa que se refiere a la facilidad de acceso a Internet por las personas involucradas en el Taller de diseño participativo: si no existe Internet, será mucho más complicado que la herramienta sea exitosa.

A pesar de que no es posible controlar que la información subida por los visitantes a la plataforma sea verídica, idealmente se podrán verificar a través del consenso y debate de los usuarios en la misma plataforma, mientras más personas opinen sobre una publicación será más sencillo probar la veracidad de la misma.

Durante el proceso de la *charrette*, o bien de un taller de diseño participativo, la herramienta es ideal como diagnóstico, la clave es la interacción y el seguimiento de los reportes, buscando el diálogo con los usuarios; estudiar y promover las categorías a evaluar de tal forma que sea más equilibrado el análisis y sea posible verificar cuáles son los temas más sensibles para la población.

Si bien el sistema de participación *Corregidora opina que*: ha sido creado para apoyar la participación ciudadana, su flexibilidad le permite medir temas como conectividad, peatonalidad, accesibilidad, transporte público e imagen urbana, desde la perspectiva de los habitantes de la ciudad.

El sistema sigue abierto al público, *Corregidora opina que*: seguirá albergando las opiniones de las personas que gusten compartirlas, juntando voces, en cuanto éstas quieran expresarse. Seguirá siendo un medio de comunicación que busca entender la ciudad desde la perspectiva de quien la vive para algún día ayudar a devolvérsela y terminará su ciclo de vida de forma natural, hasta que las personas dejen de opinar.

BIBLIOGRAFÍA

Parking Day (2011). Estacionate Peatón. Disponible en www.facebook.com/estacionatepeaton?sk=info

AMIPCI (2011). Redes Sociales en México y Latinoamérica. AMIPCI: México. Recuperado de <http://www.amipci.org.mx/temp/EstudioAMIPCIdeRedes->

Sociales2011-0413643001316532272OB.pdf

Bazzaco, E. y S. Sepúlveda (2010). *Barrio trabajando. Metodología de evaluación de la participación ciudadana en proyectos de mejoramiento barrial*. México: Centro Cultural de España.

Biondi, S. et al. (2011). *Revista bibliográfica Nuevo Urbanismo en México. Tomo III. Participación social en el diseño*. Cátedra de Investigación Nuevo Urbanismo en México. Querétaro: ITESM-Campus Querétaro.

_____ (2008). Taller de Diseño Participativo: Experiencias de la maestría en Arquitectura y Nuevo Urbanismo. En *Cátedra de Investigación Nuevo Urbanismo en México*, Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo. (pp. 12-38). Querétaro: ITESM-Campus Querétaro.

Bustamante, E. (2008). *Redes sociales y comunidades virtuales en Internet*. México: Alfaomega.

Bustillos de Nuñez, G. (1990). *Técnicas participativas para la educación popular, vol. 1*. Guadalajara: Mexicano para el Desarrollo Comunitario, A.C.

Bustillos de Nuñez, G. y L. Vargas (2004). *Técnicas participativas para la educación popular, vol. 2*. Guadalajara: Mexicano para el Desarrollo Comunitario, A.C.

Chevallier, J. M. et al. *Guía práctica de campo. Sistemas de Análisis Social*. SAS.

CNN (2011, 10 de junio). Iceland Crowdsourcing its Constitution. 10 de junio de 2011. Disponible en <http://www.cnn.com/video/#/video/international/2011/06/10/iceland.crowdsourcing.constitution.cnn?iref=allsearch>

Condon, P. (2008). *Design Charrettes for Sustainable Communities*. Washington, DC.: Island Press.

Juárez, R. (2011). "Redes sociales en México y Latinoamérica 2011". Ponencia presentada a la Asociación Mexicana de Internet. Distrito Federal: Inédito.

Lennertz, B. y A. Lutzenhiser (2006). *The Charrette Handbook*. Chicago: American Planning Association.

Maza, A. (2011). Yo propongo. México. 24 de octubre de 2011. Disponible en <http://www.yopropongo.org>

Race, B. et al. (2008). *Youth Planning Charrettes. A Manual for Planners, Teachers, and Youth Advocates*. Chicago: American Planning Association, Planners Press.

Salazar, O. y A. Lajous (2010). *Cuidemos el Voto*. 6 de septiembre de 2011. México: USHAHIDI.

Sánchez, G. (2012). *Corregidora opina que*: 21 de febrero de 2012. Recuperado de <https://yoopinoque.crowdmap.com>

Sanoff, H. (2000). *Community Participation Methods in Design and Planning*. New York: J. Wiley & Sons.

Shlain, T. (2011). *Connected*. EUA: Paladin Films.

Soto Chico, C. F. y L. F. Arellano Reyes (2011). "Guía breve para padres cibernautas: consejos prácticos para el manejo productivo de las redes sociales". En Dirección de Asuntos Estudiantiles. *Crezcamos juntos*. Boletín del programa de relación con padres de familia del Tecnológico de Monterrey (pp. 24-32). 19(10). México: ITESM.

TISMA, A. (2001). *Delta M. A Tool for Metropolitan Designing Systems*. Delft: Delft University Press.

Zuckerberg, M. (2006). Facebook. Disponible en www.facebook.com

ASESORÍAS

Dra. Stefania Biondi. Coordinadora de la Cátedra de Investigación Nuevo Urbanismo en México del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey Campus Querétaro.

e-mail: sbiondi@itesm.mx

Dr. César Raúl Cárdenas. Departamento de Ingeniería en Sistemas del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey Campus Querétaro.

e-mail: ccardena@itesm.mx

Alejandro Maza. Fundador de “Yo propongo”

alejandro@yopropongo.org

www.yopropongo.org

XOCHITLÁN DE VICÉNTE SUÁREZ:

OPORTUNIDADES PARA LOS JÓVENES EN UNA ZONA RURAL

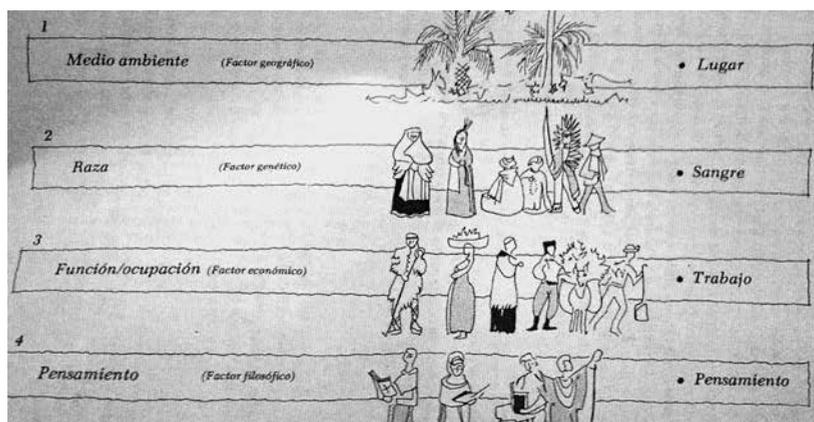
DE LA SIERRA NORORIENTAL DE PUEBLA

Xanat Xocheli Soto Aguirre

Hoy los jóvenes viven una vida acelerada, derivada del consumo y la comodidad, pues éstos son símbolos de progreso aparente, los cuales en ocasiones tienden a ostentar una calidad de vida favorable. Sin embargo, la realidad es que sólo genera dependencia al mundo global.

