



CUERPO ACADÉMICO
CAHST
HÁBITAT Y SUSTENTABILIDAD
DEL TERRITORIO



POR UNA CIUDAD EQUITATIVA Y SALUDABLE

COORDINADORES: Martha Yolanda Pérez Barragán - Jonathan Hammurabi González Lugo

Por una ciudad equitativa y saludable

Esta publicación ha sido arbitrada por pares académicos; todos los trabajos publicados en este libro fueron sometidos a arbitraje doble ciego, el expediente que lo respalda se conserva en la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí. Se publica con el aval de la institución dictaminadora

Los textos como las imágenes contenidos en este libro son responsabilidad de cada autor.

Primera edición, 2023

Coordinación: Martha Yolanda Pérez Barragán y

Jonathan Hammurabi González Lugo.

Edición: Martha Yolanda Pérez Barragán

Diseño de portada: Angélica Castro Caballero

ISBN : 978-607-535-328-9

Impresión Digital

©Martha Yolanda Pérez Barragán, 2023

©Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2023

Compilación a cargo de :

Martha Yolanda Pérez Barragán

Jonathan Hammurabi González Lugo

**Arbitraje a cargo de la comisión académica
integrada por:**

Dra. Marcela López Mares (UASLP)

Mtra. Ana Ma. Delgadillo Silva (UASLP)

Dra. María Elena Molina Ayala (UASLP)

Dr. Gerardo Arista González (UASLP)

Dra. Claudia Ramírez Martínez (UASLP)

Dra. José A. Motilla Chávez (UASLP)

Dr. Marcos Algara Siller (UASLP)

Dra. Mariana Buendía Oliva (UASLP)

Dr. Victor Manuel Gutierrez Sánchez (UASLP)

Dr. Juan Manuel Lozano de Poo (UASLP)

Dr. Carlos Renato Ramos Palacios (UASLP)

Dr. Alejandro Acosta (UAA)

Dr. Adrián Filiberto Moreno Mata (UASP)

Índice general

1. PATRIMONIO, IDENTIDAD Y MOVILIDAD

PATRIMONIO E IDENTIDAD URBANOS EN LA PROSPECTIVA DE CIUDADES HABITABLES Blanca E.Paredes Guerrero, Erika Poot Paredes..	11
REPENSAR LAS CIUDADES PATRIMONIALES A PARTIR DE LA BIODIVERSIDAD CULTURAL. MÉXICO Y BRASIL Eugenia María Azavedo Salomao	26
CIUDAD HISTÓRICO-TURÍSTICA.POLÍTICAS Y ACTORES QUE INCIDEN EN SU GESTIÓN. UN ESTUDIO REFLEXIVO Leticia Arista Castillo, Daniel Barrera Fernández	48
EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN LUIS POTOSÍ,MÉXICO: PERCEPCIONES CIUDADANAS SOBRE LA INSEGURIDAD José Guadalupe Rivera González	64

2. PARTICIPACIÓN, EQUIDAD Y GÉNERO

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN MEDELLÍN: SIGLO XXI Wilson Castellanos Parra	85
¿LACALLE/ACERA DE TODOS? UNA APROXIMACIÓN A SU CONCEPCIÓN DESDE EL CAMINAR Astrid Helena Petzold-Rodríguez	101
PARTICIPACIÓN CIUDADANA, ACTIVIDAD ESENCIAL PARA LA PROYECCIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LAS CIUDADES Flavio Alfredo Franco Muñoz	124

CONSECUENCIAS DE ACCESIBILIDAD EN UNA CIUDAD147
DE TALLA ÚNICA

Delfin Jiménez Martín

3. SALUD Y GOBERNANZA

COWORKING Y CALIDAD DE VIDA URBANA EN LAS GRANDES..... 159
CIUDADES DE MÉXICO

Ernesto Tello Ruíz, Enrique Santiago.

Por una ciudad equitativa y saludable

PROYECTO DE INVESTIGACIÓN CAHST
CUERPO ACADÉMICO HÁBITAT SUSTENTABILIDAD DEL TERRITORIO
FACULTAD DEL HÁBITAT, UASLP

Preámbulo

Patrimonio + identidad + movilidad + participación + equidad + salud

Por una ciudad equitativa y saludable

En concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS por sus siglas), particularmente el tres: Salud y Bienestar, el cinco: Igualdad de Género, el diez: Reducción de Desigualdades y el once: Ciudades y comunidades Sostenibles; surge el interés del Cuerpo Académico Sustentabilidad y Habitabilidad del Territorio de la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí en convocar a un grupo de investigadores y expertos en distintas áreas del conocimiento para en conjunto reflexionar acerca de la problemática que aqueja a las ciudades contemporáneas, principalmente de México y América Latina así como también en España a partir de la participación en un Seminario Internacional Multidisciplinario que permitiera la escucha de distintas perspectivas, locaciones y soluciones o propuestas en las temáticas abordadas.

El resultado de las ponencias se tradujo en una serie de artículos “en extenso” mismas que integran el presente trabajo y dan fe de las investigaciones, algunas en proceso y otras ya concluidas, en torno a tres grandes tópicos, el primero de ellos “Patrimonio, identidad y movilidad”, centrándose sobre todo en aspectos contemplados en el Objetivo de Desarrollo once, haciendo hincapié en la valoración de la cultura como un eje central en la construcción de comunidades cohesionadas, en donde el Patrimonio Natural y edificado juega un papel fundamental en la definición y construcción de identidades colectivas.

Si bien el Patrimonio edificado representa una oportunidad para encontrarnos en un espacio que nos represente y en donde nos reconozcamos como una comunidad y de esta manera, también, mostrarnos ante otros y ante el mundo entero en el caso del Patrimonio Universal como es el caso del Centro Histórico de San Luis Potosí, declarado por la UNESCO como Patrimonio de la Hu-

manidad; este hecho confiere a sus habitantes un compromiso en el sentido de gestionar y regular los bienes contenidos en este, así como actuar ante amenazas que pongan en riesgo su atractivo turístico tales como la inseguridad.

El segundo capítulo denominado “Participación, Equidad y Género” aborda los conflictos y avances que se viven en la actualidad en una ciudad latinoamericana, específicamente Medellín, Colombia en torno a la accesibilidad universal para posicionarla como un ejemplo en el continente en materia de participación ciudadana e institucional en la persecución de metas comunes.

Una visión muy particular desde la experiencia del peatón en el entorno urbano y su lucha por ganar un lugar privilegiado en la distribución del espacio público se aborda en este mismo apartado y se evidencia además, la necesidad de tomar en cuenta e incluir a la población en los procesos de planeación de las ciudades y la creación o modificación de sus espacios públicos desde el punto de vista normativo para así lograr mejores resultados, propuestos y adoptados desde la perspectiva del usuario final.

En el mismo orden de ideas, se hace una reflexión sobre la estandarización en el diseño, particularmente el diseño urbano, en cuanto a las dimensiones antropométricas basadas en un patrón dominante promedio, en este caso el de un adulto varón, para, a partir de ello crear un entorno “óptimo” a sus necesidades, dejando de lado al resto de los distintos segmentos que conforman a la población en su conjunto; sobre todo a los grupos más vulnerables como lo pueden ser los adultos mayores y los infantes, con las consecuencias de exclusión y segregación que esto conlleva en el uso diario de la ciudad.

Una de las múltiples enseñanzas que nos dejó la pandemia, fue sin duda alguna el uso generalizado de las tecnologías de la información y comunicación (TIC por sus siglas), lo que nos permitió trabajar desde casa y cambiar de forma drástica nuestros hábitos de movilidad; más sin embargo, no todas las zonas geográficas de nuestras ciudades mexicanas permiten una correcta conexión ni tampoco todos los sectores socio económicos pueden acceder con la misma facilidad a este tipo de tecnologías, en ese sentido, en el último capítulo se presenta un análisis en ciudades del centro-norte del país con respecto de las prácticas en torno al uso de oficinas o centros de trabajo

compartidos también denominados como “coworking” por su traducción al inglés y su relación con la medición de la calidad de vida de su población.

Los temas que aquí se presentan, hablan de las transformaciones y procesos evolutivos que exige la vida actual, así como las problemáticas y retos comunes que habremos de afrontar en la concepción de nuevos paradigmas de “hacer ciudad”, en donde ya no solo sea desde las cúpulas de poder, político administrativas y empresariales sino por el contrario, incluir a la academia, a la sociedad civil organizada y ciudadanos “de a pie” en general a partir del sentir, y habitar la ciudad en el día a día y las cotidianidades que la caracterizan, tomando en cuenta su opinión y a partir de esta, la generación de ideas para la mejora de los problemas y demandas en común.

La integración de los tres grandes pilares de la sostenibilidad: Ambiental, Social y Económico, permitirá transitar hacia ciudades más justas, equitativas, amigables con el medio ambiente y por ende más sanas, bajo modelos económicos que no pongan en riesgo sus recursos naturales, capitales y/o humanos. El trabajo que aquí se presenta, busca acercar el conocimiento del estado actual en torno al fenómeno urbano y la habitabilidad de las ciudades, para con ello, detonar la reflexión sobre las causas y efectos de no cambiar nuestros hábitos actuales que nos encaminen hacia un mejor futuro.

Jonathan Hammurabi González Lugo. Mayo 2023

Por una ciudad equitativa y saludable

1. PATRIMONIO, IDENTIDAD Y MOVILIDAD

PATRIMONIO E IDENTIDAD URBANOS EN LA PROSPECTIVA DE CIUDADES HABITABLES

Blanca E. Paredes Guerrero ¹

Erica Poot Paredes ²

Resumen

El trabajo propone revisar los conceptos de patrimonio y habitabilidad en contextos urbanos y la importancia, que la relación de ambos y su inclusión, o su falta, reviste en las prospectivas de ciudades habitables

El concepto patrimonio es asumido en este trabajo, como construcción social, como proceso de patrimonialización en el cual se elaboran significados socialmente compartidos, pero que al mismo tiempo establece diferencias entre grupos, lugares y tiempos. Por otra parte, la ciudad y la arquitectura también son de los soportes y objetos sobre los que recaen esos significados, mismos que están continuamente modificándose frente a nuevos procesos económicos, políticos y sociales.

La habitabilidad es un concepto vinculado al de patrimonio pues en esencia son modos de ser y estar en el mundo a través de largos procesos de ocupación territorial, que en muchos casos llegaron a establecerse como ciudades, y por ello, contienen legados significativos para sostener calidades de habitabilidad apropiadas a esos contextos, en donde la identidad como necesidad humana es el elemento articulador entre patrimonio y habitabilidad.

Proponemos dar cuenta de que los procesos de patrimonialización, sobre todo cuando son ajenos a las identidades culturales, pueden derivar en contradicciones con la habitabilidad de esa sociedad, por el contrario si la patrimonialización ocurre en consonancia con dichas identidades, podría esperarse cierta garantía de la habitabilidad, tanto de su permanencia como de su creación presente y futura.

Palabras claves: patrimonio, habitabilidad, ciudad

¹ Universidad Autónoma de Yucatán. Email: blanca.paredes@correo.uady.mx.

² Escuela Nacional de Estudios Superiores- UNAM. Email: erica.paredes@enesmerida.unam.mx.

Abstract

The work proposes to review the concepts of cultural heritage and habitability in urban contexts and the importance that the relationship of both and their inclusion, or lack thereof, has in the prospects of habitable cities.

The cultural heritage concept is assumed as a social construction in this work. Patrimonialization is a process in which socially shared meanings are elaborated, but at the same time, it establishes differences between groups, places, and times. On the other hand, the city and architecture are the supports and objects on which the social meanings continually change due to new economic, political, and social processes.

Habitability is a concept linked to cultural heritage. Both are ways of being and ways of being in the world through long processes of territorial occupation. These occupations in many cases turn into cities and therefore contain significant legacies to sustain qualities of habitability. In these contexts, identity as a human need is the link between heritage and habitability.

We propose that the patrimonialization processes, especially when they are alien to cultural identities, can lead to contradictions with the habitability of that society. On the contrary, if patrimonialization occurs in conjunction with the cultural identities, it can guarantee habitability, for its permanence and its present and future creation.

Keywords: heritage, habitability, city

Introducción

Comprender la ciudad y su habitabilidad como proceso de construcción continua, remite necesariamente a considerar todas sus estratificaciones históricas e identidades urbanas. De manera que nos aproximaremos mejor a esa comprensión, en la medida que nos enfoquemos más a los múltiples procesos que ocurren en la ciudad donde sus habitantes construyen significados e identidades, pasan por procesos de patrimonialización de distintos entornos urbanos que pueden constituirse en lugares para cualificar la vida y a la ciudad misma.

Sin embargo, las ciudades actuales también se desenvuelven y transforman al compás de los cambios del capitalismo cuya última versión, la economía global neoliberal, ha desarrollado ampliamente el mercado de la cultura asociado al crecimiento del consumo de ocio y turismo lo cual, está orientado directamente a refuncionalizar contextos históricos urbanos cuyos fines mercadotécnicos no omiten en sus discursos, de manera trivial, conceptos como patrimonio, identidad, cultura, historia, y sin embargo, también son contextos patrimonializados por sectores privados.

Distinguir y decidir las claves que desde y para la ciudad conlleva en su propia historia cada urbe, dentro de un aparente discurso unificado en torno al patrimonio, es una tarea compleja que pasa por la revisión del concepto mismo de patrimonio para no reproducir el banal sentido, por el contrario, identificar lo esencial que son los procesos socioespaciales, la habitabilidad urbana.

Redefiniendo el Patrimonio

Proponemos realizar una lectura distinta a la que generalmente se asume sobre el término patrimonio sólo aplicado a los objetos de la memoria, a las obras y monumentos. Consideramos que si el patrimonio es de los sujetos y lo establecen los sujetos, entonces podemos decir que el patrimonio es una construcción social elaborada de manera endógena, pero también puede ser exógena, en los grupos culturales. Esta constante reelaboración puede obedecer a procesos identitarios o de otro interés entre las sociedades o grupos que, a su vez, responden a contextos económicos y políticos determinados.

Por lo anterior, consideramos definir el concepto en dos fases, primero como proceso de patrimonialización en donde se construyen significados sociales a través del tiempo, como ya hemos señalado en otro trabajo, desde diferentes sujetos: A) Desde los habitantes, B) Desde grupos organizados de diferente índole y origen, C) Desde la iniciativa privada, D) Desde las instituciones de Gobierno en los diferentes niveles (Paredes Guerrero, 2013). La segunda fase, es la del patrimonio como “el soporte transmisible de la identidad y la historia en la experiencia colectiva” (Dormaels, 2011 p.8)

El resultado de la patrimonialización dependiendo de los sujetos y los intereses que le impulsan, han llevado a valorar y conservar de manera muy heterogénea los soportes del patrimonio, no obstante, se puede señalar que cuando la patrimonialización ocurre desde la auténtica cultura es cuando por una parte la sociedad se identifica con el patrimonio y lo incorpora como parte esencial de su legado, es entonces cuando lleva a cabo las acciones necesarias para procurarle una existencia duradera que garantice sus condiciones de habitabilidad para las generaciones actuales y venideras.