De esta manera, se vuelve más sencilla esta dependencia al no tener claro una identidad y sentido de pertenencia, pues tendemos a desvalorizar a nuestra cultura e imitar otra. Ballina (1998) define la cultura como un sistema común de vida, un grupo humano que se desarrolla mediante cuatro factores (imagen1), que en esencia son: *a)* el medio ambiente, es decir el lugar geográfico en donde se desarrolla el individuo; *b)* la sangre o etnia a la que pertenece por herencia genética; *c)* la función u ocupación como factor económico; y *d)* el tipo de pensamiento, la filosofía que adopta, todo ello según la época en que se desarrolle. Empero, actualmente en las ciudades difícilmente podemos delimitar los factores que Ballina conceptúa, debido a la influencia del mundo global que directa o indirectamente afecta la identidad cultural de las ciudades.

IMAGEN 1. CONCEPTO DE CULTURA, BALLINA, 1998



Lo anterior conlleva construir ciudades sin identidad, o como Augé (1998) llama: los no lugares,¹ es decir, espacios en los que se transita sin la capacidad

1 Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar (Augé, 1998).

de relacionarse entre sí o de incluir espacios antiguos con los presentes, convirtiéndose en áreas individuales y efímeras, donde la modernidad sitúa a los verdaderos lugares en segundo plano, para poner en primero aquellos que sólo se encargan de trasladar una masa o encapsularla, como centros comerciales o aeropuertos, alterando nuestra relación con la realidad y nuestra relación con los demás.

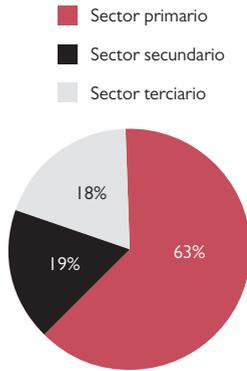
Por otra parte, en las zonas rurales es más sencillo identificar los factores mencionados por Ballina (1998) y, por tanto, facilitar el sentido de arraigo y pertenencia en sus habitantes, aunado a la minoría de los “no lugares” mencionados, los cuales encontramos en las grandes transformaciones urbanas que provocan segregación, limitaciones de movilidad entre muchos otros efectos negativos que aún pueden evitarse en lugares aparentemente marginados de la modernidad como las zonas rurales. Sin embargo, pese a las ventajas que presentan estas regiones frente a las ciudades, también encontramos en la población una atracción por el consumo y el progreso que el mundo global vende, además de las pocas oportunidades económicas locales que limitan cualquier intento por mantener arraigados a los pobladores en su lugar de origen, y que fuerzan la migración, generalmente en busca de mejores oportunidades. En consecuencia, es urgente generar las condiciones necesarias para mejorar el estilo de vida en las zonas rurales, también es importante evitar cometer los errores de las grandes metrópolis.

En el municipio de Xochitlán de Vicente Suárez, ubicado en la Sierra nororiental de Puebla, donde se realizó en 2011 el Servicio Social Integral, se aprecia claramente la herencia cultural, la cual representa un campo de oportunidad para reforzar la identidad de las nuevas generaciones del lugar. Con respecto al patrimonio intangible, se puede apreciar durante la fiesta patronal de san Bartolomé Apóstol la mayor parte de las expresiones tradicionales tales como el huapango, la elaboración de máscaras de madera y vestuario para los siete diferentes tipos de danzas, así como artesanía de flores naturales (*xochihuepan*) para los arreglos de la iglesia, cirios de cera y papel estaño, entre otras actividades que acompañan la festividad religiosa durante 16 días.

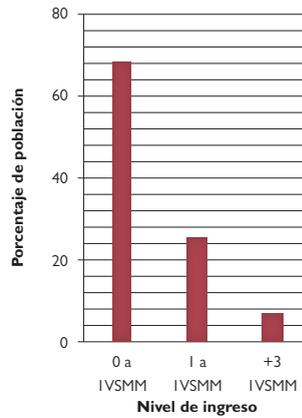
Asimismo, se encuentra la parroquia de San Bartolomé Apóstol, construida en 1633, la arquitectura vernácula² de Xochitlán representada en el Palacio Municipal y las viviendas de la localidad. De manera negativa, la región corresponde a las zonas con mayor pobreza en el estado de Puebla, ya que más de la mitad de los habitantes pertenecen al sector agrícola y perciben un salario mínimo al día, por lo que las opciones de educación, campo laboral, vivienda y en general el estilo de vida de sus residentes, son limitadas.

2 Las viviendas vernáculas están estrechamente ligadas con las tradiciones locales, que desde el tiempo prehispánico en el caso de México, y hasta ahora, se conservan elementos culturales como las celebraciones religiosas, comida, danzas, leyendas y la lengua, entre otras, lo cual, de acuerdo con los lineamientos internacionales, poseen valor patrimonial de las identidades sociales (Torres, 2009: 3).

GRÁFICA 1. NIVEL DE INGRESO



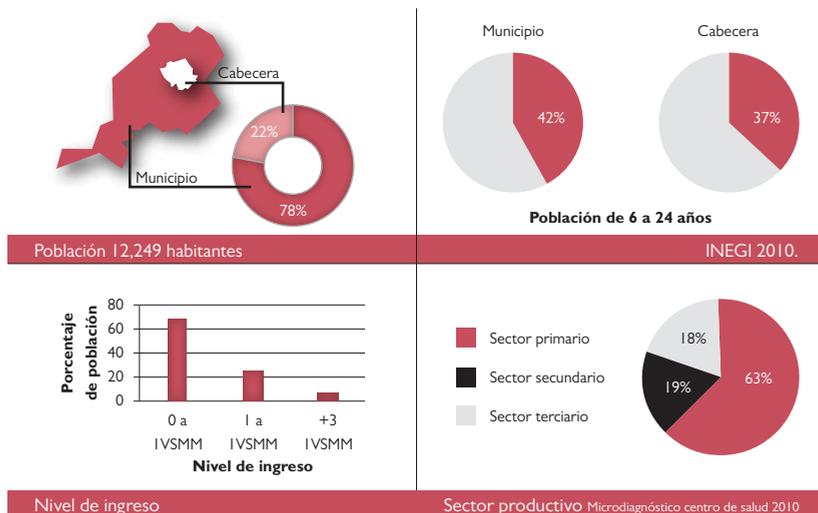
GRÁFICA 2. SECTORES PRODUCTIVOS



Fuente: Microdiagnóstico. Centro de Salud Municipal 2010

Cabe mencionar que la población del municipio es de 12,249 habitantes (INEGI 2010) y menos de la cuarta parte se concentra en la cabecera municipal, zona que cuenta con mayores servicios y equipamiento; sin embargo, la falta de fuentes de trabajo o actividades recreativas ha causado que la población sea atraída por el estilo de vida urbano ajeno a su identidad cultural. En ese orden de ideas, se va originando un futuro incierto para más de la cuarta parte de la población representada por niños y jóvenes de 6 a 24 años.

IMAGEN 2. POBLACIÓN XOCHITLÁN DE VICENTE SUÁREZ



Como consecuencia de lo anterior, el gobierno federal ha destinado recursos económicos para apoyar al municipio de Xochitlán, tal es el caso del Programa Oportunidades.³ Sin embargo, existen datos estadísticos realizados por la Universidad Autónoma Indígena de México, durante el 2007, tendientes a indicar que la selección de los beneficiarios y la distribución del apoyo económico no es siempre la correcta, ya que 10% de personas que se consideraron como *no pobres* recibieron de dos a cuatro becas por familia, mientras 41% de personas que se consideraron *pobres* no recibieron ningún beneficio, sumado a que la mitad de los padres de familia consideraba que aun sin contar con el apoyo del programa, sus hijos hubieran continuado estudiando.

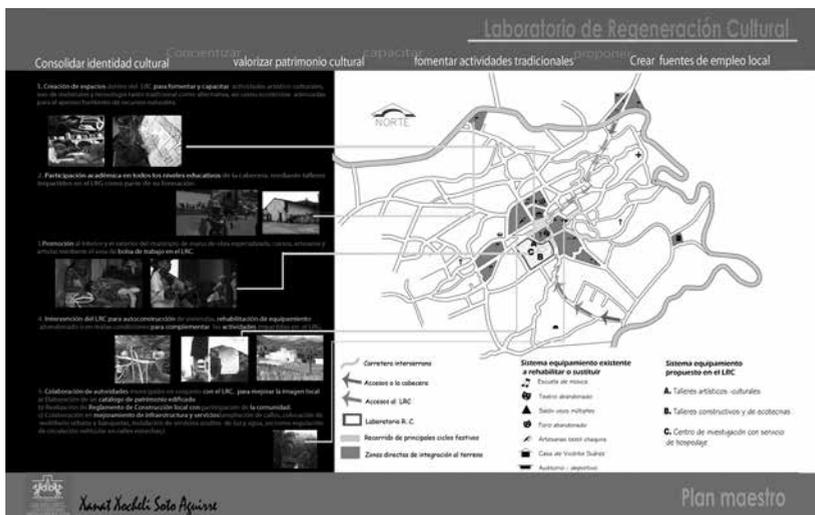
Con el diagnóstico antepuesto, y derivado de la convivencia personal con dicha población, se proponen diversas estrategias que permitan aminorar la falta empleos dignos y bien remunerados en la localidad, los cuales brinden un panorama próspero a las nuevas generaciones, asegurando así su radicación en el municipio; máxime que dicha propuesta está enfocada en otorgar las herramientas necesarias y el contexto adecuado para generar, por sí mismas, las oportunidades laborales necesarias, reduciendo paulatinamente las carencias de sus habitantes y sustituyendo el apoyo asistencialista actual del gobierno, esto es, considerando como campo de oportunidad el patrimonio cultural (arquitectura vernácula, lengua náhuatl, huapango, prácticas artesanales, variadas expresiones y tradiciones populares) con el que cuenta el municipio. Se puede incitar de manera integral tanto a la comunidad como a las autoridades en sus diferentes niveles de gobierno y organizaciones no gubernamentales interesados en la prosperidad rural, a colaborar en un proyecto que comprenda un plan maestro (imagen 3) desarrollado en diversas etapas, para fortalecer la identidad cultural de niños, jóvenes y adultos, mediante mejoras diseñadas en la cabecera municipal. El plan maestro incluye mejoras en la infraestructura, regulación en la intervención de construcciones en colaboración con la comunidad, rehabilitación de equipamiento existente, y finalmente la edificación de un nuevo equipamiento denominado Laboratorio de regeneración cultural, con lo necesario para albergar, estudiar y practicar las diferentes expresiones artísticas y arquitectónicas tradicionales brindando las herramientas necesarias para que la población aproveche sus recursos y se vea reflejado en oportunidades que mejoren su calidad de vida.

3 El Programa de Desarrollo Humano, conocido como Oportunidades, tiene como objetivo apoyar a las familias que viven en condición de pobreza extrema brindando becas educativas desde el tercer año de primaria hasta la educación media superior y apoyo alimentario. Ambos apoyos se realizan en forma de transferencias monetarias que llegan directamente a las manos de las familias. Los apoyos están diseñados para que las familias: niñas y niños, jóvenes, adultos y adultos mayores conserven sus beneficios a través de su participación corresponsable acudiendo a sus consultas, asistiendo a talleres comunitarios de salud preventiva, alimentándose sanamente y enviando con regularidad a sus hijos a la escuela (Sedesol: 2006, 34).

Las etapas del plan maestro incluyen intervenciones en la infraestructura que comprenden la ampliación de calles con banquetas, donde aún sea posible realizarlo, la instalación de servicios ocultos de luz y agua que se encuentran a la vista, la regulación del tránsito según la jerarquía de calle mediante el control de sentidos en las vialidades, así como la detención de paso a vehículos grandes en calles angostas que afectan principalmente las cubiertas de las viviendas.

Por otro lado, el plan considera la elaboración de un reglamento para la intervención de construcciones en colaboración con la comunidad, con la finalidad de preservar el patrimonio edificado y regular las intervenciones para cuidar la imagen local, todo ello sin alterar el medio natural. Con base en esto, se rehabilitará equipamiento existente, principalmente de espacios artísticos y culturales que, en su mayoría, se encuentran abandonados o con un uso que no corresponde a la construcción. Finalmente, se integrará a las mejoras anteriores la construcción de un Laboratorio de regeneración cultural, ubicado estratégicamente en la zona centro, con talleres artísticos-culturales, talleres constructivos, áreas de investigación fomento y bolsa de trabajo que en su conjunto fomenten la generación de artistas, especialización en técnicas constructivas tradicionales para la autoedificación de viviendas, la venta de artesanías hacia el exterior de la localidad, así como el fomento de investigación para el constante crecimiento integral de los jóvenes. Todo con un diseño responsable con el contexto natural, como la implementación de zanjas de infiltración en el terreno para un mejor aprovechamiento de agua en la zona, captación de agua en las edificaciones para el uso potable, filtros naturales de aguas grises, baños secos, entre otros elementos de diseño.

IMAGEN 3. PROPUESTA PLAN MAESTRO EN CABECERA MUNICIPAL, XOCHITLÁN DE VICENTE SUÁREZ



Finalmente, el proyecto en su conjunto sugiere un proceso desarrollado en diversas etapas que integre a niños, jóvenes y adultos en el crecimiento económico local, en aras de un fortalecimiento de identidad cultural con su localidad y país, eliminando el apoyo asistencial como solución y brindando las herramientas necesarias para que los jóvenes aprovechen los recursos de la región y cuenten con oportunidades sólidas que garanticen una mejor calidad de vida en Xochitlán de Vicente Suárez.

BIBLIOGRAFÍA

Augé, M. (1998). *Los no lugares, espacios de anonimato*. Barcelona: Gedisa.

INEGI (2010). Censo de población y vivienda. Méxicio: INEGI

Torres Zárate, G. (2009). *La arquitectura de la vivienda vernácula*. México: Plaza y Valdés.

MANIFIESTO
DE LOS **JÓVENES**
DE MÉXICO
POR
LAS **CIUDADES**

CIUDAD JOVEN, MÉXICO

CONGRESO NACIONAL DE JÓVENES COMPROMETIDOS CON LAS CIUDADES

PROGRAMA DE LA MAESTRÍA EN GESTIÓN Y DISEÑO URBANO SUSTENTABLE
DE LA UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA PUEBLA

FORÓPOLIS A.C.

ABRIL DE 2012

Presentación

Los días 20 y 21 de abril del 2012, a iniciativa del programa de maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable de la Universidad Iberoamericana Puebla y Forópolis A.C., se llevó a cabo en la ciudad de Puebla el encuentro Ciudad Joven, México, Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades. Este congreso se concibió como un espacio de opinión, reflexión y trabajo; una acción que diera respuesta legítima y responsable a más de un compromiso que los ciudadanos han asumido como actores del desarrollo de las ciudades de nuestro país y que representara activamente a los sectores a los que pertenecen: académico, social, público y privado.