Imagen 1. Patrimonio formulado desde las Instituciones nacionales e internacionales, soporte en la Patrimonialización de la Zona de Monumentos Históricos y Patrimonio de la Humanidad de Morelia, México. Fotografía: Blanca Paredes (autora)



Imagen 2. El Patrimonio como construcción social. Ciudad de México. Fotografía: Blanca Paredes (autora)

Las ciudades cuyos habitantes mantienen procesos de patrimonialización, construyen significados sociales a través del tiempo de manera comparti-

da con diversidad de capas que elaboran y reelaboran sus identidades. En México, no obstante la presencia de múltiples identidades construidas, todavía no están auténticamente y activamente integradas a procesos de planeación y de transformaciones urbanas y con ello se ha dejado fuera el sentido del patrimonio que aquí presentamos: la relación significativa histórica entre los habitantes y la ciudad en el presente, para proponer su futuro.



Imagen 3. La arquitectura es registro de las capas históricas urbanas. Londres, Inglaterra. Fotografía: Erica Poot (autora).

Habitabilidad en contextos histórico-urbanos

La ciudad siempre en proceso continuo de ocupación humana y en constante crecimiento, nos presenta la pregunta acerca de dónde están los bordes entre sus diferentes etapas históricas que se estratifican. En cada época está presente la actualidad y el pasado urbano, sin embargo poco podemos precisar sobre los límites de sus estratos históricos, lo cual en sí mismo presenta un dilema acerca de qué es patrimonio urbano y cómo éste aporta a la habitabilidad contemporánea y futura.



*Imagen 4. Edificios de diferentes períodos en la ciudad de Birmingham, Inglaterra, configuran sus estratos urbanos históricos.
Fotografía: Erica Poot (autora)*

Por otra parte, la habitabilidad y conservación son conceptos indisolubles en el sentido que ambos abarcan las garantías para generaciones futuras en términos culturales, sociales, económicos y ambientales, nos refieren ambos conceptos al cuidado de la continuidad efectiva de los espacios habitables en el mundo.

La habitabilidad en general, y la urbana en particular, no puede comprenderse con un enfoque presentista, la habitabilidad está asociada al habitar, es decir a las prácticas y significados en los modos de vida culturales, a la relación de los habitantes con su medio natural y sus necesidades y satisfactores cambiantes construidos a lo largo del tiempo.

El habitar, por otra parte según Heidegger, es el rasgo fundamental del ser, conforme al cual los humanos somos, es decir, la habitabilidad no es un asunto en esencia operativo sino profundamente humano e intersubjetivo también.

Por una ciudad equitativa y saludable



Imagen 5. Habitar cada ciudad como proceso socioespacial, es específico a sus modos de vida y su historia edilicia. Ciudad La Habana, Cuba. Fotografía: Blanca Paredes (autora)

		Necesidades según categorías existenciales						
		SER	TENER	HACER	ESTAR			
Necesidades según categorías axiológicas	SUBSISTENCIA	Salud física Salud mental Equilibrio	Solidaridad Humor Adaptabilidad	Alimentación Abrigo Trabajo	Alimentar Procrear Descansar Trabajar	Entorno vital Entorno social		
	PROTECCIÓN	Cuidado Adaptabilidad Autonomía	Humor Equilibrio Solidaridad	Sistema de seguros, salud Ahorro Seguridad social	Familia Derechos	Cooperar Prevenir Planificar Defender	Contorno vital Control social Morada	
	AFECTO	Respeto Autoestima Solidaridad	Plantas Jardines Familia	Cuidar Cultivar Apreciar	Expresar Emociones Compartir	Privacidad Intimidad Hogar	Espacios de encuentro	
	ENTENDIMIENTO	Conciencia Crítica Curiosidad	Métodos Políticas educacionales Políticas comunicacionales	Investigar Experimentar Educar		Ámbitos de interacción formativa Comunidades Familia		
	PARTICIPACIÓN	Adaptabilidad Respeto Disposición	Derechos Responsabilidades Obligaciones	Opinar Acoratar Dialogar		Ámbitos de interacción participativa Cooperativas Comunidades		
	OCIO	Curiosidad Receptividad Imaginación	Despreocupación Humor Tranquilidad	Juegos Espectáculos Fiestas	Relajarse Evocar Abstraerse	Divagar Soñar Divertirse	Privacidad Ambientes Paisajes	
	CREACIÓN	Intuición Imaginación Audacia	Habilidades Destrezas Método	Trabajar Construir Idear		Espacios de expresión Libertad temporal Agrupaciones		
	IDENTIDAD	Pertenencia Coherencia Diferencia	Autoestima Asertividad	Simbolos Lenguaje Hábitos	Valores Normas Memoria	Comprometerse Integrarse Confundirse	Reconocerse Crear Definirse	Ámbitos de pertenencia Etapas madurativas Entornos de la cotidianidad
	LIBERTAD	Autonomía Rebeldeza Tolerancia		Igualdad de derechos	Discrepar Asumirse Meditar		Plasticidad Espacio-temporal	

Figura 1. Cuadro de necesidades, adaptado y con resaltes de las autoras, de Max Neef. (Neef, Max. et al., 1986)

Como señala Salazar González (2012) “La calidad de la habitabilidad es la calidad de la experiencia objetiva y subjetiva que de la vida y su existencia, tienen las personas o grupo social...” y la autora recupera de Max-Neef, dos tipos de categorías en las necesidades de los habitantes: las axiológicas y las existenciales (Figura 1).

La ciudad y la manera de reflexionar y discutir sobre ella actualmente, aún desde las disciplinas operativas, no debe eludir lo esencial de los modos de habitar urbano, de las prácticas sociales en la convivencia colectiva todo lo cual, conforma culturas. Por ello deben comprenderse e integrarse las necesidades asociadas al sentido de identidad:

- En las maneras de **estar** de los habitantes en: Socio-ritmos, entornos de cotidianidad, ámbitos de pertenencia y etapas o estratos históricos.
- Por otra parte, los habitantes **tienen y requieren** de símbolos, lenguajes, hábitos, costumbres, grupos de referencia, género, valores, normas, roles, memoria histórica.
- Para **hacer** en y los espacios habitables los ciudadanos requieren Comprometerse, integrarse, confundirse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crecer
- De manera importante para **ser**, en sentido ontológico, los habitantes existen en la pertenencia, coherencia, diferencia, autoestima, asertividad.

La ciudad misma contiene las claves de su interpretación y también para su creación, si se profundizara y comprendiera tanto desde los habitantes como desde creadores e investigadores sí como desde promotores y gobiernos, acerca de cuál es el sentido o sentidos así como primarios en el fenómeno Urbano-arquitectónico.

En general, podemos decir que los sentidos primarios son construcciones colectiva y dinámica del ser de todas las cosas o, como señala Heide-

gger, se trata de un ser compartido cuyo sentido primario se genera y radica en la misma condición fundamental de existencia, condición que imprime unidad e indivisibilidad al mundo (Paredes Guerrero, 2013).

Y es importante destacar que para comprender el ser o acontecer urbano, de manera cada vez más profunda, los contextos históricos urbanos son claves en la medida que auténticamente conservan las formas de ser y estar de sus habitantes en su larga duración

Sin embargo, la falta de esta compenetración puede conducir a diseñar, imaginar y construir ajeno a estas necesidad o introduciendo necesidades exógenas, entre grupos urbanos, entre ciudades y territorios también.

Las contradicciones con la habitabilidad

Actualmente, la patrimonialización de los contextos urbanos está enfatizando el interés económico estrechamente vinculado al turismo y a la actividad financiera, y por tanto está redefiniendo las ciudades y determinando cambios en las dinámicas urbanas, particularmente enfocamos las áreas históricas.

El tipo de necesidades son las de satisfacer al turista, los planes de desarrollo estatales incorporan la cultura o a la ciudad histórica bajo el término banalizado de cultura patrimonial, es decir, patrimonializando desde el interés mercantil esencialmente, convirtiendo con ello, estos contextos urbanos en islas urbanas respecto a la totalidad, esto en todos los casos donde se ha hecho realidad el recambio de población, de usos y precio de suelos. No obstante los discursos gubernamentales, sobre todo locales, municipales, utilizan la terminología de ciudad cultural, sostenible, inclusiva, etc. en realidad promueven una nueva estratificación urbana caracterizada por su contradicción con el devenir de la vida local, incluso pueden incluir condiciones de movilidad, accesibilidad, permeabilidad, de ciertos grupos, es decir pueden cumplir con el rigor del diseño urbano, pero en contradicción con la vida y habitabilidad urbana del conjunto de ciudadanos, porque desde la política pública los ámbitos históricos urbanos no se plantean desde la conceptualización de la habitabilidad y el patrimonio aquí discutidos, sino desde el interés económico financiero (Figura 2).



***Imagen 6.** Los procesos turístico-económicos alteran los espacios urbanos históricos en detrimento de la cultura urbana del lugar. Ciudad San Francisco Campeche, México. Fotografía: Blanca Paredes (autora)*



***Imagen 7.** Los espacios urbanos, como lugar del espectáculo para el turismo, alteran la movilidad y accesibilidad a espacios históricos como la Catedral en San Francisco Campeche, México. Fotografía: Blanca Paredes (autora)*



Figura 2. Esquema de intereses que aprovechan o utilizan los conceptos de Cultura e identidad. Elaborado por Blanca Paredes

El sentido de la identidad

En este sentido los conceptos de patrimonio y habitabilidad son indivisibles, en la medida que la identidad les define también.

En la ciudad, las identidades tienen una doble lectura, el arraigo y la diferencia. Como señala Sosa Fuentes (2011, p. 44)

“[...] La identidad es importante porque todos necesitamos tener signos de arraigo, de diferencia, de consistencia de lo que somos. Las identidades no van a desaparecer. Lo que está desvaneciéndose es la posibilidad de construir políticas o acciones reivindicativas eficaces a partir del esencialismo... Las identidades son espacios de afirmación desde los cuales negociar ...”

Por otra parte, resulta más apropiado referirnos a identidades como señalaron LaPlanche y Pontalis (1985) a partir de lo cual Stuart Hall refiere el concepto identidad no es esencialista y “no señala ese grupo estable del yo, que de principio a fin, se desenvuelve sin cambios a través de todas las vi-

cisitudes de la historia” Stuart Hall (1996:17) y por lo tanto las identidades:

- No se presentan como un sistema relacional coherente
- Coexisten con necesidades diversas, que resultan conflictivas y desordenadas
- Nunca se unifican entre sí y, en los tiempos de la modernidad tardía, están cada vez más fragmentadas y fracturadas;
- Nunca son singulares, sino construidas de múltiples maneras a través de discursos, prácticas y posiciones diferentes, a menudo cruzadas y antagónicas.
- Están sujetas a una historización radical, y en un constante proceso de cambio y transformación.

Por lo tanto, las identidades son procesos abiertos que se construyen desde la diferencia:

Las identidades

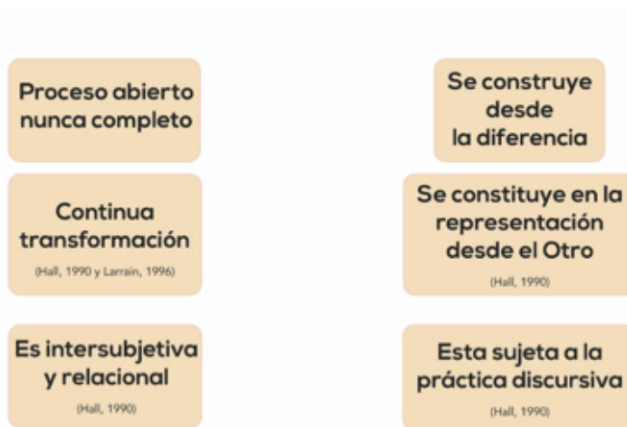


Figura 3. Las identidades, qué son y cómo se construye, desde diferentes autores

Claves para construir la habitabilidad urbana

Es importante comprender que la ciudad, desde la necesidad de la identidad de sus habitantes, no es homogénea. No obstante, los discursos, la planeación y acciones, que tienden a regular y borrar la heterogeneidad.

Por ello, es indispensable asumir la diversidad de las identidades, las particulares necesidades de los habitantes urbanos respecto de su ciudad en general y de sus contextos históricos en particular. Todo lo cual nos lleva a proponer desde la academia y para todos los actores involucrados el:

- REVISAR críticamente, la uniformidad con la que se transforman contextos históricos en centros turísticos borrando precisamente los sentidos de identidad.
- PROFUNDIZAR en la reformulación de las teorías urbanas desde las necesidades humanas esenciales
- ENCONTRAR, en la habitabilidad heredada:
 - En los Socio-ritmos, en los entornos de cotidianidad, en los ámbitos de pertenencia y en las etapas, capas o estratos históricos.
 - Asimismo, en los símbolos, lenguajes, hábitos, costumbres, grupos de referencia, género, valores, normas, roles, memoria histórica.
 - En el propio habitar y comprometerse, integrarse, confundirse, definirse, conocerse, reconocerse, actualizarse, crecer.
 - Finalmente, en el habitar en la pertenencia, la coherencia, la diferencia, en el ser y estar en espacios habitables.



Imagen 8. Grupo de ciudadanos en actividad de lectura de poemas en la vía pública del centro de Oaxaca. Fotografía: Blanca Paredes (autora)

Reflexiones finales

El impacto de la trivialización del término patrimonio más allá de los sectores privados, que ocurre en el ámbito gubernamental y peor aún en la mundo de la academia, ha dejado de lado el sentido profundo del mismo y obstaculiza el análisis y las propuestas apropiadas en la materia. Sería muy valioso detenernos a reflexionar sobre los procesos más que solo sobre los objetos o productos patrimonializados, así como sobre los promotores que operan en torno al patrimonio. La realidad es que parece que todos se refieren a lo mismo, cuando existen abismales diferencias entre grupos y personas que trabajan en ello.

Muchas de las acciones que operan con fines turístico-económicos, contradicen esa habitabilidad de los ciudadanos, interrumpen, obstaculizan moviidades, accesos y transforman modos de vivir locales, que terminan por alejar a los habitantes de esos contextos.

Las ciudades son el lugar de la heterogeneidad por excelencia, y su falta de comprensión induce a programas homogeneizadores y al descrédito de muchas manifestaciones culturales, que tienen que ver con objetos construidos, pero al mismo tiempo con sus contextos socioculturales históricos urbanos, con la habitabilidad, con el modo de vida propios en cada ciudad, que bien puede incluir visitantes diversos, e integrar nuevas actividades pero sin producir la desactivación, en contextos urbanos determinados, de la vida cotidiana entre los habitantes de una ciudad.

Referencias bibliográficas

DORMAELS, M. (2011). Patrimonio, patrimonialización e identidad. Hacia una hermenéutica del patrimonio. *Revista Herencia*, 24(1 & 2), 7–14.

HALL, STUART (1996) “Introducción: ¿Quién necesita “identidad”?” en Hall, Stuart y Du Gay Paul (Comp.) *Cuestiones de Cultura e Identidad*, Amorrú editores, Buenos Aires-Madrid

LAPLANCHE, J. Y PONTALIS, J.-B. (1985) *The Language of Psychoanalysis*, Londres: Hogarth Press

NEEF, MAX., ELIZALDE, A., & HOPENHAYN, M. (1986). Desarrollo a Escala Humana: Una opción para el futuro. *Development Dialogue*, Número esp.

PAREDES GUERRERO, B. (2013). Instituciones públicas y gestión para la conservación del patrimonio cultural edificado. In B. Paredes Guerrero (Ed.), *Participación social y de organismos públicos y privados en la conservación del patrimonio cultural edificado*. Universidad Autónoma de Yucatán.