El concepto de *vida buena* se plantea como fundamento de y para las ciudades, a partir del reconocimiento de una conciencia de equidad, respeto y justicia; en pro de un desarrollo de las virtudes individuales y comunitarias. De esta manera, se entiende que la seguridad es una consecuencia del respeto y aplicación de las leyes en todos los ámbitos del desarrollo del ser humano, como individuo y como colectividad. La *vida buena* no está representada por la acumulación de riquezas o bienes, sino por el cultivo de la inteligencia, de la voluntad y la afectividad entre quienes habitamos, construimos y procuramos nuestras ciudades. Las ciudades deben aspirar a esta *vida buena* a partir de un acuerdo comunitario, con espíritu de armonía.

En este contexto surge el **Manifiesto de los Jóvenes de México por las Ciudades** e incorpora reflexiones, propuestas y cuestionamientos de los ponentes que participaron en el congreso y nos invita a retomar, compartir y trabajar para consolidar una *vida buena* para nuestras ciudades, para nosotros y las generaciones que gozarán, o padecerán, los frutos de la labor que hoy nos corresponde realizar. Antes de tratarse de un documento riguroso, este manifiesto es un mensaje fraternal, un exhorto social para *encauzar nuestro amor por nuestras ciudades*,¹ que plasma el entusiasmo alentador y la crítica certera de los participantes.

La participación digna y crítica de los jóvenes profesionales que asumen una corresponsabilidad con y por las ciudades ha brindado frutos diversos: reflexión, experiencia ciudadana y profesional, investigación, generación de conocimiento, etc. La mayor parte de las propuestas para los compromisos a suscribir se caracteriza por una pasión vital y por la convicción de quienes creen en el derecho y la posibilidad de mejores oportunidades para cada ciudadano y para la colectividad que conformamos las ciudades de México.

Como promotores de este congreso, el programa de la maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable de la Ibero Puebla y FORÓPOLIS, establecimos que en este foro se trabajara y reflexionara a profundidad acerca de las ciudades de nuestro país, directamente desde el interior de ellas –como ciudadanos– conformando una visión objetiva.

1 Parafraseando a Miriam Monterrubio, ponente de este congreso.

Las aportaciones de los participantes para la construcción del Manifiesto partieron de los objetivos plasmados en la convocatoria:

- » Mejorar las condiciones de vida de la población de las ciudades de México
- » Compartir (analizar, criticar y enriquecer) experiencias y propuestas exitosas, a escala nacional e internacional; examinando aquellas que son susceptibles de aplicarse a las ciudades de México
- » Impulsar y comprometer a los jóvenes interesados en el desarrollo de las ciudades y la solución de su problemática, en los ámbitos: público, privado, social y académico

En el Manifiesto sumamos las contribuciones de algunos de los ponentes, quienes no sólo plantearon una reflexión, sino también un sentimiento que expresa una necesidad, una demanda y en algunos casos una exigencia proactiva:

Considerando los graves problemas que enfrenta nuestro país: educación, pobreza, inseguridad; y reconociendo el papel fundamental que tiene la ciudad en el proceso natural del individuo, los jóvenes comprometidos con las ciudades manifestamos la necesidad de una nueva conceptualización del entorno urbano, cuya complejidad requiere de personal capacitado para una mejor toma de decisiones. Reconociendo la colaboración existente entre sociedad, gobierno, academia y sector privado. Yoan Beltrán

Estamos convencidas de que hacer ciudad comienza desde el individuo. Es por eso que nos enfocamos en la persona y su rango de acción. Dulce María Barbosa, Gemma Sánchez y Stefania Biondi

El papel de los jóvenes con respecto a la ciudad tiene diferentes puntos de vista; el de aquellas personas que la viven, las que la construyen y las que la estudian. Ideas que pueden ayudar al joven profesionista (sea cual fuere el ámbito de trabajo) al mejoramiento de la ciudad y la sociedad. Adán Téllez Ordaz

Es necesario regenerar ciudades partiendo de la cultura y la naturaleza de cada región. Xanat Soto Aguirre

¡Los jóvenes amamos nuestras ciudades! Miriam Monterrubio

MANIFIESTO DE LOS JÓVENES DE MÉXICO POR LAS CIUDADES

I. PARTICIPACIÓN COMUNITARIA

Ser habitante de la ciudad implica hacernos responsables de ella. Esta frase da sentido al planteamiento que a continuación se expone y que llama al cumplimiento de esta responsabilidad en los ámbitos de lo individual y colectivo: empezando por llevar a cabo acciones para cuidar, conservar y mejorar los espacios públicos, tomando iniciativas de organización ciudadana con la finalidad de resolver las problemáticas de la comunidad.

Al hacernos responsables de la ciudad, podemos participar de manera activa e informada en la toma de decisiones sobre la misma, asistiendo a consultas ciudadanas y demás instrumentos de opinión pública; como un ejercicio ciudadano para generar conciencia sobre las posibilidades, oportunidades y expectativas que se tienen sobre la ciudad. Es posible participar a través de formas directas y representativas en la elaboración, definición y fiscalización de políticas públicas cuya prioridad sea el fortalecimiento, la transparencia, y la eficacia desde lo local, generando para esto una verdadera cultura de la gobernanza.

Debemos dar seguimiento a los proyectos hasta su conclusión, de manera que intervengamos activamente en cada una de sus etapas compartiendo el conocimiento adquirido, así las iniciativas ciudadanas se pueden volver una masa crítica que impulse reformas públicas dentro de nuestras ciudades. La sociedad civil debe responsabilizarse por el cumplimiento, mantenimiento y concientización de acciones. La corresponsabilidad social debe estar respaldada con resultados.

Un fracaso del gobierno lo es de la sociedad y viceversa. Quienes habitamos las ciudades debemos proponer y promover iniciativas a microescala que permitan mostrar las limitaciones que tiene el Estado para proveer servicios públicos de manera que comparta sus funciones con el sector social y las empresas sociales, ya sean privadas o comunitarias, pero nunca con iniciativas privadas cuya lógica sea económica individualista carente de una visión social, ambiental o económica en términos colectivos, en términos de ciudad.

La participación social debe de ser el eje rector de los nuevos planes de desarrollo y ordenamiento, ya que son los ciudadanos quienes viven y transforman las metrópolis; una unión tripartita entre Estado-iniciativa privada-ciudadanos ayudará a mejorar la concepción de las nuevas centralidades urbanas. La planeación de nuestras ciudades necesariamente requiere de una participación directa de las comunidades, especialmente desde el ámbito local para que exista coherencia en las intervenciones a la estructura urbana, de tomar acciones que rescaten y regeneren plazas y parques públicos para que vuelvan a jugar un

papel de integración social que aporte nuevas formas de organización ciudadana y vecinal que, a su vez, fomenten la participación comunitaria en los conflictos contemporáneos.

Promover una planeación urbana donde la sociedad participe manifestando inconformidades, aportando ideas, haciendo críticas constructivas. Pueden lograrse proyectos con una identidad y aceptación pública al tomar una postura imparcial hacia las recomendaciones y peticiones de la sociedad con acciones e ideas que no sólo beneficien a escalas locales, con señalamientos a prácticas dañinas de la sociedad con respecto a la ciudad. La planeación de nuestras ciudades requiere de una participación directa de las comunidades, especialmente desde el ámbito local, para que exista coherencia en las intervenciones a la estructura urbana.