SALAZAR GONZALÉZ, G. (2012). La habitabilidad en los espacios que habitamos. In *El espacio habitable. memoria e historia* (pp. 21–35). Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

SOSA FUENTES, S. (2011). La identidad cultural latinoamericana en José Martí y Luís Villoro: Estado plural, autonomía y liberación en un mundo globalizado. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 52(208), 41–62. <https://doi.org/10.22201/fcpys.2448492xe.2010.208.25932>

REPENSAR LAS CIUDADES PATRIMONIALES A PARTIR DE LA BIODIVERSIDAD CULTURAL. MÉXICO Y BRASIL.

Eugenia María Azevedo Salomao³

Resumen

El modelo de desarrollo urbano que caracteriza el periodo de la globalización es de una urbanización difusa y sin continuidad, en el cual se observan espacios patrimoniales que en la mayoría de los casos son parques temáticos mercantilizados, en contraposición con áreas degradadas y marginales tanto urbanas como naturales, poco observadas e incluidas en políticas culturales con criterios de equidad. En la mayoría de las ciudades latinoamericanas patrimoniales, la oferta cultural se reduce a lo que se denomina “centros históricos”. Por otro lado, no se puede dejar a un lado que el contexto cultural contemporáneo es complejo, dinámico e interconectado, por lo tanto, las políticas públicas deben incidir en acciones que privilegien la diversidad y derechos culturales.

Este trabajo tiene como objetivo reflexionar sobre la situación que prevalece en dos contextos latinoamericanos; México y Brasil, a partir del análisis de acciones y políticas culturales establecidas en el siglo XXI, teniendo la mirada puesta en ejemplos de ciudades y territorios patrimoniales seleccionados. Es un primer acercamiento al tema que se pretende seguir desarrollando en futuros trabajos.

Se entiende la biodiversidad cultural a partir de una visión holística, que comprende la naturaleza y al patrimonio cultural (material e inmaterial). El trabajo se inscribe en una investigación más amplia titulada “Patrimonio material, inmaterial y natural. Inclusión social y derechos culturales” iniciada en 2022 con apoyo de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Lo que se presenta en este ensayo, se sustenta metodológicamente en revisión bibliográfica y trabajo de campo de tipo cualitativo. Se retoman los significados primordiales de cultura y se introduce el concepto de “bioculturalidad” (Toledo et al., 2019) para construir los fundamentos que permitan incidir en políticas públicas que promuevan la biodiversidad cultural en los contextos seleccionados.

Se concluye resaltando que la cultura debe estar en el centro de las reflexiones y de las acciones acerca de la sustentabilidad de las poblaciones y del planeta. Además, se reitera que lo inmaterial cobra fuerza en la medida que es una recreación permanente, al mismo tiempo dinámica e histórica y relacionada a la memoria colectiva de los grupos humanos. Derivado de lo anterior hay que repensar las ciudades y territorios patrimoniales, a partir de la biodiversidad cultural y superar acciones encaminadas exclusivamente al patrimonio material monumental.

Palabras clave: Patrimonio, bioculturalidad, territorio, sostenibilidad.

³ Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. eugenia.azevedo@umich.mx

Abstract

The urban development model that characterizes the period of globalization is one of diffuse urbanization without continuity, in which heritage spaces are mostly observed as commercialized theme parks, as well as degraded and marginal areas, both urban, rural and natural. These areas are commonly, little observed nor included in cultural policies with equality criteria. In most Latin American heritage cities, the cultural offer is reduced to what is called “historic centers”. On the other hand, it cannot be left aside that the contemporary cultural context is complex, dynamic and interconnected, therefore, public policies must influence actions that favor diversity and cultural rights.

This work aims to reflect on the situation that prevails in two Latin American contexts; Mexico and Brazil, based on the analysis of cultural actions and policies established in the 21st century, looking at examples of selected heritage cities and territories. It is a first approach to the subject that is intended to be further developed in future work.

Cultural biodiversity is understood from a holistic view, which includes nature and cultural heritage (material and immaterial). The work is part of a broader research effort entitled “Material, immaterial and natural heritage. Social inclusion and cultural rights” started in 2022 with the support of the Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. What is presented in this essay is methodologically supported by bibliographic review and qualitative field work. The primordial meanings of culture are taken up again and the concept of “bioculturality” is introduced (Toledo et al., 2019) to build the foundations that allow influencing public policies that promote cultural biodiversity in the selected contexts.

It concludes by emphasizing that culture must be at the center of reflections and actions regarding the sustainability of populations and the planet. In addition, it is stated that the immaterial gains strengthen to the extent that it is a permanent recreation, at the same time dynamic and historical and related to the collective memory of human groups. Derived from the above, it is necessary to rethink heritage cities and territories, based on cultural biodiversity and overcome actions aimed exclusively at monumental material heritage.

Keywords: Heritage, bioculturality, territory, sustainability.

Introducción

El patrimonio cultural (material e inmaterial) y el natural deben estar vinculados con la sociedad que recibió el legado. Las actividades inherentes a los modos y formas de vida de los grupos sociales deben estar asociadas a los espacios de la memoria de una comunidad. Para eso, es necesario generar políticas públicas que contribuyan a que la cultura de un lugar se manifieste de manera viva. En cambio, se observa que el modelo de desarrollo urbano ac-

tual, producto de la globalización, acentúa la desigualdad social propiciando una urbanización difusa y sin continuidad, en la cual se contemplan espacios patrimoniales que en la mayoría de los casos son parques temáticos mercantilizados, en contraposición con áreas degradadas y marginales tanto urbanas como naturales, poco incluidas en políticas culturales con criterios de equidad.

Es bien sabido que es necesario un giro en la visión que se ha tenido sobre el patrimonio cultural; se está de acuerdo con Ribeiro da Costa cuando dice que ha prevalecido en el tema del patrimonio cultural una visión etnocéntrica y europeizada, lo que ha llevado a la separación entre la materialidad e inmaterialidad. Este autor reitera la necesidad de un nuevo paradigma ético, donde la globalización “fungiera como un vehículo de conocimiento que respetara las múltiples diferencias culturales y no la causa de la homogeneización de los valores de cualquier sociedad dominante” (Ribeiro, 2018, p. 142).

Por otro lado, se refuerza en este escrito que la cultura es una condición fundamental para el desarrollo sostenible al considerar que, la noción de sostenibilidad abarca de manera sistémica los aspectos ambientales, económicos, sociales y culturales. Así, “los valores de una cultura forjan la vida cotidiana de una sociedad y estimulan conductas necesarias para la interacción social sostenible y perdurable” (Ribeiro, 2018, p. 140). En este sentido, preservar y reforzar el patrimonio material, inmaterial y natural de una comunidad coadyuva en el desarrollo de lugares activos en los cuales los habitantes son tomados en cuenta y son protagonistas en la búsqueda del bienestar social y económico. Por lo tanto, el patrimonio como parte esencial de la cultura, asume un papel básico en la sostenibilidad de los asentamientos humanos.

En este trabajo la mirada se centra en dos países latinoamericanos: México y Brasil. En estos países como en otros, la oferta cultural en general se reduce a lo que se denomina “centros históricos” como áreas patrimonializadas. Esta visión deja a un lado la complejidad de la oferta cultural y natural que presentan las ciudades y territorios culturales. Asimismo, se mira inequidad en las políticas públicas cuyas acciones casi siempre distan en privilegiar la diversidad y derechos culturales de la sociedad en general.

El texto se estructura en cuatro apartados; el primero titulado “Biodiversi-

dad y patrimonio culturales” presenta el concepto de bioculturalidad como una posibilidad hacia estudios sistémicos que aborden distintos campos del conocimiento de manera integral, también en este apartado se pone de manifiesto el concepto de paisaje cultural. La segunda sección justifica la selección de los casos de estudio: México y Brasil; en seguida, en un tercer apartado titulado “México: diversidad biocultural y gestión patrimonial”, se expone a grandes rasgos el enfoque de las políticas mexicanas sobre el tema en discusión; la cuarta sección presenta el caso brasileño en donde se menciona la inclusión del concepto de paisaje cultural en las políticas brasileñas de salvaguarda del patrimonio cultural; asimismo, a vuelo de pájaro los retos y oportunidades en la gestión patrimonial. Por último, en las reflexiones finales, se reitera la necesidad de repensar la gestión de las ciudades y territorios patrimoniales hacia una visión que abarque lo cultural (material e inmaterial) y lo natural, incorporando el pensamiento complejo.

Se quiere dejar asentado que este ensayo tiene como propósito abrir la discusión sobre el tema; se está consciente de la necesidad de profundizar en cómo gestionar las ciudades patrimoniales más allá de las áreas o distritos “patrimonializados”. El texto se basa en la selección de autores que se consideraron oportunos para justificar la argumentación del trabajo, asimismo de la experiencia de la autora en trabajos previos sobre conservación del patrimonio cultural y también de la vivencia en campo de los casos de estudio seleccionados.

1. Biodiversidad y patrimonio culturales

La biodiversidad cultural se ha convertido en un campo novedoso de conocimiento, suscitando innumerables debates en la academia, en los medios políticos y diplomáticos. De esa discusión surgió el concepto de bioculturalidad. Según Toledo, Barrera-Bassols y Boege (2019) el concepto de bioculturalidad surge de los aportes de distintos campos del conocimiento como la biología, ecología y biogeografía en los temas de la diversidad biológica; y por otro lado están los estudiosos de la antropología, lingüistas y etnólogos preocupados por la diversidad cultural. Al respecto, se comenta que este concepto ofrece una perspectiva novedosa, sistémica y fundamen-

talmente basada en la integración de saberes que antes operaban de manera aislada. Al respecto Toledo et al. (2019) dicen sobre la bioculturalidad:

(...) sus aportes contribuyen a entender procesos actuales en íntima relación con la crisis de las relaciones entre sociedades y el entorno natural, los conflictos interculturales, la historia de la especie humana, la expansión de la civilización industrial y la construcción de un futuro con justicia, salud, equilibrio y paz. (p.7)

Por lo tanto, la biodiversidad cultural debe ser vista como un instrumento de análisis de la realidad contemporánea, pues la visión compleja que presenta ayuda en estudios con perspectivas más incluyentes y no limitadas a un campo disciplinar específico.

En la actualidad, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, Ciencia y Cultura (UNESCO) y la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (IUCN por sus siglas en inglés) han adoptado la visión biocultural y como consecuencia han organizado diversos encuentros sobre el tema, como por ejemplo el Congreso internacional sobre diversidad biológica y diversidad cultural en Canadá en 2010. También a partir de este concepto se han implementado en la práctica proyectos vinculados al desarrollo rural, además de redes de investigación como la Red sobre el Patrimonio Biocultural de México (Toledo et al., 2019).

El enfoque de la bioculturalidad posibilita una mejor planificación y organización de los territorios culturales amenazados por la globalización, que ha provocado el uso excesivo de los recursos naturales en detrimento de extensos sectores sociales y naturales, según Balcázar la protección, conservación y uso racional de la naturaleza “en conjunto a la organización de los territorios donde se asientan las sociedades acordes a usos y costumbres, deben formar parte esencial de la ordenación territorial mediante políticas de planificación ambiental” (Balcázar, 2011, p. 284).

En lo que respeta a la biodiversidad cultural, aspecto que interesa sobremanera en este trabajo, la genética y la lingüística actúan como el cimiento sobre el cual se manifiesta la enorme variedad de expresiones culturales materiales e inmateriales, así “las creencias, conocimientos, instrumentos y herramientas,

arte, arquitectura, vestimentas y la amplia gama de elementos que el hombre deifica como las montañas, las plantas, los animales, los hongos, los manantiales, los vientos, las tormentas, las estrellas” (Toledo, et al., 2019, p 14) son ejemplos del amplio espectro de la biodiversidad cultural en el mundo.

Como se puede observar, el patrimonio material e inmaterial son expresiones culturales que denotan la cuidadosa observación que el ser humano ha ejercido sobre el entorno que habita, “mantenidas, transmitidas y perfeccionadas a través de largos periodos de tiempo, sin las cuales la supervivencia de los grupos humanos no hubiera sido posible” (Toledo, et al., 2019, p 14).

El ser humano, a través de la cultura, logra interactuar con la naturaleza a partir de la socialización y simbolización de sus actos; por lo tanto, el planteamiento de la bioculturalidad incorpora la relación indisoluble entre humano-cultura y naturaleza; asimismo permite ampliar el concepto de patrimonio cultural e incorporar la cultura y la tradición como fundamentales en la búsqueda de la sostenibilidad (Balcázar, 2010).

Este enfoque presentado posibilita “repensar las ciudades patrimoniales” y sus territorios, mediante una perspectiva integradora en la cual sean privilegiadas las relaciones sociales e identitarias de los individuos con su entorno construido, lo inmaterial y los recursos naturales. Bajo esta visión, el conocimiento y valoración patrimoniales adquieren un significado más cualitativo que cuantitativo al rebasar la visión materialista de obras excepcionales, para incluir las prácticas culturales vinculadas a los recursos materiales, inmateriales y el entorno natural.

1.1. *Paisaje cultural y paisaje urbano histórico*

Aspecto significativo en la evolución de la disciplina de la conservación patrimonial es el concepto de paisaje cultural aceptado por la UNESCO en 1992, el cual abrió una perspectiva más amplia sobre el patrimonio cultural, una vez que incorpora un conjunto de elementos del patrimonio en los que las “obras combinadas de la naturaleza y el hombre ilustran la evolución de la sociedad” (UNESCO, 1992). Esta noción de paisaje cultural además de lo material y construido incorpora el paisaje natural y las experiencias simbó-

licas de los habitantes del lugar. Como menciona Checa-Artasu (2018) “la intangibilidad del paisaje, lo que no se ve, pero está ahí y que es el resultado de la interrelación del hombre con el espacio geográfico, igualmente, convierte al paisaje en una construcción social y un producto cultural” (pp. 24-25).

Por otro lado, en la actualidad, las ciudades históricas son objeto de atención debido “a la calidad de sus espacios físicos, a la permanencia de su sentido de lugar, a la concentración de eventos culturales y artísticos como apoyo a la identidad local y a un mercado económico en auge” (Bandarin y Van Oers, 2014, p. 15), asimismo dichas ciudades históricas se “han convertido en íconos del turismo cultural global” (Bandarin y Van Oers, 2014, p. 15). La gestión del entorno urbano de las ciudades patrimoniales ha sido un reto; además, los procesos propiciados por la globalización generan tensiones que amenazan la conservación urbana.

Se ha observado como las áreas urbanas en distintas partes del mundo han perdido sus funciones tradicionales, con acelerados procesos de cambios que impactan tanto en los valores materiales como históricos, sociales y artísticos (Bandarin y Van Oers, 2014). En este sentido, existe coincidencia de parte de una amplia bibliografía sobre el tema de que el cambio de funcionalidad de los distritos históricos, lo que comúnmente se llama “centro histórico”, promovido por la turistificación, provoca alteración de valores del patrimonio cultural urbano, y es el principal motivo para la gentrificación, expulsando los habitantes locales a otras áreas de la ciudad como consecuencia de los elevados costos del suelo urbano⁴.

Gestionar las ciudades patrimoniales hacia un cambio de paradigma motivó al surgimiento del concepto de paisaje urbano histórico por parte de la Conferencia General de la UNESCO en 2011. Según la UNESCO, se define el paisaje urbano histórico como “(...) la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, lo que trasciende la noción de conjunto o centro histórico para abarcar el contexto ur-

⁴ Para ampliar sobre el tema de la gentrificación y cambios funcionales en los centros históricos latinoamericanos, se recomienda revisar el trabajo de Daniel Hiernaux-Nicolas “Patrimonio y turismo en centros históricos de ciudades medias. El caso de Querétaro, México: ¿Imaginario encontrados?” (2015).

bano general y su entorno geográfico (...)” (UNESCO, WHC, 2011, párr. 8).