La ciudad es un espacio colectivo de cuya evolución todos somos responsables, por lo tanto, los mexicanos somos los indicados para dar vitalidad y fuerza a las ciudades de México, así como responsables de su mantenimiento y cuidado. Somos también responsables de la construcción de una cultura ciudadana que fomente la participación y encuentre los canales para la misma, tanto la ciudadanía en general como el sector privado, para generar corresponsabilidad social sobre lo público y respeto a los derechos de todos. Los ciudadanos deben participar activamente en la conformación de su ciudad con ayuda de profesionales y técnicos expertos responsables.

Somos responsables de *empoderar* a cada ciudadano como un ser transformador y creativo que se comprometa a mejorar la forma en la que vive y comparte su ciudad, el medio y su hábitat a través de la participación comunitaria y las acciones de *microurbanismo* dentro de su espacio urbano. Manifestamos que la obligación de todo ciudadano es ejercer responsablemente su derecho a la ciudad, así como velar por su cumplimiento extensivo para todo ser humano que decida cohabitar en él.

Asumimos el compromiso como una generación proactiva y, por lo tanto, proponemos la participación y acción de nosotros, los jóvenes, tan necesaria para mejorar la ciudad.

II. EDUCACIÓN Y CIVISMO

Es indispensable reconocer la importancia del civismo entre las poblaciones que constituyen las ciudades de nuestro país; entender que sólo respetando las normas y actuando con respeto podremos lograr **ciudades justas, valiosas y equitativas**, con ciudadanos que detenten estos mismos valores. Los jóvenes nos involucramos en el proceso de cambio, integrando, proponiendo y transmitiendo una nueva cultura cívica.

La educación es el principio básico para lograr la transformación de nuestras ciudades. Fomentar el civismo comprometido entre ciudadanos es la mejor forma de iniciar un verdadero cambio social que detonará la búsqueda de la sustentabilidad urbana a futuro. Para esto es necesario contribuir a la formación de una conciencia cívica que propicie que las ciudades funcionen mejor, tanto para sus habitantes como en su conjunto, y con el menor perjuicio posible sobre los

sistemas que no forman parte de ella, pero que se encuentran bajo su influencia.

Nosotros, como ciudadanos, somos seres transformadores y creativos que debemos comprometernos firmemente a mejorar la forma en la que vivimos y compartimos tanto nuestra ciudad como el medio y *el hábitat*; esto a través de la participación ciudadana, con una cultura urbana responsable y con una adecuada educación básica para garantizar que las próximas generaciones sean aún más propositivas y posean bases sólidas para vivir en un espacio más agradable. Los ciudadanos tenemos la obligación de respetar todas y cada una de las leyes, normas y reglamentos que impactan a las ciudades; así como de cuidar y evitar daños sobre cualquier elemento que forme parte del sistema urbano y que sirva para ordenar o salvaguardar la integridad de los usuarios en las ciudades, y cuidar el entorno natural o construido.

III. DERECHOS Y OBLIGACIONES

El desarrollo de las ciudades, atendiendo a los distintos aspectos que ocuparon a los participantes del Primer Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades en Puebla, se considera posible únicamente dentro de un contexto normativo, sano y apropiado. Los derechos y obligaciones que atañen a los actores de cada ciudad son en sí mismos herramientas para el desarrollo humano, individual y comunitario.

Por lo tanto, afirmamos que “hacer ciudad” debe responder a demandas legítimas de la población y a un urbanismo participativo en contra de la creación masiva de leyes y programas que al final no trascienden. La participación ciudadana será elemental para la regulación y aplicación de las leyes en materia de ordenamiento territorial.

Consideramos que mediante una legislación adecuada, el Estado debe reconocer y salvaguardar el **derecho a la ciudad para todos los ciudadanos** y asumir como fundamento que la administración urbana debe realizarse a partir de límites urbanos y no políticos. El gobierno deberá ser un facilitador que, mediante la aplicación y generación de leyes y de una administración eficiente, implemente acciones concretas para evaluar y mejorar la ciudad de manera continua.

Debe priorizarse la adecuación de un marco legislativo que obedezca a las necesidades de planeación del contexto actual, para establecer nuevas bases en el ordenamiento urbano de nuestras ciudades de manera correcta, transparente y justa. En el mismo sentido es necesaria la revisión y reformulación de los distintos marcos jurídicos a la luz de los nuevos fenómenos urbanos, como la expansión de las ciudades y su actual conceptualización como Zonas Metropolitanas.

Los jóvenes, preocupados por el futuro, planteamos que deberá garantizarse jurídicamente la mezcla de usos del suelo para contar con ciudades más vitales y habitables, así como densidades apropiadas para el óptimo aprovechamiento de las infraestructuras. Deberán existir incentivos para la gente que decida vivir bajo una lógica de mejor aprovechamiento de las ciudades con menor impacto negativo, así como dinámicas definidas tendientes a desincentivar un estilo de vida urbano excluyente, disperso e inaccesible, con problemas graves de infraestructura, movilidad, equipamiento y conectividad.

IV. MEDIO NATURAL

En el contexto de un desarrollo sustentable, el medio natural en el que se insertan las ciudades de México debe ser preservado para la pervivencia de las generaciones por venir; y por esto los jóvenes comprometidos con las ciudades planteamos lo siguiente:

Todo ciudadano tiene derecho a vivir en una ciudad donde prevalezca una visión sustentable con respecto al medio ambiente y donde se implementen políticas públicas que lleven a la preservación de las áreas naturales, a la búsqueda del equilibrio ecológico, al mejoramiento de la salud de todos los seres que la habitan y a un mayor aprovechamiento de todos los recursos naturales requeridos para su subsistencia.

La relación entre ciudad y medio ambiente debe existir de manera amigable y en equilibrio con el fin de heredar las mismas oportunidades a las generaciones futuras.

Consideramos que, para brindar una respuesta adecuada, debe efectuarse el análisis de los recursos naturales existentes (vegetación, suelo, clima, topografía, cuerpos y corrientes de agua, zonas protegidas, de reserva y de crecimiento y zonas arqueológicas). De esta forma se determinarán las áreas más vulnerables y las que pueden ser aprovechadas por el ser humano antes de cualquier acción irreversible.

Tenemos muy presente que el desarrollo urbano no está reñido con la conservación, el respeto y el rescate del medio ambiente, puede generar propuestas que incluyan acciones pertinentes al respecto. Con el objetivo de integrar elementos naturales a todo diseño, es necesario trabajar con la naturaleza y no en su contra; los elementos naturales son elementos vinculantes que permiten desarrollar proyectos urbanos de mucha riqueza. El urbanismo y la arquitectura deben adecuar correctamente forma, función, materiales y energía, de tal forma que cada ciudad sea un espacio en equilibrio con el medio ambiente.

V. SUSTENTABILIDAD

En concordancia con el concepto de desarrollo sustentable, definido como aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de las futuras generaciones que implica un cambio en cuanto a la idea de responsabilidad ambiental en un marco económico y social del desarrollo, planteamos lo siguiente:

La sustentabilidad urbana empieza en casa, con el ejemplo de cada individuo en su entorno más inmediato. Se debe buscar la sustentabilidad de las ciudades favoreciendo y aprovechando la convivencia social y de los individuos con su medio ambiente, asumir la responsabilidad que implica generar recursos, tendencias y prácticas para coexistir y, sobre todo, mantener el equilibrio entre ciudad-ciudadano-medio ambiente.

Debemos ser capaces de equilibrar el metabolismo urbano con la capacidad regional de dotarlo de todo lo que requiere para vivir de manera confortable sin comprometer los recursos. Los procesos metabólicos de la ciudad deben rediseñarse para tender a estados de equilibrio con los ecosistemas de los que se nutre; tomando la *biomímesis* como posible modelo rector.

El urbanismo y la arquitectura deben adecuar correctamente la forma, la función, los materiales y la energía, de tal forma que cada ciudad sea un espacio en equilibrio con el medio ambiente. El agua, su abastecimiento, su reciclamiento y precio, deben ser pilares del desarrollo sustentable de las ciudades, de forma que todos los ciudadanos tengan igual acceso a ésta, tanto en la actualidad, como en el futuro. La sostenibilidad del ecosistema urbano depende de las estrategias de movilidad, diversidad y compactación para aprovechar los recursos naturales; más que de las tecnologías, que actúan sólo como herramientas para lograr el objetivo.

Por otro lado, las ciudades deben ser viables económicamente y mantener un equilibrio entre el desarrollo de los procesos económicos y el medio ambiente, equilibrio que será impulsado por la participación colectiva de las sociedades y el apoyo de los gobiernos. Las ganancias económicas de la administración y dotación de servicios urbanos, deberán ser repartidas con equidad en pro de mejorar el servicio y su eficiencia.

Como ejemplo de propuesta específica pensemos en dedicar un porcentaje (1 o 2%) de la inversión total en equipamiento para la cultura comunitaria. En el mismo sentido conviene contemplar proyectos de financiamiento mixto para que la población pueda aprovecharlos mediante una labor sana del mercado, por la vía de créditos y subsidios. También se plantea que deben eliminarse los apoyos asistencialistas del gobierno y sustituirlos por otros apoyos que activen directamente a la población y promuevan su autosuficiencia.

VI. DESARROLLO URBANO

El aprovechamiento del suelo en todos los ámbitos que competen al desarrollo de las ciudades de nuestro país es un factor de gran importancia. Para atenderlo, los jóvenes comprometidos con las ciudades planteamos propuestas muy específicas:

Resulta insostenible continuar con el crecimiento masivo horizontal que origina un alto y costoso impacto humano, pues conlleva la dotación de servicios en zonas periféricas alejadas. Debemos impulsar en la ciudad alternativas eficientes ante la expansión territorial, reivindicando el papel de la planeación territorial, a partir de metodologías adecuadas para el control de las actividades que se insertan en el territorio y terminan con la visión sectorial de ciudad y entorno. En el mismo sentido, se debe reforzar la limitación del ensanche inmoderado de las ciudades hacia las periferias, promoviendo la reocupación y reutilización de los centros urbanos a partir de una regulación en los costos de la renta del suelo.

El Estado debe impulsar el desarrollo económico de las ciudades a partir de herramientas como el impuesto predial y la explotación del potencial de localización del suelo y retomar la responsabilidad social en cuanto a la dotación de vivienda, analizando esquemas factibles de impulso a este sector, en beneficio de la población toda.

La vivienda es el elemento fundamental de la ciudad, por lo que debe priorizarse su mejoramiento de manera integral y continua, con la participación activa de sus habitantes. La promoción de vivienda social deberá ubicarse en las zonas centrales que puedan ser regeneradas o recicladas; será tarea de los gobiernos

procurar la diversidad de usos de estos barrios, así como de otros segmentos sociales de vivienda (interés medio y alto) con el fin de garantizar la tolerancia e inclusión de todos los ciudadanos y el fomento de las pequeñas economías. Deberán definirse reglamentaciones para que los desarrolladores inmobiliarios participen junto con el gobierno en la subvención de estas necesidades.

VII. MOVILIDAD

Ante un escenario donde los vehículos automotores privados de las ciudades, siguen representando el medio de movilidad más considerado en el diseño de las ciudades de nuestro país, por muchas de las políticas públicas, los jóvenes comprometidos con las ciudades manifestamos tanto una preocupación por la salud, como un crítico abanico de propuestas.

La movilidad cotidiana constituye el sistema circulatorio de la urbe que, mediante la combinación óptima y eficiente de diversos sistemas de transporte, permite canalizar los flujos cotidianos y metabolizar las actividades socioeconómicas y culturales de los ciudadanos. Las ciudades se deben planear para las personas antes que para los automotores; así podremos andar, encontrarnos y vivir mejor a partir de estructuras funcionales. Las ciudades mexicanas deben fomentar la movilidad cotidiana óptima y sostenible que promueva un uso democrático de la superficie, un menor consumo de energía y previendo reducidas incidencias de accidentalidad. La movilidad debe ser implementada sobre modernas infraestructuras y vehículos que transporten vidas y no simplemente usuarios con más altos niveles de calidad, comodidad y desempeño.

Se debe fomentar la movilidad sustentable dando prioridad al peatón y a los sistemas de transporte colectivos; reivindicar el derecho a recorrer las ciudades por medio de transporte público eficaz, nuevas vías; priorizar las actividades a pie, al aire libre y disminuir el uso del automóvil.

La ciudad debe responder a la necesidad de movilidad colectiva de sus pobladores, ofreciendo un servicio eficiente y accesible de transporte público que cumpla con toda la demanda; si bien la tendencia de intervención en las ciudades contemporáneas ya contempla proyectos que desincentivan el uso del automóvil, es pertinente completar y adecuar la estructura viaria de las ciudades para que el modelo vial funcione adecuadamente.

Es fundamental incentivar y regular el transporte público y otros medios alternativos para reducir la dependencia del coche y aminorar los riesgos vinculados con salud, medio ambiente o tráfico que ellos suponen. La dotación de nueva infraestructura urbana deberá tomar el camino de la sustentabilidad y de las nuevas alternativas en transporte, evitando el uso masivo de automóviles que no benefician a la totalidad de la población.

Nosotros, los jóvenes, estamos conscientes de que una bici más significa un auto menos; por tanto, las ciudades deben adecuar sus leyes y vialidades para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte para recorrer distancias permisibles a los usuarios, además de adecuar banquetas y vialidades para el desplazamiento de las personas con capacidades diferentes, con el fin de que la ciudad sea un espacio incluyente.

Los habitantes de las ciudades de México requieren movilizarse por medio de un transporte público que realmente tenga conexión y diferentes opciones de movilidad tanto de carácter local como regional, dejando en segundo lugar a los vehículos. El transporte público debe ser de calidad, contar con buen servicio, con unidades que reciban mantenimiento y conductores con educación vial y cívica, con la voluntad de mejorar la calidad de vida de las personas. Debemos empezar a cambiar la infraestructura hacia nuevos sistemas de movilidad no motorizada y peatonal y considerar la inclusión de modelos de comunicación masiva para lograr una ciudad ambientalmente más sana.

Como mencionamos, la sostenibilidad del ecosistema urbano depende de las estrategias de movilidad, diversidad y compactación; en este sentido, las estrategias de movilidad estarán enfocadas a brindar la accesibilidad necesaria en servicios urbanos a toda la población para que la necesidad de desplazamiento sea menor, atendiendo a jerarquías consecuentes: 1ª peatonal, 2ª transportes no motorizados, 3ª transporte público y 4ª todos los demás.

Retomando un par de planteamientos definitorios, podemos enfatizar que no sólo es importante desplazarse, sino que este desplazamiento debe ser digno, eficiente, justo y equitativo.

VIII. ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es de todos; pero esto no significa que no sea de nadie en particular, ni que cualquier ciudadano pueda ignorar su responsabilidad. Las ciudades de México se han caracterizado siempre por conformar espacios públicos ricos en elementos naturales, arquitectónicos e intangibles, como los culturales, en los que en muchos sentidos se ha forjado nuestro país. Los jóvenes comprometidos con las ciudades tenemos clara la relevancia de este tema por lo que consideramos que:

La ciudad es un espacio público que atañe a todos; como la propiedad de todos debe pertenecer a sus ciudadanos, por lo cual debe prevalecer el interés público sobre el privado.