De lo descrito con anterioridad, se puede afirmar que es insoslayable una nueva forma de enfocar la relación entre conservación del patrimonio material e inmaterial, el entorno natural y el desarrollo urbano. Se considera fundamental no perder de vista la relación humano-cultura-naturaleza para arribar a la sostenibilidad.

2. Los casos de estudio: México y Brasil

En América Latina los países con mayor número de sitios culturales y naturales inscritos en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO son México con 34 lugares y Brasil con 22 sitios. En lo que respecta a la diversidad biológica o biodiversidad⁵, Brasil ocupa el primer lugar a nivel mundial en lo que se refiere al número de plantas, animales y endemismos que son las especies de distribución restringida, mientras que México ocupa el quinto lugar (Toledo et al., 2019).

Otro dato interesante está relacionado con la diversidad lingüística que de alguna manera es el resultado de la diversidad cultural y refleja “las relaciones de dominación/subordinación y resistencia/hibridación entre diferentes personas, sociedades y civilizaciones” (Barrera-Bassols, 2003 como se citó en Toledo et al., 2019, p 22). En lo relacionado a la diversidad lingüística, México ocupa un lugar destacado como un país con alta diversidad lingüística y Brasil está entre los países con una diversidad lingüística media (Toledo et al., 2019).

Esta realidad presentada de México y Brasil es de gran importancia, no solo porque refleja la supervivencia de un proceso histórico natural y cultural de larga duración, sino que también son países en desarrollo, en los cuales los procesos de urbanización de los territorios culturales han repercutido en cambios que afectan sobremanera los ámbitos naturales y culturales. Derivado de lo anterior, es fundamental que las propuestas de conservación deben dar la vuelta a la visión tradicional, elitista y jerarquizada

⁵ En términos generales la diversidad biológica o biodiversidad, expresa toda la variedad de las formas de vida en la Tierra (Wilson, 1992 como se citó en Toledo et al., 2019, p. 20).

del patrimonio cultural y natural; el enfoque contemporáneo de la bioculturalidad es un camino que permite una correcta comprensión de la relación que debe guardar entre las partes materiales, inmateriales y naturales que componen las ciudades y los territorios culturales. A continuación, se presenta un panorama general de como se han desarrollado las políticas de gestión en lo relativo a la conservación del patrimonio natural y cultural en los países latinoamericanos seleccionados, con algunos ejemplos.

3. México: diversidad biocultural y gestión patrimonial

Como se dijo anteriormente, México es un país megadiverso, contiene el 10% de toda la diversidad biológica del planeta y una variedad lingüística que le adjudica el calificativo de mega cultural.

En México, el largo proceso de humanización de la naturaleza, producto de su historia cultural, social y ecológica ha hecho que cada especie de planta, grupo de animales, tipo de suelo o de paisaje, de montaña o manantial, casi siempre conlleve un correspondiente cultural: una expresión lingüística, una categoría de conocimiento, una historia o una leyenda, un significado mítico o religioso, un uso práctico, o una vivencia individual o colectiva. (Toledo et al., 2019, p. 39)

Los pueblos originarios mexicanos, ubicados principalmente en las áreas rurales del país, perpetúan costumbres milenarias, con aguda observación del medio físico-natural que reditúan en conocimientos tradicionales de importancia fundamental para la conservación de la bioculturalidad.

Como ejemplo se cita la cultura purépecha, la cual tiene sus antecedentes vinculados a la etapa prehispánica durante el periodo posclásico tardío (1200-1500 dC) en el occidente de México. Esta cultura se asentó en la cuenca del lago de Pátzcuaro y se extendió a lo que ahora es el estado de Michoacán. En la actualidad las áreas consideradas predominantemente purépechas son la cuenca lacustre de Pátzcuaro, la Sierra purépecha, La Cañada y la Ciénega de Zacapu. Es una cultura que conserva tradiciones socioculturales y formas de organización comunitaria muy propias, otro aspecto fundamental es que muchas comunidades conservan el idioma purépecha.

En la cultura purépecha como en otras culturas indígenas americanas, el vínculo con la naturaleza es básico. La visión cósmica celeste se trasplanta a la terrenal y de ella al inframundo, vinculadas a rituales dedicados a los dioses que rigen las fuerzas y los fenómenos de la naturaleza. (Azevedo y Torres, 2020, p. 5)

En función de lo que plantea Toledo et al. (2019) sobre la bioculturalidad, la gestión patrimonial del territorio cultural purépecha “se debe abordar bajo una mirada holística, con una perspectiva dinámica, con apoyo metodológico del pensamiento complejo y rebasando los modelos y fronteras disciplinares (Azevedo y Torres, 2020, p. 9) (Figuras 1 y 2).



Figura 1. Comunidad de Aranza en la Sierra Purépecha, Michoacán, México. Foto: archivo personal.



Figura 2. Mujer tejedora en Aranza, Michoacán. Foto: archivo personal.

3.1. Ciudades patrimoniales mexicanas

En lo relacionado al patrimonio cultural, interesa en este trabajo observar lo sucedido con las ciudades mexicanas que poseen un rico patrimonio cultural edificado. Algunas de estas ciudades han sido reconocidas en la lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO⁶. En todos los

⁶ Son diez las ciudades mexicanas que cuentan con el reconocimiento de patrimonio mundial: Centro histórico de Oaxaca, Centro histórico de Puebla, Centro histórico de la ciudad de México y Xochimilco, Ciudad histórica de Guanajuato y minas adyacentes, Centro histórico de Morelia, Centro histórico de Zacatecas, Centro histórico de Querétaro, Zona de monumentos históricos de Tlacotalpan, Ciudad fortificada de Campeche, Villa Protectora de San Miguel el Grande y Santuario de Jesús Nazareno de Ato-

casos, las acciones han sido enfocadas a las áreas centrales, también llamadas centros históricos, en las delimitaciones correspondientes a las declaratorias de “Zonas de monumentos históricos”, denominación adjudicada de acuerdo con la legislación federal mexicana. (Figuras 3 y 4)



Figura 3. Centro histórico de Morelia, Michoacán, México. Foto: archivo personal.



Figura 4. Baile de los viejitos, Centro histórico de Morelia, Michoacán, México. Foto: archivo personal.

El Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), a través de la Coordinación Nacional de Monumentos Históricos propone el proyecto de declaratoria de “Zona de monumentos históricos” a la Secretaría de Cultura y quien expide el decreto es el presidente de la República. Desde la década de 1970 a la fecha han sido declaradas 60 zonas de monumentos históricos en México. Las declaratorias reconocen los valores históricos y culturales de una localidad, permiten protegerlas legalmente y los distintos niveles de gobierno actúan juntos para conservarlas (INAH, 2022).

Es importante comentar que en México la “Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricos” publicada en 1972, con reforma vigente de febrero de 2018, rige lo relacionado con la investigación, protección, conservación, restauración y recuperación de los monumentos arqueológicos, artísticos e históricos y de las zonas de monumentos. Las ins-

tonilco (UNESCO <https://whc.unesco.org/es/list/?iso=mx&search=&>, acceso 28 de febrero de 2022).

tituciones encargadas son la Secretaría de Cultura, el Instituto Nacional de Antropología e Historia, el Instituto Nacional de Bellas Artes y Literatura y los demás institutos culturales del país, en coordinación con las autoridades estatales, municipales y la sociedad civil en general. Esta ley no contempla conceptos como paisaje cultural y paisaje urbano histórico; además, la clasificación que hace de los bienes culturales son materia de discusión, en función de los avances existentes sobre el tema en la actualidad (México, 2018).

En la lista de patrimonio cultural mundial, se observan sitios mexicanos que ya forman parte de una visión más integradora como el Paisaje de agaves y antiguas instalaciones de Tequila (2006), El Camino Real de Tierra Adentro (2010), el Sistema hidráulico del acueducto del Padre Tembleque (2015) y como sitio mixto que engloba lo natural y cultural está el Valle de Tehuacán-Cuicatlán-Hábitat originario de Mesoamérica (2018) (UNESCO 2022). Se observan en México, como en otras partes del mundo, políticas de gestión del patrimonio que obedecen a una visión separatista de conservación de lo natural y de lo cultural y a su vez de lo material e inmaterial. La idea de lo biocultural es reciente y todavía no incursiona en acciones integradoras.

Esta tradición de separar patrimonio edificado, inmaterial y la naturaleza genera políticas públicas poco incluyentes. Por ejemplo, en el caso de las ciudades patrimoniales, persiste la visión de considerar los centros fundacionales (centros históricos) como áreas aisladas de la ciudad, a pesar de la importante carga simbólica e identitaria que representan para la ciudadanía. Además, no se observa en las políticas de gestión, atención al potencial patrimonial cultural y natural de los territorios urbano-regionales.

La oferta cultural está reducida a los centros históricos y como menciona Borja “actualmente se ha desarrollado una economía urbana especulativa que se ha convertido en muchos casos en la actividad más rentable para acumular capital” (Borja, 2013, p. 11). Las acciones efectuadas en estas zonas son de maquillaje urbano, con ineficiente atención a la inclusión social y derechos culturales de los individuos.

Se advierte la carrera competitiva de estas ciudades patrimonializadas en la búsqueda de atraer mayor número de visitantes; esta situación lleva a la banaliza-

ción, se homogenizan los centros históricos y como consecuencia sus identidades locales se diluyen. Según Borja (2013) la gobernabilidad de los territorios urbano-regionales se convierte en un difícil desafío. En el caso mexicano, como en Latinoamérica en general, se observa una ocupación desmedida del suelo por parte de la iniciativa privada que borra la riqueza biocultural de los territorios y los reducen a una urbanización difusa con pérdidas patrimoniales irreparables.

3.2. Paisaje cultural agavero en Jalisco

Como ejemplo de paisaje cultural mexicano se expone la región agavera, la cual está ubicada en los municipios de El Arenal, Amatitlán, Tequila y Teuchitlán, en el estado de Jalisco. Este territorio cultural mexicano mereció formar parte de la lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO en la categoría de paisaje cultural. La inscripción de “El paisaje agavero y las antiguas instalaciones industriales de Tequila” se logró en 2006, después de un prolongado esfuerzo interinstitucional (Gómez, 2009).

Su importancia radica en la larga tradición del cultivo del agave y su procesamiento que “(...) ha conformado en el tiempo un paisaje constituido por campos agaveros, destilerías, haciendas y poblados característicos de Tequila” (Azevedo y Fuentes, 2016, p. 56). En este paisaje cultural se observa un claro ejemplo de la bioculturalidad descrita en párrafos anteriores, pues constituye una obra conjunta del ser humano y la naturaleza en un largo proceso histórico-cultural.

A pesar de los valores presentes en este territorio cultural, la gestión operada para su protección no ha sido suficiente para prevenir los riesgos de la patrimonialización. Cabrales (2008) comenta sobre las construcciones mediáticas asociadas al paisaje agavero y la fragilidad que presenta este territorio cultural, cuyas amenazas son: “la desigualdad social y la pobreza; el monocultivo agrario y turístico; los vacíos legales; la presión inmobiliaria; la contaminación; la falta de infraestructura asociada al turismo (Ruta del paisaje agavero) y el abuso de la imagen del tequila” (Cabrales, 2008, s/p) (Figuras 5 y 6).

Como se puede observar, mientras persista la visión patrimonial separatista y la disociación de los múltiples actores y disciplinas involucradas en la gestión

patrimonial, seguirán los riesgos que pueden llevar a la pérdida de valores identitarios de los sitios patrimoniales. En el caso mexicano será fundamental establecer políticas incluyentes, para llevar a la práctica proyectos para la conservación del patrimonio cultural y natural que sean socialmente equitativos y sostenibles.



*Figura 5. Paisaje agavero, Jalisco, México.
Foto: archivo personal.*



*Figura 6. Tequila, Jalisco, México. Foto:
archivo personal.*

4. Brasil: inclusión del concepto de paisaje cultural. Retos y oportunidades en la gestión patrimonial

Como ya se comentó, Brasil presenta una enorme bioculturalidad. La diversidad de paisajes, costumbres y lugares hacen de Brasil un país con una gran riqueza cultural y natural. El trabajo del Patrimonio Mundial en Brasil ha significado fructíferas colaboraciones con los gobiernos a nivel federal, estatal y municipal y también con la sociedad civil. Actualmente, el país cuenta con 22 bienes inscritos en la lista del Patrimonio Mundial, debido a su valor excepcional y universal para la cultura de la humanidad. De los 22 sitios del Patrimonio Mundial en Brasil, 14 son culturales, uno es mixto (Paraty) y siete son naturales (UNESCO, 2022).

En el caso de Brasil, el concepto de paisaje cultural incorporado por la UNESCO tuvo una importante repercusión en las políticas brasileñas. En la década de 1990, y más intensamente después del año 2000, el concepto de paisaje

cultural comenzó a incorporarse a las prácticas del Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional (IPHAN)⁷, proporcionando múltiples enfoques al patrimonio ambiental y paisajístico. Fue reglamentado como instrumento de conservación del patrimonio cultural brasileño en 2009, a través de la ordenanza 127. En la legislación brasileña se define “Paisaje Cultural Brasileño como una parte peculiar del territorio nacional, representativa del proceso de interacción entre el humano y el medio natural, al que la vida y la ciencia humana han impreso marcas o atribuido valores” (IPHAN, 2009).

Se puede enumerar el paisaje cultural generado por la relación entre el sertanejo y la Caatinga, el candango y el Cerrado, el Pantanal y el vaquero, el gaucho y la Pampa, el pescador y los barcos tradicionales, las tradiciones de la selva y los grupos indígenas, como otros tantos personajes y lugares que forman el mosaico de la riqueza cultural brasileña y la relación ejemplar entre el ser humano y la naturaleza. Con base en este concepto y en una visión multidisciplinar, las prácticas actuales del IPHAN buscan adoptar una perspectiva integradora, tomando el paisaje como vínculo entre artefactos culturales y naturales (IPHAN, 2009) (Figuras 7, 8, 9, 10).



Figura 7. Selva amazónica, Brasil. Foto: archivo personal



Figura 8. Catalao, comunidad en la Selva amazónica. Brasil. Foto: archivo personal.

⁷ El Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional (IPHAN) es una autarquía federal vinculada al Ministerio de Turismo que responde por la preservación del patrimonio cultural brasileño. Este organismo es responsable por la conservación y protección de los bienes culturales de naturaleza material e inmaterial. También responde por la salvaguarda y monitoreo de los bienes culturales brasileños inscritos en la Lista de Patrimonio Mundial. (<https://www.gov.br/iphan/pt-br/acesso-a-informacao/institucional/apresentacao>, consulta, 3 de junio de 2022)



Figura 9. Bahía de Todos los Santos, Brasil.
Foto: archivo personal.



Figura 10. Barrio de Pelourinho, Salvador, Bahía, Brasil. Foto: archivo personal.

Como se puede observar, en el caso brasileño, institucionalmente, el patrimonio ya se perfila con una visión más amplia al englobar la categoría de paisaje cultural en la legislación patrimonial; sin embargo, en la práctica, la aplicación de esta categoría patrimonial ha enfrentado dificultades. A continuación, se enumeran algunos de los problemas que se manifiestan para otorgar este nombramiento: seleccionar cual territorio cultural merece la categoría de paisaje cultural brasileño, en vista de que el país tiene una diversidad biocultural enorme; seleccionar los bienes materiales e inmateriales a registrar, pues es necesario estar atentos para contemplar cada vez más las identidades de los diferentes grupos que componen la sociedad brasileña, en atención a lo que determina el artículo n° 216 de la Constitución Federal de Brasil de 1988⁸, entre otros aspectos que dificultan aplicar la categoría de paisaje cultural.