Se debe generar instrumentos que garanticen la plena accesibilidad al espacio público de la ciudad, el disfrute del medio ambiente, el óptimo manejo y preservación del mismo, acompañado de la búsqueda del bienestar social.

A la par de lo ya mencionado, la eficiencia de las ciudades actuales debe resaltar la funcionalidad, accesibilidad y conectividad de sus espacios públicos. El uso de espacios verdes y recreativos debe ser una prioridad para los gobiernos de las ciudades mexicanas, de modo que todos los residentes de las ciudades tengan el derecho de contar con espacios cercanos a la naturaleza para su recreación. La seguridad en estos espacios debe lograrse a partir de la apropiación y no de la exclusión.

La ciudad debe recuperar la importancia de sus áreas verdes y espacios públicos; es necesario volver a las raíces de cada ciudad y regenerar las plazas y parques públicos para que vuelvan a cumplir el rol de elementos de integración social, para que aporten nuevas formas de organización comunitaria y vecinal detonantes de la participación ciudadana.

En el mismo sentido resulta trascendental entender que la calidad de espacios públicos genera un sentido de pertenencia con la comunidad. La belleza y calidad del espacio público deberá ser una cualidad en el desarrollo de las ciudades pues, aunque no sea el único fin de este desarrollo, es un factor con grandes posibilidades de capitalización urbana.

IX. IDENTIDAD DE LAS CIUDADES

El sentido de pertenencia, apropiación e integración de los habitantes respecto con cada una de sus ciudades, es un elemento fundamental en el desarrollo de la ciudadanía y de sus individuos. Para revalorar y resaltar los méritos históricos, las cualidades sociales y la riqueza cultural que caracterizan a cada ciudad de nuestro país, los jóvenes comprometidos con las ciudades contemplamos que:

La identidad como método social ayuda a generar una apropiación ciudadana hacia sus sitios de vivienda, trabajo y recreación; siendo la población el principal guardián de nuestra integridad.

La ciudad debe preservar su identidad para promover el sentido de pertenencia de sus habitantes; debe ser construida sin olvidar sus raíces históricas ni sus necesidades presentes y futuras. Existe la obligación ciudadana de conservar sus monumentos históricos, sus tradiciones, su folclore y todo aquello que conforma su patrimonio; debe preservar su herencia en relación con cualquier paradigma, tangible o intangible, que tenga carácter histórico o cultural para establecer un puente entre el pasado y las generaciones futuras.

La vivienda y el espacio público deben ser el primer contacto de las futuras generaciones con una ciudad que los aliente a conformar un sentido de arraigo e identidad. Los espacios públicos con identidad histórica que forman parte del patrimonio de la ciudad son espacios vivos, los cuales tienen que ir desarrollándose conforme avanzan los años, impidiendo que queden estancados y renovándolos de manera vital y constante para evitar su abandono.

Debemos respetar y difundir las tradiciones étnico-culturales, con su aportación generacional para fortalecer la idea de comunidad y comprometernos a mejorar la convivencia comunitaria. Es necesario el apoyo de empresas locales como corresponsables en la generación de identidad dentro de las comunidades con quienes interactúan. Cabe destacar la importancia del arraigo cultural y natural de cada zona como aspectos que disuaden la imitación de culturas y entornos ajenos.

Las ciudades no deben ser urbes grises y caóticas, por el contrario, deben mostrar lo mejor de las distintas identidades que guardan en sus entrañas y colorear lo urbano de manera creativa. El paisaje urbano es el lenguaje de la ciudad y un libro de texto sobre cómo es ella.

La producción participativa del paisaje urbano es un derecho que implica una obligación porque se trata del espacio de todos, constituye un mecanismo de expresión y de participación en el entorno. Los jóvenes tenemos el derecho a un paisaje de calidad, identificando a través de él, la imagen que tienen de la ciudad sus habitantes. Un paisaje urbano de calidad es reflejo de la calidad de vida para sus habitantes. Toda ciudad debe estar proyectada y edificada evitando la contaminación visual en sus calles y avenidas.

X. EQUIDAD

Las ciudades son mosaicos extraordinarios de mujeres, hombres, niños, adultos mayores, personas con capacidades distintas; incluso otros seres vivos deben tener espacio suficiente para una vida digna y un desarrollo integral adecuado. Las propuestas de esta colaboración se orientan de la siguiente manera:

Los jóvenes respetamos el derecho a las diferencias; todo ser humano tiene derecho a habitar el territorio sin discriminación de sexo, edad, etnia u orientación política y religiosa, sea en ámbitos urbanos o rurales, y a ver preservadas sus características etnográficas.

Las ciudades deben ser equitativas dentro de su estructura y ofrecer a toda la población igual oportunidad de acceso a los equipamientos de salud, educación y espacios públicos, lo que obliga también al cumplimiento real de las normas para atender correctamente la demanda. Cada ciudad debe facilitar el acceso a cualquier persona sin importar su condición, debe ser integradora, generar interacción y garantizar el trato equitativo a todos sus habitantes sin barreras físicas, sociales, culturales o económicas.

La accesibilidad universal a grupos de personas vulnerables y con alguna discapacidad debe ser una prioridad a la hora de diseñar las ciudades; asimismo, deben ser modernizados los espacios ya construidos para generar una ciudad con libre acceso. De esta manera, los ciudadanos debemos generar una nueva cultura urbana donde la empatía, la tolerancia y la democracia participativa sean los motores principales de acción. La ciudad como espacio colectivo debe asegurar la integración de sus habitantes para promover las relaciones sociales.

La integración social debe romper las barreras entre grupos con la intención de lograr una cohesión físico-social, que evite las cadenas interminables de burbujas habitacionales o ciudades satélites sin contacto entre las personas.

Con respecto a la labor de diseño urbano, cabe destacar que es necesario intervenir de manera prioritaria y con una mejor calidad en diseño y materiales las zonas más desfavorecidas; es decir, donde *el Índice de Desarrollo Humano sea menor*. El objetivo de las intervenciones siempre será mantener una estructura social armónica y equitativa por medio de las relaciones que éstas logren potenciar; la belleza y calidad del espacio público deberá ser una cualidad pero no el fin último. Debe evitarse a toda costa que los planteamientos urbanos sólo den respuesta a algún sector privilegiado y no a aquellos cuya voz no se vea representada.

Se trata de promover una cruzada por el bienestar mediante la equidad, el respeto, la justicia y la identidad. Todo espacio, público y privado, deberá responder a las necesidades del tiempo en que se conciba y antepondrá el bien colectivo al individual.

XI. VIDA BUENA

La ciudad es de todos, por lo tanto todas las acciones que emprendamos deben buscar el bien común, dejando a un lado los intereses privados. Debemos entender que la calidad de vida urbana no está en un lugar, se relaciona con la distancia entre la forma de vida de los individuos y el cambio colectivo de sus hábitos para lograr el balance entre la demanda de recursos naturales y la capacidad regenerativa del entorno natural.

El espacio, público o privado, deberá responder a los problemas que frenan el desarrollo social y colectivo de los habitantes de la ciudad. Cada habitante tiene derecho a disfrutar libre y equitativamente de las oportunidades que desarrolla la ciudad.

La ciudad tiene que ser planeada de forma que busque el beneficio colectivo de las personas que la habitan, con preferencia al desarrollo social, al entorno natural de la ciudad y a la salud de los habitantes, condiciones, entre otras, fundamentales para construir una ciudad dignamente habitable. Las ciudades deben ser viables socialmente; esto es, sus habitantes deben gozar de las mismas oportunidades de desarrollo como individuos y deben ver potencializado su desarrollo cultural de manera justa.