⁸ El artículo 216 dice: “Constituyen patrimonio cultural brasileño los bienes de naturaleza material e inmaterial, tomados individualmente o en conjunto, portadores de referencias a la identidad, a la actuación y a la memoria de los diferentes grupos formadores de la sociedad brasileña, en los cuales se incluyen: I las formas de expresión; II los modos de crear, hacer y vivir; III las creaciones científicas, artísticas y tecnológicas; IV las obras, objetos, documentos, edificaciones y demás espacios destinados a las manifestaciones artístico- culturales; V los conjuntos urbanos y lugares de valor histórico, paisajístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico y científico” (Brasil, 1988).

4.1. Río de Janeiro, patrimonio mundial en la categoría de paisaje cultural urbano

Merece subrayar la inserción en la Lista de patrimonio mundial en 2012 de la ciudad de Río de Janeiro ya con la visión de paisaje cultural urbano. En la denominación dada de “Río de Janeiro, paisajes cariocas entre montañas y el mar” destaca la dimensión de la ciudad como asentamiento urbano excepcional más que el patrimonio construido que ésta contiene. Esta denominación engloba los elementos naturales clave que han inspirado el desarrollo urbano: desde las cumbres de las montañas del Parque Nacional de Tijuca hasta el mar. Incluye también los Jardines Botánicos, creados en 1808, la cumbre del Corcovado, con su famoso Cristo, las colinas que rodean la bahía de Guanabara y los amplios paisajes de la bahía de Copacabana, escenario de la cultura viviente de la ciudad. También se reconoce la inspiración artística que ha brindado a músicos, paisajistas y urbanistas (UNESCO, 2022) (Figuras 11, 12).



Figura 11. Vista de Rio de Janeiro, Brasil.
Foto: archivo personal.



Figura 12. Playa de Copacabana, Rio de Janeiro, Brasil. Foto: archivo personal.

La inserción de Rio de Janeiro en la lista de patrimonio mundial, abrió nuevas perspectivas en el Centro del Patrimonio Mundial, como la primera gran área urbana inscrita con el reciente criterio de Paisaje urbano histórico. Como se dijo con anterioridad, la categoría de paisaje urbano histórico fue adoptada por la UNESCO en 2011. Al respecto Bandarin y Van Oers (2014) comentan:

El concepto de Paisaje Urbano Histórico tiene efectivamente un ob-

jetivo: definir los principios operativos necesarios para asegurar modelos de conservación urbana que respeten los valores, tradiciones y ambientes de los diferentes contextos culturales. Ayudando así a redefinir el patrimonio urbano como el centro de un proceso de desarrollo espacial o, en otras palabras, reconociendo y poniendo en el lugar que le corresponde a la ciudad histórica como un recurso para el futuro. (p. 20)

Este concepto de paisaje urbano histórico supone una nueva forma de conservación de los entornos urbanos con miras en asegurar un futuro sostenible a partir de un marco normativo integrado. En el caso de Río de Janeiro, es importante comentar que los desafíos internos son grandes con relación a la gestión del patrimonio de la ciudad con una visión integral de lo natural, material e inmaterial. Además, está la necesidad de incorporar a la ciudadanía a través de una gestión compartida con los demás actores involucrados. En ese sentido, se necesita el establecimiento de espacios políticos, en los cuales los distintos actores sociales puedan lograr acuerdos sobre los intereses que involucran la inserción de la ciudad como patrimonio urbano histórico (Ribeiro, 2019).

Como se puede observar, la incorporación del concepto de paisaje cultural implica un cambio de paradigma en la conservación patrimonial. La inscripción de Río de Janeiro, una región metropolitana con más de 12 millones de habitantes ha significado la necesidad de introducir nuevas herramientas para la conservación de la ciudad. Se advierte que en el momento de la inscripción no se contaba con un plan de gestión y manejo, aspecto clave para el éxito de la gestión del patrimonio urbano en entornos complejos como el presentado.

Según Ribeiro (2019) la construcción de espacios políticos de gestión del patrimonio y de la ciudad a través del concepto de paisaje puede representar una transformación significativa en la forma como las instituciones oficiales responsables por el patrimonio pueden trabajar las ciudades con una visión integradora: “Es básico promover una gestión democrática y eficiente tomando en cuenta esta visión integral de paisaje cultural” (Ribeiro, 2019, p. 164).

Reflexiones finales

Las dos primeras décadas de siglo XXI han sido de reflexiones y cambios para

los interesados en la conservación patrimonial urbana. Se ha visto la necesidad emergente de repensar las ciudades patrimoniales “de cara a la evaluación de los éxitos y fracasos de más de medio siglo de políticas y programas de desarrollo, así como para examinar los desafíos futuros” (Bandarin y Van Oers, 2014, p. 271).

El modelo de desarrollo urbano, consecuencia de la globalización iniciada en las últimas décadas del siglo XX provocó una urbanización difusa y sin continuidad. Al respecto dice Borja (2013):

La revolución urbana iniciada en las últimas décadas del siglo XX está destinada a marcar decisivamente las sociedades humanas del siglo XXI. Efectos de la globalización, expresión de la sociedad de la información y desarrollo provocado por la omnipotencia del mercado ciertamente. Pero también por la debilidad relativa de las políticas locales, la débil estructuración de las sociedades urbanas y la ideología de la autonomía radical del individuo. (p.56)

Esta situación fue la que motivó desarrollar este ensayo, con la mirada puesta en las ciudades patrimoniales y territorios culturales latinoamericanos. Como se dijo al inicio de este escrito, lo expuesto es un primer acercamiento al tema, se está consciente de la necesidad de profundizar lo expresado en estas líneas en futuros trabajos.

El debate se centró sobre transitar de una visión clásica de conservación del patrimonio cultural enfocada primordialmente en la materialidad de los objetos culturales hacia lo inmaterial y la naturaleza bajo una visión integral. Es en este sentido que se abordó el concepto de “bioculturalidad”, como un instrumento de análisis de la realidad contemporánea que pudiera ayudar para alcanzar perspectivas más amplias en las propuestas de planificación y gestión de los territorios culturales.

Repensar las ciudades patrimoniales y sus territorio culturales desde la perspectiva de la bioculturalidad conduce al pensamiento complejo, a una visión sistémica y transdisciplinar.

Sobre el pensamiento complejo Edgar Morin (2019) argumenta que es un método de pensamiento nuevo, válido para comprender la naturaleza, la sociedad, reorganizar la vida humana y buscar solucio-

nes a las crisis de la humanidad contemporánea. Morin (2019) dice:

La dificultad del pensamiento complejo es que debe afrontar lo entramado (el juego infinito de inter-retroacciones), la solidaridad de los fenómenos entre sí, la bruma, la incertidumbre, la contradicción. Pero nosotros podemos elaborar algunos de los útiles conceptuales, algunos de los principios, para esa aventura, y podemos entrever el aspecto del nuevo paradigma de complejidad que debiera emerger. (p.33)

Se considera que el enfoque holístico que fundamenta el pensamiento complejo y la teoría de los sistemas complejos resulta ser un camino útil para comprender la complejidad que encierra el patrimonio cultural y natural y su acertada gestión.

Tradicionalmente, como se comentó con anterioridad, las políticas de gestión para la conservación y protección del patrimonio cultural incidieron exclusivamente en el patrimonio material. Los ejemplos presentados en los dos contextos latinoamericanos abordados: México y Brasil permitieron validar que cada contexto social, económico, cultural y físico geográfico engloba procesos dinámicos y diversos, a pesar de las categorías patrimoniales universales adoptadas por la UNESCO.

En este trabajo se reitera que lo inmaterial cobra fuerza en la medida que es una recreación permanente, al mismo tiempo dinámica e histórica y relacionada a la memoria colectiva de los grupos humanos. Por lo anterior, es imprescindible reconocer la complejidad del problema y buscar el equilibrio entre los intereses económicos y la preservación del patrimonio natural y cultural, sin descuidar el espíritu del lugar, que es a la vez singular e irremplazable, y en donde confluyen lo natural, material e inmaterial en la búsqueda de la sostenibilidad.

Referencias

- AZEVEDO, E., FUENTES, F. (2017). Paisaje cultural y conservación del patrimonio: Reflexiones en torno a ejemplos mexicanos. *Revista Relicario*, 4 (7), 43-67.
- AZEVEDO, E., TORRES, L. (2020). Modos de vida, sostenibilidad y patrimonialización de territorio purépecha, México. *PatryTer-Revista Latinoamericana y Caribeña de Geografía y Humanidades*, 3(5), 1-13. doi: <https://doi.org/10.26512/patryter.v3i5.25783>

- BALCÁZAR VÁZQUEZ, A. (2011). El espacio simbólico como reproductor de la sociedad. En M. del Roble Pensado (Coord.), *Territorio y ambiente: aproximaciones metodológicas* (pp. 283-300). Ciudad de México, México: Siglo XXI Editores.
- BANDARIN, F., VAN OERS, R. (2014). *El paisaje urbano histórico: la gestión del patrimonio en un siglo urbano*. Madrid, España: Abada Editores.
- BORJA, J. (2013). *Revolución urbana y derechos culturales*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- BRASIL (1988). *Constitución Política de la República Federativa de Brasil de 1988*. Recuperado de: <https://www.acnur.org/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0507.pdf>. Acceso: 23 de julio de 2022.
- CABRALES, L. F. (2008). Tequila: patrimonio territorial y turismo. En XXVIII Symposium Internacional de Conservación de Patrimonio Monumental. Turismo, Naturaleza, Patrimonio, ICOMOS, Puerto Vallarta, México.
- CHECA-ARTASU, M. (2018). Deconstruyendo el paisaje: un bien común y un derecho de todos. En E. García y A. Vaca. (Coords.), *Sostenibilidad: ¿Un extraño a la modernidad?* (pp. 21-39). Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.
- GÓMEZ, I. El plan de manejo para el Paisaje Agavero y las Antiguas Instalaciones Industriales de Tequila. El patrimonio cultural como detonador del desarrollo regional, antecedentes, compromisos y retos. *Apuntes*, 22(2), 124-141.
- HIERNAUX-NICOLAS, D. (2015). Patrimonio y turismo en centros históricos de ciudades medias. El caso de Querétaro, México: ¿Imaginario encontrados? En XV Encuentro de Geógrafos de América Latina, La Habana, Cuba.
- MORÍN, E. (2019). *Introducción al pensamiento complejo*. Barcelona, España: Gedisa Editorial.
- RIBEIRO DA COSTA, F. A. (2018). La sostenibilidad del carácter cultural de una comunidad. Criterios de diseño urbano. En E. García y A. Vaca. (Coords.), *Sostenibilidad: ¿un extraño a la modernidad?* (pp. 137-168). Guadalajara, México: Universidad de Guadalajara.
- RIBEIRO, R. W. (2019). Gestão da paisagem, gestão da cidade: quais os legados do Rio de Janeiro para o Patrimônio Mundial?. *Revista CPC*, 14(27), 144-166. doi: <https://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v14i27>
- TOLEDO, V. M., BARRERA-BASSOLS, N., BOEGE, E. (2019). *¿Qué es la Diversidad Biocultural?* Morelia, México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- INAH (2022). *Zonas de Monumentos Históricos*. Recuperado de <https://www.inah>.

gob.mx/zonas-de-monumentos-historicos. Acceso: 3 de junio de 2022.

IPHAN (2009). Paisaje Cultural Brasileño. Recuperado de <http://portal.iphan.gov.br>.

Acceso: 3 de junio de 2022.

IPHAN (2022). Página del Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional. Recuperado de

<https://www.gov.br/iphan/pt-br/acao-a-informacao/institucional/apresentacao>.

Acceso: 3 de junio de 2022.

MÉXICO (2018). Ley federal sobre monumentos y zonas arqueológicas, artísticas e históricas de 1972, con reforma de 2018.

Recuperado de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/131_160218.pdf.

Acceso: 5 de mayo de 2022.

UNESCO (1992). Reporte de la Reunión de Expertos en Paisaje Cultural, La Petite Pierre,

Francia. Recuperado de <http://www.unesco.org>. Acceso: 5 mayo de 2022.

UNESCO (2011). Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico, París, Francia, 2011. Recuperado de <https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-100.pdf>. Acceso: 5 de mayo de 2022.

UNESCO (2022). Lista de patrimonio mundial. Recuperado de <https://whc.unesco.org/es/list/?iso=mx&search=&>. Acceso: 3 de junio de 2022.

CIUDAD HISTÓRICO-TURÍSTICA. POLÍTICAS Y ACTORES QUE INCIDEN EN SU GESTIÓN. UN ESTUDIO REFLEXIVO

Leticia Arista Castillo⁹
Daniel Barrera Fernández¹⁰

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar el concepto teórico de la ciudad histórico-turística y las formas de interacción de políticas y actores en relación al desarrollo turístico y como inciden en su gestión y los retos que enfrenta en el inicio de la tercera década del siglo XXI. La metodología se lleva a cabo mediante una exploración teórica de los conceptos discursivos, así como de las políticas que intervienen en su gestión como una primera aproximación. Para el análisis se escogió la ciudad media de San Luis Potosí, que tiene su centro histórico inscrito en la lista del Patrimonio Mundial en 2010 por la UNESCO dentro del “itinerario cultural” del Camino Real de Tierra Adentro. El resultado es un marco teórico que apoya la comprensión de la contribución del turismo al desarrollo y puesta en valor de las ciudades medias de carácter patrimonial en México.

El turismo es actualmente una de las fuentes emergentes de desarrollo económico para algunos países de Latino América, lo que ha permitido el desarrollo e implementación de políticas en materia de turismo. En México el llamado turismo cultural en ciudades medias denominadas patrimonio mundial plantea la problemática sobre su gestión ya que inciden sobre este tipo de ciudades, diversas políticas, no solo las turísticas sino también las culturales, económicas y urbanísticas. Lo anterior no solo representa un reto para los gobiernos locales, sino para la población residente y la consecuente inmersión y prontitud con la que se renuevan y acondicionan sus centros históricos para hacerlos más atractivos. Los conceptos teóricos con los que nos encontramos merecen una reflexión, pues se han abordado desde distintas perspectivas y disciplinas como la antropología, las ciencias sociales y la urbanística por citar algunos. Esta investigación forma parte inicial del proyecto de investigación “Gobernanza turística del patrimonio en México”.

Palabras Clave: ciudad, histórico-turística, patrimonio.

Abstract

This article aims to analyze the theoretical concept of the historical-tourist city and the forms of interaction of policies and actors in relation to tourism development and how they affect its management and the challenges it faces at the beginning of the third decade of the century XXI. The methodology, is carried out through a theoretical explora-

⁹ Universidad Autónoma de San Luis Potosí. leticia.arista@uaslp.mx

¹⁰ Universidad de Sevilla. dbarrera@us.es

tion of discursive concepts, as well as the policies that intervene in their management as a first approximation. For the analysis, the medium-sized city of San Luis Potosí was chosen, which has its historic center inscribed on the World Heritage list in 2010 by UNESCO within the “cultural itinerary” of the Camino Real de Tierra Adentro. The result is a theoretical framework that supports the understanding of the contribution of tourism to the development and enhancement of medium-sized cities of a heritage nature in Mexico.