Con el fin de echar a andar el progreso de la ciudad, de acuerdo al quehacer de sus habitantes, es prioritario ejercer prácticas, derechos y obligaciones que permitan congruencia entre respeto, oportunidades, tolerancia, equidad y honestidad. Se debe promover y fomentar el desarrollo urbano equitativo y sustentable como necesidad esencial para elevar la calidad de vida de la población.

El Estado debe proveer a las ciudades condiciones que favorezcan el desarrollo integral de toda su población. Son indispensables los mecanismos que garanticen a los habitantes del territorio las condiciones óptimas de habitabilidad, así como de bienestar económico.

Es indispensable buscar la promoción y realización de proyectos urbanos que, en lugar de ser excluyentes, integren a la sociedad a través del desarrollo humano y mejoramiento de la calidad de vida, no sólo de aquella población que pueda acceder mediante su poder adquisitivo a mejores proyectos; lo que se busca son proyectos que creen oferta educativa, recreativa, cultural y económica para la sociedad.

XII. OPORTUNIDADES

La experiencia de retroalimentación que surgió en el Primer Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades propició planteamientos que asumieron una postura crítica y entusiasta de los jóvenes participantes, quienes ofrecieron las siguientes propuestas:

Nuestras ciudades deben ser el resultado conjunto de todas las voces que las conforman, con instrumentos legitimados que promuevan tanto una conciencia individual como una conciencia colectiva; con acciones locales que en su conjunto trasciendan de manera global con el afán de alcanzar el bienestar de nuestro planeta y de sus habitantes.

Los jóvenes consideramos que debe existir una concientización colectiva dirigida hacia la integración de sistemas y métodos en la intervención del territorio, para lograr el equilibrio de oportunidades y beneficios de todos los actores.

Queremos revolucionar la ciudad actual a partir de la humanización urbana, mediante la acción inmediata del ciudadano; consolidando así la idea de comunidad, reafirmando que las pequeñas acciones son las que definirán las grandes estructuras. Queremos una ciudad que involucre a los jóvenes en la toma de decisiones, que aprovechen su potencial y dinamismo para lograr sociedades más innovadoras y equitativas.

Los jóvenes de las ciudades mexicanas nos **MANIFESTAMOS** por un nuevo proyecto de sociedad consciente de lo que nos conviene a todos; por estructurar las prioridades de dicha sociedad e incidir y poner nuestro esfuerzo en pro de las nuevas generaciones, provocando y despertando en ellos conciencia y criterios para tomar decisiones responsables que faciliten la creación de una visión de país que nos permita seguir actuando y avanzando.

CRÉDITOS

Coordinación General del Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades

Dr. Víctor Hugo Hofmann Aguirre - Maestría en Gestión y Diseño Urbano Sustentable
Mtra. Emma Regina Morales García de Alba - Departamento de Arte, Diseño y
Arquitectura
Artesano Javier Hernández Bravo - Editor y Asistente

Ponentes magistrales

Enrique Betancourt Gaona
Benjamín Campos Gómez
Daniel Escotto Sánchez
Ussiel García Moreno
Jimena Iracheta Carroll
Alberto Martínez Flores
Enrique Soto Alva
Xavier Treviño Theesz
David Vaner

Ponentes

Adán Josué Téllez Ordaz
Apolo Juan González Martínez
Dulce María Barbosa García, Gemma Elizabeth Sánchez R. y Stefania Biondi
Marcos Álvarez Padilla, Damaris Sarai Murillo Cuevas, César Camacho Galván,
Paola Olivia Ávila Olivos y Juan Antonio Espinoza Méndez
Miriam Monterrubio Hernández, Paola Jimena Flores Miranda, Susana González
Núñez, Adriana Jiménez Flores, Tannia Fabiola Medina Estrada, Rodolfo Roque
Gutiérrez, Pedro Humberto Sánchez Pérez
Ramón Guillermo Segura Contreras
Edwin Arturo Ceballos Siles
José Armando Alonso Arenas
Ana Laura Santibáñez Colorado
Nuri Mouriño Carretero
José de Jesús Martínez Galván
Santiago Osnaya Baltierra
Patricia Nieto Morales
Sergio Alvarado Vázquez
Yesenia Hernández García
Yoan Saidt Beltrán Martínez

Guillermo Morales y Paola de la Concha
Melissa Schumacher
José Luis Araiza Fernández
Luis Daniel Pérez Ortega, Pablo Eric Mendieta Viveros, Liliana Luz Badillo Garrido,
Yazmín Rosales Espinoza, Dania Patricia Franco Vaquero, Jessica Patricia Raygoza
García, Joselyn Abigail Reyes Moctezuma, Silvia Adriana Rojas Martínez
Federico David Muñoz Rivero, Carmen Hernández Valdés, Stephanie Itzel Tello
Calderón
Xanat Xochieli Soto Aguirre
Francisco Fidel Teomitzi Sánchez
Daniel Ruíz Ascencio y Rubén Rojas Medellín
Jorge Alberto Pacheco Martínez
Luis Héctor Serra Vega, Celia Elizabeth Caracheo Miguel, Aisa Correa González
Jorge Miguel Hernández Nichols

Diseño e Impresos

Aurora Berlanga y Carmen Tiburcio

Proyecto Editorial

Víctor Hugo Hofmann, Coordinación
Emma Morales
Aurora Berlanga
Javier Hernández

Agradecimientos especiales a

FORÓPOLIS A.C.
Subsecretaría de Desarrollo Urbano y O.T. del Gobierno del Estado de Puebla
Instituto Municipal de Planeación de Puebla
Programa Universitario de Estudios Metropolitanos, UAM Xochimilco
Colegio Mexiquense A.C.
URBES - Licenciatura en Urbanismo, UNAM
Dirección General de Desarrollo Institucional, IBERO Puebla
Dirección General del Medio Universitario, IBERO Puebla
Departamento de Humanidades, IBERO Puebla
Dirección de Comunicación Institucional, IBERO Puebla
Dirección de Mantenimiento, IBERO Puebla

PUEBLA, PUEBLA
ABRIL DE 2012

La Universidad Iberoamericana Puebla agradece la aportación económica y el apoyo institucional de FORÓPOLIS A.C. y del Instituto Municipal de Planeación del municipio de Puebla (IMPLAN), por conducto de su coordinador general licenciado Luis Armando Olmos Pineda; para la realización de esta obra



IMPLAN
Instituto Municipal
de Planeación

CIUDAD JOVEN, MÉXICO
Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades
Memoria y Manifiesto
se terminó de imprimir en el mes de Diciembre de 2013
en Formación Gráfica, S.A. de C.V., tel. 57970077,
e-mail: formacióngrafica@gmail.com.

En su impresión se utilizó papel Bond eucalipto y papel Cultural de 90 grs.
La edición consta de 1 000 ejemplares más sobrantes para reposición.

En su impresión se utilizó papel Bond eucalipto y papel Cultural de 90 grs.
La edición consta de 1 000 ejemplares más sobrantes para reposición.

CIUDAD JOVEN, MÉXICO
Congreso Nacional de Jóvenes Comprometidos con las Ciudades
Memoria y Manifiesto
se terminó de imprimir en el mes de Diciembre de 2013
en Formación Gráfica, S.A. de C.V., tel. 57970077,
e-mail: formacióngrafica@gmail.com.