Tourism is currently one of the emerging sources of economic development for some Latin American countries, which has allowed the development and implementation of tourism policies. In Mexico, the so-called cultural tourism in medium-sized cities known as world heritage raises the problem of its management since various policies affect this type of city, not only tourism but also cultural, economic and urban planning. The foregoing not only represents a challenge for local governments, but also for the resident population and the consequent immersion and speed with which their historic centers are renovated and refurbished to make them more attractive. The theoretical concepts that we find deserve reflection, since they have been approached from different perspectives and disciplines such as anthropology, social sciences and urban planning to name a few. This research is an initial part of the research project “Tourism Governance of Heritage in Mexico”.

Keywords: city, historical-tourist, heritage

1. Introducción

En los centros de las ciudades encontramos una serie de hechos históricos acumulados en la traza urbana, desde monumentos aislados como objeto de conmemoración, pasando por viviendas modestas hasta grandes conjuntos arquitectónicos. Todos ellos configuran el rostro de la ciudad histórica, así su imagen urbana da testimonio de un tiempo, una técnica, una identidad local, regional o un país y pueden ser analizadas desde tres escalas; la arquitectónica, el asentamiento y el territorio. Esta cualidad histórica le ha llevado a la consideración de monumento y se ha definido particularmente como centro histórico, definición que de acuerdo con Chateloin (2008, p.10) es la más usada internacionalmente.

En lo que respecta a la conservación urbana son las ideas de Gustavo Giovannoni, incluidas en la Carta Italiana del Restauo (1931), sobre el valor de uso y el valor museal de los conjuntos urbanos a los que denomina “monumentos vivos” y al planteamiento de su integración al ordenamiento general del territorio que se inician o se anticipan las diversas políticas que se aplicaran en la revalorización de los centros históricos europeos.

El patrimonio como recurso comienza a esbozarse en el momento en que este es conceptualizado como un “bien”, es en el Convenio de la Haya (1954) donde por primera vez aparece el término de “bienes culturales” y define como “centros monumentales” aquellas áreas que comprendan un número considerable de bienes culturales. La Carta de Venecia (1964) hará extensiva la noción de monumento al sito urbano o rural que ofrece testimonio de una civilización particular, de una fase de la evolución, progreso o de un suceso histórico.

La Comisión Franceschini (comisión parlamentaria del gobierno italiano) incluyó en 1964 en sus formulaciones como bienes culturales a los centros históricos, definidos como; “aquellas estructuras de asentamiento urbano que constituyen una unidad cultural o una parte original y auténtica de asentamiento que testimonian los caracteres de una cultura urbana viva”. Las cartas publicadas y las convenciones internacionales sobre el patrimonio urbano arquitectónico jugarán un rol significativo en la intervención y conservación del patrimonio, especialmente en la década de los 70s, el uso de la expresión de bienes culturales se extenderá a los monumentos y sus elementos, conjuntos y lugares, mientras que el debate sobre el tema de la integración de los conjuntos históricos será abordado en el escenario internacional, así la Carta del Restauo (1972) expondrá las instrucciones para la tutela de los Centros Históricos concepto identificado y extendido a “todos los asentamientos humanos, (...), incluso si parcialmente se han transformado con el tiempo, y que posean particular valor de testimonio histórico, arquitectónico o urbanístico”.

Los centros urbanos se consideran históricos en tanto que son testimonio y documento de una cultura urbana del pasado de esta manera se reconoce el valor y significado de la estructura urbana, permitiendo el ingreso de la planificación urbana. Otro documento es la Recomendación de Nairobi (1976) relativa a la salvaguardia y función en la vida contemporánea de los conjuntos históricos bajo ideas de cohesión y homogeneidad de los valores urbano arquitectónicos.

En el devenir del tiempo la Carta de Cracovia (2000) actualiza las conceptualizaciones sobre el Patrimonio Cultural, pero hace énfasis sobre en que se trabajó sobre los mismos objetivos de la carta de Venecia, en cuanto a la actualización del concepto centro histórico nos encontramos con la de-

finición de ciudad histórica considerada como una unidad orgánica que para su conservación deberá planificarse de manera integrada tanto edificios como espacios urbanos destacando sus valores con la consecuente necesidad de gestionarlos. Menciona el turismo como algo positivo que necesita de estructuras y procesos que permitan la participación social, al tiempo que expresa que este puede ser también un riesgo, expone nuevamente la necesidad de medidas legales y administrativas para la protección.

2. Concepto y consideraciones sobre la ciudad histórica y su funcionalidad como destino turístico

Al tratar de precisar una definición sobre el uso de las áreas centrales de la ciudad histórica con base en los atractivos culturales llevo a Ashworth y Tunbridge (2000) a formular el concepto de ciudad histórico-turística, fundamentado en el uso y concentración de las actividades turísticas. Para definir esta área establece como premisa el precisar los límites de este sector no solo para identificarlo, sino para protegerlo legalmente, gestionarlo adecuadamente y así proteger sus valores patrimoniales.

Ashworth y Tunbridge (2000) afirman que el reconocimiento de la ciudad histórica como bien patrimonial comienza cuando se supera la consideración del bien aislado para incorporar el valor del conjunto edificado y de la trama urbana. Una de las características principales de la ciudad histórico-turística es la concentración de visitantes, atracciones y actividades de apoyo en un espacio urbano relativamente reducido (Barrera, Hernández, 2016), los factores que influirán en este espacio serán los característicos de la ciudad y los propios de los visitantes (García Hernández, 2003) es decir, aquellos elementos físicos del lugar (barreras, hitos, nodos, etc.) y al comportamiento de los visitantes en la ciudad, el cual estará determinado por el grado de conocimiento que tengan de esta. Un comportamiento a destacar es el motivado por la búsqueda de autenticidad pasada como forma de compensación a las carencias del presente así como a la idea de ocio y entretenimiento que genera una percepción atractiva (Ashworth y Tunbridge, 1999).

La ciudad histórica presenta valores estéticos, históricos, identitarios, de residencia de la memoria colectiva y de utilidad para mejorar la calidad

de vida y ha sido conceptualizada como centro monumental, centro histórico, conjunto y ciudad histórica. En la actualidad tiene una funcionalidad turística ya que concentra el recurso fundamental primario que es el patrimonio cultural material e inmaterial, que una vez identificado es activado mediante su promoción y puesta en uso (Barrera, Hernández, 2016). La acumulación de servicios, la información, la señalización callejera así como los recorridos urbanos y espacios tematizados ofrecidos al visitante marcan la importancia de esta área central de la ciudad (Lievouis, 2007).

**SISTEMA TURÍSTICO URBANO:
ÁMBITO DE LOS RECURSOS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS**



Figura 1. Funcionalidad del Sistema Turístico Urbano de la Ciudad Histórica. Fuente: Elaboración a partir del esquema presentado por Manuel de la Calle Vaquero, (2013).

El patrimonio cultural es un recurso básico, su ordenación y gestión deben tener presentes las necesidades relacionadas con la funcionalidad turística, con la cultura y el proyecto urbano. La gestión y una política turística para definir las acciones de adecuación para la visita turística deberá ir acompañada de planes y acciones derivadas de otros campos (Barrera-Fernández,

2013). La ciudad histórica es un sistema turístico urbano que observa tanto el ámbito de los visitantes como el ámbito de los agentes, los recursos y actividades turísticas. (Calle Vaquero, 2013). El ámbito de los recursos es el elemento primario y comprende el patrimonio cultural de la ciudad histórica, el paisaje y los eventos, el ámbito de las actividades turísticas se considera como un elemento complementario y comprende todo el sistema de acogida, tanto local como comercial, es decir transporte y alojamiento, comercios, servicios, etc. (Calle Vaquero, 2013, p. 117), (ver figura 1)

3. El Estado regulador de las políticas de la ciudad histórico-turística.

De forma histórica y continua la ciudad se ha encontrado subordinada al Estado a través de un control jurídico y político, por lo tanto la funcionalidad y complejidad de la ciudad histórico-turística presentará una variedad de actores, iniciativas y programas que requerirán de la convivencia de diferentes entidades administrativas en los tres ámbitos, más o menos de forma coordinada.

Para Brito (2009) las principales políticas que inciden en la adecuación de la ciudad histórico-turística son la gestión turística, urbana y cultural quedando implícita la política de desarrollo económico. Sin embargo, en las ciudades denominadas Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, existen recomendaciones internacionales que deberán observar. La planeación urbanística de la ciudad es un instrumento de las políticas urbanas locales para el bienestar social, lo turístico y el desarrollo económico, pues son las políticas públicas las encargadas de administrar, dirigir y regular como lineamientos de acción del Estado.

La intervención del Estado se efectuará por medio de la derogación de facultades y responsabilidades a los diferentes integrantes de la administración pública, que forman parte de los gobiernos locales (Rodríguez Sánchez, 2010). Al cumulo de integrantes se les denomina actores públicos o privados y sus decisiones conforman, el proceso de gobernanza turística enfocada en la gestión de conflictos de intereses pero también en las sinergias positivas tanto sociales, culturales, de protección del patrimonio y económicas para la funcionalidad turística de la ciudad.

La gestión establece espacios de relación entre los diferentes actores, mejora la toma de decisiones colectivas, establece sistemas de trabajo conjunto entre todos los actores involucrados y permite diseñar procesos de gestión y desarrollo que permeen todas las áreas que influyen o actúan en la ciudad histórico-turística. (Ver fig. 2) Por otra parte la planeación afirma Molina (2012) es un instrumento de la política que cambia de acuerdo a los procesos políticos, económicos y sociales. Por lo que se espera que las políticas turísticas tengan por finalidad minimizar los impactos negativos derivados del funcionamiento turístico como el deterioro del patrimonio cultural, tangible e intangible, la especulación del suelo y el aumento de la criminalidad, la planeación turística estará supeditada a la política nacional en materia de turismo que afecta la toma de decisiones en lo local.

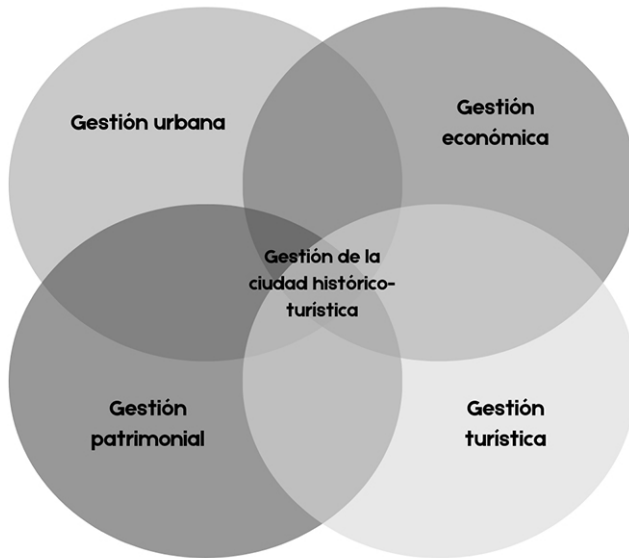


Figura 2. Confluencia de diferentes ámbitos de la gestión en la ciudad histórico-turística. Fuente: Elaborado propia a partir de Barrera-Fernández, (2013).

4. Políticas y gestión de la ciudad histórico-turística

El papel del turismo juega un rol importante en la economía de las localidades, genera empleo y es detonante para la regeneración urbana, el turismo también afecta el tejido social de la ciudad histórica, de este modo las políticas de bienestar social impactan de forma transversal a las políticas turísticas. En México la política nacional turística se construye siguiendo la línea de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Planeación, la Ley General de Turismo, el Plan Nacional de Desarrollo y los Programas Sectorial de Turismo, cada gobierno en turno genera una visión sobre cómo se conducirá en materia de turismo.

Las políticas turísticas y la gobernanza como proceso de nuevas redes de actores que intervienen en los destinos turísticos muestran una visión unidireccional que los procesos de gobernanza tienen, frente a las actuaciones políticas del turismo, pues favorecen, el desarrollo económico frente a la protección del patrimonio cultural (Arista-Castillo, 2017).

Tradicionalmente el turismo en el siglo pasado era predominantemente de sol y playa y la planeación estaba en grupos cerrados tanto públicos como privados (Molina, 2012). Es con el surgimiento de nuevas modalidades del turismo como el turismo cultural cuya motivación principal está relacionada con las visitas a lugares históricos incluidos los centros urbanos o la realización de actividades culturales, que a inicios de la década de los 90s, la planeación y las políticas comienzan a definirse desde criterios participativos, incorporando la visión de diferentes actores; turistas, empresarios, comunidad local y Estado. Molina (2012), (ver fig. 3).

La utilización del turismo en las últimas dos décadas no solo ha permitido el desarrollo de las economías locales, sino que también ha impulsado la regeneración urbana permitiendo acceder a fondos reservados para ciudades con patrimonio cultural con las consecuencias tanto positivas como negativas que conlleva este beneficio, en relación con aspectos como la mejora de la imagen urbana, la simplificación del espacio urbano, la selección patrimonial y la pérdida de diversidad de actividades y usuarios en la ciudad histórica. Por otra parte los gobiernos locales se han dado a la tarea de formular

La ciudad de San Luis Potosí

El Plan Nacional de Desarrollo de 1989-1994, en materia de política cultural contemplaba la acción gubernamental conjuntamente con la participación de los sectores social y privado de proteger los bienes y valores que conforman el patrimonio cultural, procedente de esta política es el Decreto de Zona de Monumentos Históricos para de la ciudad de San Luis Potosí de 1990. Durante la primera década del siglo XXI el gobierno local y las instituciones públicas y privadas de buscar la candidatura de la ciudad como patrimonio de la humanidad y será en 2010 cuando entre en la lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO dentro del “Itinerario Cultural” del Camino Real de Tierra Adentro, derivado de lo anterior surgió la imperante necesidad de contar con el Plan Parcial de Conservación y el Plan de Manejo del Centro Histórico, a través de estos instrumentos buscará beneficiar la imagen urbana e infraestructura con obras y proyectos que impulsen el centro histórico. Una de las primeras acciones es la delimitación del perímetro (ver fig. 4)

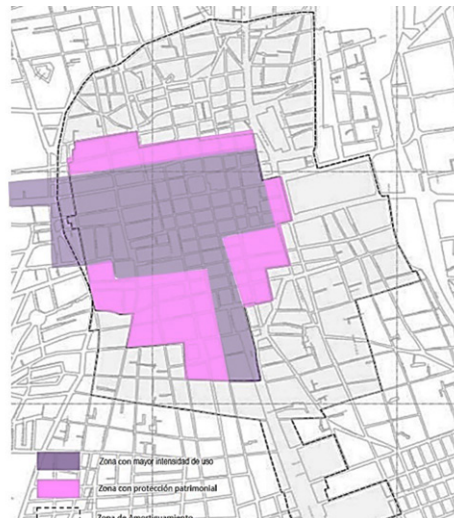


Figura 4. Perímetro zona de protección de la ciudad histórica de San Luis Potosí. Fuente: Elaboración con base en el Plan de Manejo del Centro Histórico, (POESLP, 2015, p. 28).

La política urbanística se encarga de manera directa de varios aspectos que inciden en el uso turístico, que se pueden englobar en los siguientes puntos afirma Barrera-Fernández (2013), gestión de la concentración excesiva de los visitantes tanto espacial como temporalmente, medidas para evitar la creación de espacios monofuncionales turísticos, demanda de instalaciones cada vez más grandes y complejas; acceso hacia la ciudad histórica y movilidad dentro de ella y sobreexplotación de unos pocos bienes patrimoniales junto con el abandono del resto. En cuanto a los componentes principales al momento de definir acciones para adecuar la ciudad no solo para su recuperación y rehabilitación como un bien social, se realiza con el objetivo de adecuarla para su funcionalidad turística, aquí intervendrán diversas leyes y programas como la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí (2018), que incluye un apartado acerca del patrimonio cultural arquitectónico y la conservación, recuperación e identificación del mismo en el Estado, a fin de procurar el óptimo mantenimiento de los edificios, monumentos, plazas públicas, parques y en general todo aquello que corresponda a su patrimonio natural, cultural y arquitectónico. Ley de Protección del Patrimonio Cultural para el Estado de San Luis Potosí, (2005), que establece los principios generales para regular la protección y rescate, conservación y salvaguarda del patrimonio cultural. Por otra parte encontramos los instrumentos de acción como el Plan Municipal de Desarrollo de San Luis Potosí (2018-2021), el Plan Parcial de Conservación del Centro Histórico de San Luis Potosí, PPCCH (2007), es una herramienta de monitoreo que permite dejar constancia de avance o retroceso en el campo de la conservación y adecuación urbana, recientemente se introdujo la política de desarrollo urbano sustentable por lo que se busca regular y orientar las estrategias de conservación, salvaguarda e inclusión del diseño universal en la ciudad histórica. El Reglamento de Conservación del Centro Histórico de San Luis Potosí (2009) tiene la función de coadyuvar con la preservación de las características físicas, ambientales, culturales, del paisaje urbano, natural y cultural, de monumentos históricos y artísticos, zonas típicas y de edificación tradicional y popular; la recuperación y ordenamiento de las mismas, para preservar la imagen urbana, así como la conservación, protección y promoción del patrimonio tangible e intangible. El Plan de Manejo del Centro

Histórico (2014) Instrumento base para la gestión, planeación, siendo una herramienta derivada de los planes de desarrollo federal, estatal, municipal y del PPCCH 2007, siendo básicamente una agenda de proyectos en los rubros de Conservación, Patrimonio, Movilidad, Desarrollo Urbano, Social, Económico y Turístico. (Ver tabla 1)

DEPENDENCIAS E INSTITUCIONES FEDERALES

CONACULTA. Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
INAH. Instituto Nacional de Antropología e Historia.
INBA. Instituto Nacional de Bellas Artes.
SEDATU. Secretaría de Desarrollo Urbano Agrario, Territorial y Urbano.
SECTUR. Secretaría de Turismo

DEPENDENCIAS, ORGANISMOS E INSTANCIAS

SEDUVOP. Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas.
Dirección de Patrimonio Cultural, en la Secretaría de Cultura.
Consejo Consultivo del Centro Histórico.
Fideicomiso para el Rescate del Centro Histórico de San Luis Potosí (2012)
UASLP. Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

ÁMBITO MUNICIPAL

Consejo del Centro Histórico. (Unidad de Gestión).
H. Ayuntamiento de San Luis Potosí. Coordinación del Centro Histórico.
Asociación Civil “Nuestro Centro”.

ÁMBITO CIVIL, EMPRESARIAL Y ONG’s

Consejo Internacional de Sitios y Monumentos (ICOMOS) México
Colegio de Arquitectos de San Luis Potosí (COASLP)
Colegio de Ingenieros Civiles (COICSLP)
Cámara Nacional de Comercio y Servicios Turísticos (CANACOSERVYTUR)
Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA)
Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y Alimentos Condimentados,
San Luis Potosí S. L. P. (CANIRAC)
Industriales Potosinos AC (IPAC)
Asociación de Guías de Turismo de San Luis Potosí

Tabla 1. Dependencias y organismos que inciden en el centro histórico de San Luis Potosí. Fuente: Elaboración propia, (Arista-Castillo, 2017).

Conclusiones

El patrimonio es un recurso político que se usa para dar legitimidad a una realidad social específica, dividiendo a la gente entre “ellos” y “nosotros”, por tanto los turistas deben sentir que el patrimonio seleccionado es especialmente relevante para ellos (Barrera-Fernandez, 2013). En este punto, Poria y Ashworth (2009) distinguen la patrimonialización de la conservación. Mientras que la conservación busca proteger un pasado lo más real y objetivo posible, la patrimonialización se refiere al uso y abuso de un pasado a menudo inventado para satisfacer el turismo y elegido para la ocasión. San Luis Potosí, surge al igual que otras 7 ciudades como Zona de Monumentos cuando el gobierno de Carlos Salinas de Gortari estaba adoptando políticas neoliberales que buscaban una mayor inserción en el mercado global turístico, incentivando un turismo más receptivo y una mayor apertura a las inversiones extranjeras, al mismo tiempo emergían a nivel mundial nuevas formas de turismo, alejadas ya del tradicional turismo de sol y playa, que llevaría a los gobiernos locales de varias ciudades medias del interior de la república mexicana, junto a la política nacional turística a detonar sus centros históricos para consumo del turismo cultural urbano, trayendo consigo una serie de rehabilitaciones y/o regeneraciones urbanas finales del siglo pasado y a la acuciante necesidad de colocar en la lista del patrimonio mundial de la UNESCO a sus ciudades. Con esta política otras instituciones federales también se vieron impactadas como la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU), encargada de las políticas públicas sobre la planificación y ordenamiento territorial, el desarrollo urbano y rural, así como de la vivienda, ya que las áreas de acogida turística eran centros de población urbana generándose programas como el de “Hábitat vertiente Centros Históricos”, así como compromisos gubernamentales, tal es el caso del realizado con la pasada administración de Enrique Peña Nieto para San Luis, llamado CG-50 “Rehabilitar, Recuperar y Conservar, con el Gobierno Estatal el Centro Histórico de la Ciudad de San Luis Potosí, Etapa V”, otros programas de donde se obtendrían fondos son del “Desarrollo Regional Turístico Sustentable y Pueblos Mágicos” de la SECTUR. Por su parte la Secretaría de Desarrollo Urbano, Vivienda y Obras Públicas, SEDUVOP con programas de desarrollo urbano y fondos como

“Programas Regionales, Fondo Metropolitano, Programa del Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF) del Ramo 23, iniciándose una serie de proyectos urbanos para la funcionalidad turística y mejora de la imagen urbana, así como la definición de perímetros de protección y reconocimiento del patrimonio histórico y artístico. Con estas nuevas tendencias en el turismo la ciudad histórica sería considerada como un recurso y una de las industrias más transversales, con una diversidad de actividades que se desarrollan en torno a este sector con una aportación de más del 9 por ciento al Producto Interno Bruto (PIB) mundial que hacen a este sector muy atractivo para muchos países a nivel global. Santana Talavera (2022) consideran al turismo como un motor del sistema capitalista, que puede ser responsable pero no sostenible, con empleos precarios, con sistema muy variado y una fuerte tendencia a la gentrificación y exclusión que especializa los territorios, además de grandes demandantes de logística. Esta economía compleja tiende a ser flexible y resiliente, pues a pesar de la pandemia México se colocó en tercer lugar solo después de Italia y Francia en 2020 en ser más visitado a nivel mundial con 20 millones de turistas (OMT, 2022).

La Referencias

ARISTA CASTILLO LETICIA. (2017). Turismo y Gobernanza en la Conservación del patrimonio rural en México. Armadillo de los Infante, San Luis Potosí. International Journal of Scientific Management and Tourism, vol. 3, n°1, pp. 313-337.

ASHWORTH GJ, TUNBRIDGE JE. The tourist-historic city. Retrospect and the Prospect of Managing the Heritage City. Oxford: Pergamon; 2000.

ASHWORTH GJ, TUNBRIDGE JE. Old cities, new pasts: Heritage planning in selected cities of Central Europe. Geojournal. 1999; 49: 105-116.

CARTA DE CRACOVIA 2000: Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido.

CONSEJO SUPERIOR DE ANTIGÜEDADES Y BELLAS ARTES. (1931). Carta Italiana del Restauo

UNESCO. (1954) Convención de la Haya para la Protección de bienes Culturales <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/78210/convencionhaya-1.pdf>

BARRERA FERNÁNDEZ DANIEL. (2013). Políticas incidentes en la adecuación

turística de la ciudad histórica, AGIR, Revista Interdisciplinaria de Ciencias Sociales e Humanas, Año 1, vol. 1, n°5, pp. 94-120.

BARRERA-FERNÁNDEZ, D., HERNÁNDEZ-ESCAMPA, M. (2016). El impacto de la política urbanística en la gestión de la ciudad histórico-turística: un estudio comparativo. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 14, n° 3, pp. 705-724.

BRITO M. Ciudades históricas como destinos patrimoniales. Una mirada comparada: España y Brasil. Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura; 2009.

CALLE DE LA, VAQUERO, MANUEL. (2001). Las ciudades históricas españolas como destinos turísticos. Patrimonio cultural y sistema de acogida local, Revista PH 36, Especial Monográfico: Turismo en ciudades históricas / Monográfico / Dossier, pp. 116-123.

Carta Internacional sobre la Conservación y la Restauración de Monumentos y de Conjuntos Histórico-Artísticos. II Congreso Internacional de Arquitectos y Técnicos de Monumentos Históricos, Venecia 1964. Adoptada por ICOMOS en 1965.

CARTA DEL RESTAURO (1972). Asambleas realizadas en Roma.

CHATELOIN FELICIA. (2008). El centro histórico ¿concepto o criterio en desarrollo? Arquitectura y Urbanismo, vol. XXIX, núm. (2-3), pp. 10-23. <https://www.redalyc.org/pdf/3768/376839855003.pdf>

GARCÍA HERNÁNDEZ M. Turismo y conjuntos monumentales. Valencia: Tirant lo Blanch; 2003.

GOB. EDO. SLP. (30/07/2005). Ley de Protección del Patrimonio Cultural para el Estado de San Luis Potosí, Periódico Oficial Edición Extraordinaria.

GOB. EDO. SLP. (17/07/2018). Ley de Desarrollo Urbano del Estado de San Luis Potosí, Periódico Oficial Edición Extraordinaria.

GOB. EDO. SLP. (2018-2021). Plan Municipal de Desarrollo de San Luis Potosí, H. Ayuntamiento Municipal, San Luis Potosí. <https://slp.gob.mx/cefim/Documentos%20compartidos/PMD/2018-2021/PMD%202018-2021%20C3%A1rdenas.pdf>

GOB. EDO SLP. (2007). Plan Parcial de Conservación del Centro Histórico de San Luis Potosí,

GOB. EDO. SLP. (17/12/2009). Reglamento de Conservación del Centro Histórico de San Luis Potosí, H. Ayuntamiento, San Luis Potosí.

GOB. EDO. SLP. (07/03/2015). Plan de Manejo del Centro Histórico, Periódico

Oficial del Estado Edición Extraordinaria.

LIEVOIS E. (2007). The tourism interaction system: a new approach on the geography of inner city tourism. Comunicación presentada en el 44th Congress of the European Regional Science Association.

LLORCA, JAVIER. (23/03/2017). La gobernanza turística y su importancia en la planificación de destinos. En línea: <https://revistadigital.inesem.es/gestion-empresarial/gobernanza-turistica/>

OMT. (2022). Ranking Mundial del Turismo, Organización Mundial del Turismo, <https://www.gob.mx/sectur/prensa/omt-confirma-que-mexico-se-ubico-como-el-3er-pais-mas-visitado-y-el-13-en-captacion-de-divisas-turisticas-en-2020>

PORIA Y, ASHWORTH GJ. (2009). Heritage tourism: current resource for conflict. *Annals of Tourism Research*, 36 (3): 522-525.

RODRÍGUEZ SÁNCHEZ LUZ C. (2010). Evolución y transformación del espacio público en el actual centro histórico de la ciudad de México: una visión a través de las políticas urbanas, 1928-1953. Tesis doctoral, Instituto Mora.

SANTANA TALAVERA, AGUSTÍN. (2022). Conferencia: “Turismo, deseos, expectativas e incertidumbres del desarrollo, Centro Universitario de la Costa de la UDG, <https://www.facebook.com/CUCostaUDG/videos/569198284207848>

UNESCO. (1976). Carta de Nairobi, Actas de la Conferencia General, 19a reunión.

EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN LUIS POTOSÍ, MÉXICO: PERCEPCIONES CIUDADANAS SOBRE LA INSEGURIDAD

José Guadalupe Rivera González¹¹

Resumen

En este trabajo se presenta un recorrido por las diferentes etapas de la historia por las que ha transitado la ciudad de San Luis Potosí y su centro histórico. Posteriormente me centraré en el tema del nombramiento del centro histórico como patrimonio de la humanidad y sobre el tema de la percepción que tienen un grupo de personas locales sobre la seguridad-inseguridad de dicho centro histórico, para eso se presentaron datos derivados de un proyecto de investigación ejecutado en el año 2016 y que permitió generar un diagnóstico sobre la infraestructura policial para atender al turismo que visita el centro histórico y conocer sus fortalezas, pero también sus debilidades y finalizar con una reflexión acerca de los temas pendientes que se tienen en la gobernanza del patrimonio del centro histórico..

Palabras clave: Centro histórico, patrimonio de la humanidad, inseguridad.

Abstract

This paper presents a journey through the different stages of history through which the city of San Luis Potosí and its historic center have passed. Later I will focus on the issue of the designation of the historic center as a world heritage site and on the issue of the perception that a group of local people have about the security-insecurity of said historic center, for that data derived from a project of research carried out in 2016 and that allowed to generate a diagnosis on the police infrastructure to attend to the tourism that visits the historic center and to know its strengths, but also its weaknesses and end with a reflection on the pending issues that are in governance of the heritage of the historic center..

Key words: Historic center, heritage of humanity, insecurity.

1. Introducción

Los centros históricos de México no están al margen de los problemas que se hacen presentes en la agenda urbana a nivel internacional, nacional y local;

¹¹ Profesor-Investigador de la FCSyH/UASLP. Email: joserivera@uaslp.mx

por lo tanto, en sus límites se hacen presentes los siguientes problemas: alta presencia del llamado comercio informal, hacinamiento, congestionamiento vial, contaminación del aire, transporte inadecuado, movilidad, inseguridad, delincuencia, procesos de degradación social y ambiental. Lo anterior ha traído como consecuencia que vivir, transitar y visitar estos espacios se volviera una experiencia poco atractiva para los ciudadanos locales y también para los turistas nacionales y extranjeros. Ante estas circunstancias se ha vuelto necesarias estrategias de recuperación y rehabilitación; acciones necesarias no sólo para generar una identidad, sino como una alternativa económica y social para aquellos grupos-actores que quieran transitar y visitar los centros históricos. Lo anterior ha motivado la toma de acciones, las cuales han estado encaminadas a lograr la recuperación de los centros históricos a partir de programas que contemplan el remozamiento y la aplicación de diferentes marcos normativos para encauzar una recuperación integral de estos espacios (Zarate Hernández, 2008; Couloum, 2010; Pineda Alma y Mauricio Velasco, 2018).

En México esas opciones han sido las declaratorias que han logrado varios centros históricos como zona de monumentos históricos por parte del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH)¹² y las declaratorias

¹² En el caso del centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí, fue un 19 de diciembre de 1990, bajo la administración federal del presidente Carlos Salinas de Gortari, fue cuando se publicó el decreto bajo el cual se declaró una Zona de Monumentos Históricos en la Ciudad. La zona de monumentos históricos materia de este Decreto, comprende una área de 1.93 kilómetros cuadrados y tiene los siguientes linderos: Perímetro "A". - Partiendo del punto identificado con el numeral (1); situado en el cruce de los ejes de la avenida Manuel José Othón y la calle sin nombre, que limita a la alameda por el oriente; continuando por el eje de la calle sin nombre, que limita a la alameda por el oriente hasta su cruce con el eje de la avenida Universidad (2); siguiendo por el eje de la avenida Universidad hasta el entronque con el eje de la calle Negrete (3); prosiguiendo por el eje de la calle Negrete hasta su intersección con el eje de la calle Primero de Mayo (4); siguiendo por el eje de la calle Primero de Mayo hasta el entronque con el eje de la calle General Miguel Barragán (5); continuando por el eje de la calle General Miguel Barragán hasta su cruce con el eje de la calle Independencia (6); prosiguiendo por el eje de la calle Independencia hasta el entronque con el eje de la calle Martínez Castro (7); continuando por el eje de la calle Martínez Castro hasta su intersección con el eje de la calle Bolívar (8); siguiendo por el eje de la calle Bolívar hasta su cruce con la calle Venustiano Carranza (9); continuando por el eje de la calle Venustiano Carranza hasta el entronque con el eje de la calle Independencia (10); prosiguiendo por el eje de la calle Independencia hasta su intersección con el eje de la calle Alvaro Obregón (11); continuando por el eje de la calle Alvaro Obregón hasta su cruce con el eje de la calle Damián Carmona (12); siguiendo por el eje de la calle Damián Carmona hasta el entronque con el eje de la calle Mariano Arista (13); prosiguiendo por el eje de la calle Mariano Arista hasta su intersección con el eje de la calle Miguel Hidalgo (14); siguiendo por el eje de la calle Miguel Hidalgo hasta su cruce con el eje de la calle González Bocanegra (15); continuando por el eje de la calle González Bocanegra hasta el entronque con la calle Juan Sarabia (16); prosiguiendo por el eje de la calle Juan Sarabia hasta su cruce con el eje de la avenida Manuel José Othón

como Patrimonio Histórico de la Humanidad por parte de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), con lo que se pretende asegurar su permanencia y recuperación, pero también se busca incentivar al consumo de estos centros ya intervenidos como espacios y territorios para atraer un mayor número de turistas nacionales y extranjeros. Por lo tanto, muchos centros históricos han sido intervenidos y con ello han visto como adquieren nuevos valores y nuevos significados. En ello, el centro histórico de San Luis Potosí no ha permanecido

(17); continuando por el eje de la avenida Manuel José Othón hasta su intersección con el eje de la calle sin nombre, que limita a la alameda por el oriente siendo el numeral (1); cerrándose así el perímetro “A”. Perímetro “B”.- Partiendo del punto (2) del perímetro “A”, situado en el cruce de los ejes de la avenida Universidad y la calle sin nombre, que limita a la alameda por el oriente; siguiendo por el eje de la avenida Universidad hasta su cruce con el eje de la calle Guillermo Prieto (18); prosiguiendo por el eje de la calle Guillermo Prieto hasta el entronque con el eje de la calle José María Flores (19); continuando por el eje de la calle José María Flores hasta su intersección con el eje de la calle Parrodi (20); siguiendo por el eje de la calle Parrodi hasta su cruce con el eje de la calle Peña y Peña (21); prosiguiendo por el eje de la calle Peña y Peña hasta el entronque con el eje de la calle José María Morelos (22); continuando por el eje de la calle José María Morelos hasta su intersección con el eje de la calle Fernando Rosas (23); siguiendo por el eje de la calle Fernando Rosas hasta su cruce con el eje de la calle Bolívar (24); prosiguiendo por el eje de la calle Bolívar hasta el entronque con el eje de la calle Reforma (25); continuando por el eje de la calle Reforma hasta su intersección con el eje de la calle Veinte de Noviembre (26); siguiendo por el eje de la calle Veinte de Noviembre hasta su cruce con el eje de la avenida Manuel José Othón (27); cerrándose de esta forma el perímetro “B”.

ARTICULO 3o.- Se determina que las características específicas de la zona de monumentos históricos, materia de este Decreto, son las siguientes:

a).- Está formada por 218 manzanas que comprenden edificios con valor histórico, construidos entre los siglos XVI al XIX, en los que se combinan diversas manifestaciones propias de cada etapa histórica y de los cuales 18 fueron destinados en alguna época al culto religioso; entre ellos pueden señalarse: la Catedral de Nuestra Señora de la Concepción, el Ex-Seminario Conciliar, El Ex-Convento y Templo de San Francisco y San Agustín; los templos de Nuestra Señora del Rosario y San Juan de Dios, del Sagrario o Compañía, Loreto, San Miguel Arcángel, del Carmen, San José, Espíritu Santo, Nuestra Señora de la Salud, San Sebastián y anexos, y el de la Tercera Orden, además de las capillas de Aranzazú y Guadalupe. Entre las referidas edificaciones, otros inmuebles fueron destinados a fines educativos, asistenciales, al servicio y ornato públicos o al uso de autoridades civiles y militares, entre los que se pueden señalar: Palacios de Gobierno y Municipal, Caja Real, Teatro de la Paz, edificio central de la Universidad, Palacio Monumental y la Caja de Agua. Los edificios restantes son inmuebles civiles de uso particular en los que sus partidos arquitectónicos, elementos formales y fisonomía urbana, reflejan las épocas barroca y neoclásica que caracterizan a la ciudad, por lo que, en conjunto, adquieren especial relevancia para la armonía de esta zona cuya conservación integral es de interés nacional.

b).- La zona se caracteriza, asimismo, por sus plazas y jardines entre los cuales pueden señalarse: Armas o Hidalgo, Fundadores, San Francisco, Aranzazú, Colón, Lerdo de Tejada, San Miguelito, General Escobedo, del Carmen, San Agustín, Ponciano Arriaga y la Alameda Juan Sarabia.

c).- La zona de monumentos históricos, se caracteriza por su trazo ortogonal y alineamientos regulares, formando un perfil urbano continuo y homogéneo, de volúmenes definidos por un solo nivel, aunque en área del centro, las edificaciones cuentan con dos y hasta tres niveles (<https://sic.cultura.gob.mx/documentos/1826.pdf>).

al margen de estas nuevas dinámicas ya que en el 2010 recibió el nombramiento como patrimonio cultural de la humanidad por parte de la UNESCO como parte del Camino Real de Tierra Adentro (Gasca 2014; Gasca,2016).

Sin embargo, parece que las declaratorias por si mismas no contribuyen a la erradicación de los problemas que cada centro histórico enfrenta. En este sentido, el presente trabajo presenta un recorrido por distintos momentos de la historia del centro de la ciudad de San Luis Potosí, hasta años recientes. Este recorrido por la historia nos muestra las transformaciones del espacio, pero también de las actividades que cotidianamente se desarrollan en las calles, plazas y edificios que conforman este lugar. Se busca tener una mirada histórica y con ella delinear y conocer los problemas que se hacen presentes en la vida cotidiana de los actores que usan y transitan por el centro. En ello, se presentan algunos resultados acerca de la percepción que tienen pobladores acerca del tema de la seguridad e inseguridad en el centro histórico de San Luis Potosí. En este sentido, en el presente trabajo se retoma para el análisis una propuesta desarrollada originalmente por Henri Lefebvre (1974) cuando desarrolló el concepto de Representaciones del espacio. Desde el punto de vista de este autor, los espacios deben de entenderse y analizarse desde tres ámbitos. El espacio físico, el espacio mental y por último el espacio social. Es decir, esta división que construyó Lefebvre permite entender la importancia de los procesos históricos en la producción y transformación de los espacios y posteriormente entender cómo estos espacios son percibidos y utilizados de diferentes formas por las instituciones y personas que en ellos se hacen presentes. Es decir, los espacios urbanos se crean y se le apropia de diferente manera dependiendo de las circunstancias históricas, políticas y económicas de sus ocupantes. Algunos tendrán una perspectiva abstracta de las ciudades y sus espacios (a partir de la elaboración de mapas o planos arquitectónicos) y otros más construirán su imagen o su narrativa de los espacios a partir de su experiencia cotidiana en la ciudad. Es decir, a partir de su uso cotidiano podrán cambiar o modificarse sus ideas o percepciones sociales o subjetivas de la ciudad. En esto último los usuarios, vecinos o residentes de las ciudades podrán tener o sentir simpatías o tener sus reservas o rechazos con algunas prácticas o actividades que se desarrollen en calles o plazas públicas en los es-

pacios urbanos. Desde esta perspectiva, los espacios urbanos y sus múltiples usuarios no forman parte de relaciones armoniosas o constantemente pasivas; muy al contrario, lo que podemos apreciar son constantes luchas, conflictos y negociaciones por el espacio urbano por parte de múltiples actores sociales, económicos y políticos. En ese sentido un importante referente para la redacción del presente texto, lo constituyó un libro de reciente publicación titulado: Las voces del centro histórico. La lucha por el espacio urbano en la Ciudad de México, libro coordinado por Carlos Alba y Marianne Braig (2022).

2. La historia del espacio físico: Los orígenes del asentamiento de San Luis Potosí en la época virreinal

Actualmente la ciudad de San Luis Potosí se ubica en la región centro-norte de México. En el periodo de su fundación (Siglo XVI), su situación geográfica fue de gran importancia ya que sirvió como frontera religiosa en todo el territorio norte del país. Además, la cercanía de importantes centros mineros jugaron un rol sumamente relevante en el proceso de fundación del primer asentamiento que años más tarde darían origen a la ciudad de San Luis Potosí. Los primeros pobladores europeos que se instalaron se refirieron a ésta como la región chichimeca. La fundación de la población estuvo directamente relacionada con el descubrimiento de las minas de oro y plata en Cerro de San Pedro. La historia marca que antes de su fundación por el año de 1580, el territorio recibió el nombre de San Luis, tres años después el Capitán Miguel Caldera se estableció en el antiguo pueblo de San Miguel Mexquitic, que en esos momentos era una zona de difícil acceso y que en esos momentos era controlada por un puñado de grupos chichimecas. En el año 1583, Fray Diego de la Magdalena congregó a nativos guachichiles en el puesto de San Luis, quedando junto a la ermita de la Santa Vera Cruz, sería en este sitio en donde años más adelante se estaría construyendo la morada los religiosos de la Compañía de Jesús.

Vendría más adelante una guerra con los indios, hasta que se logró una pacificación por parte del Capitán Miguel Caldera en estrecha colaboración con Fray Diego de la Magdalena. En 1589 se lograría la pacificación de la población indígena que habitaba en la región. Con el descubrimiento de las minas

Llegaron indígenas de otras regiones del país; destacan los indígenas otomíes, tarascos, mexicas los cuales se unieron con los tlaxcaltecas que habían arribado en el año de 1591, traídos por los europeos y quienes traían el privilegio de que con ellos no habían de estar los españoles, Fundaron cuatro de los pueblos indígenas (ahora barrios, del centro de la ciudad). Fue esta la razón por la cual los españoles no se establecieron en el mismo lugar que los indígenas.

Durante el periodo del Virrey Don Luis de Velasco, quien con la autoridad real dio instrucciones al capitán Caldera y a Juan de Oñate para que se iniciaran los señalamientos de los espacios en donde la población europea empezaría a establecerse y de esta manera contribuir a la explotación de los recursos mineros que se habían localizado en la región. Los españoles viendo la riqueza que se estaba generando en las minas, procedieron a establecer el gobierno del pueblo, para ello nombraron como primer alcalde mayor de las minas a Don Juan de Oñate el 27 de agosto de 1592, y para el 3 de noviembre de ese mismo año se estableció de manera oficial el poblado de San Luis Potosí, procediéndose a levantar el acta respectiva. En este sentido, las riquezas obtenidas de las entrañas de la mina fueron importantes que se les llegó a comparar con las del Potosí Boliviano, de ahí se desprende su primer nombre: ***San Luis Minas del Potosí de la Nueva España***. La fundación de la ciudad se dio en el año de 1656. Esto se debió principalmente a razones de estrategia, una de ellas, y al parecer la principal, fue la abundancia de agua, recurso del que se carecía en la vecina población minera de Cerro de San Pedro y que resultaba fundamental para la actividad minera. De igual forma, se consideró la necesidad de establecer a la ciudad como la cabecera administrativa de los territorios conquistados y como un centro de control de la diversa y heterogénea población indígena que ahí se encontraba. Además, se buscó que con la fundación de la ciudad se establecieran nuevas rutas de comercio y de explotación de mayores recursos mineros en la región (Villar Rubio, 1996; Kaiser Schliittler, 1992; Villa de Mebius –Coordinadora- 1988; Quezada Torres, 2018).

Motivado por el descubrimiento de las minas, empezaron a llegar diversas órdenes religiosas, los primeros fueron los franciscanos, luego los agustinos, los juaninos, los jesuitas y finalmente los mercedarios. Cada una de estas órdenes religiosas se dieron a la tarea de construir sus respectivas capillas y sus

conventos, lo anterior, fue un elemento que contribuyó al desarrollo y transformación del territorio. Reiteramos, fue el 30 de mayo de 1656 cuando el rey español autorizó al Duque de Alburquerque, Virrey en aquel entonces, conceder el título de Ciudad de San Luis Potosí. Es relevante destacar que durante la primera etapa de construcción de la ciudad, es un hecho que nada escapó a la influencia de la iglesia, ya que esta institución prácticamente impregno la conciencia y las normas de convivencia en la naciente ciudad. Es decir, la ética y la moral religiosa se hicieron presente en la educación, la salud y en la arquitectura de la ciudad. Cuando las autoridades virreinales otorgaron título de ciudad, se contribuyó a darle un nuevo rostro y un nuevo rumbo al territorio urbano, y ello serviría como aliciente para que se diera el arribo y establecimiento de adinerados comerciantes y de mineros así como nuevas autoridades superiores. Aunado a lo anterior, se inició la construcción de nuevos edificios y plazas públicas, muchos de ellos fueron templos y conventos de las congregaciones religiosas anteriormente señaladas (Villar, 1998).

En torno a la cotidianidad y a los diversos usos que se hizo en estos nuevos espacios, destaca que la forma que adquirieron los nuevos centros de población fue resultado o una extrapolación de la organización jerárquica del poder socioeconómico y del poder de las propias organizaciones religiosas. En este sentido, las plazas de los antiguos pueblos, los atrios de las iglesias fueron o sirvieron como un elemento que integró a la población urbana en su conjunto. Estos espacios fueron los núcleos de la ciudad hacia donde convergían los habitantes y sus bienes. Además, estas plazas se caracterizaron por ser espacios en donde se realizaba el comercio y era los espacios en donde la población se reunía, lo mismo para pasear y festejar, que para constatar la presencia amenazadora de la horca (Aguirre y Chomel, 1998).

La forma del centro de la ciudad de San Luis Potosí se conformó a partir de una traza regular realizada a regla y cordel, con manzanas en forma cuadrangular y rectangular, la plaza central ocupó la manzana o el espacio del centro. En este sentido, fue por lo tanto una ciudad planeada y fundada siguiendo el modelo de las ciudades españolas para el continente americano, es decir, el centro fue diseñado y ocupado por la población española; mientras tanto la población indígena se estableció en las periferias de la ciudad, que más

tarde se estarían conformando en los barrios de Tlaxcala y Santiago que junto con otros cinco barrios más (Tequisquiapan, San Miguelito, Montecillo, San Sebastián y finalmente el barrio de San Juan de Guadalupe), serían un elemento central del rostro urbano de la ciudad. Es importante destacar que originalmente los caseríos de la población indígena estaban separados de la población europea por medio de una ciénaga, lo cual impedía el libre contacto o tránsito entre ambas poblaciones. Todos y cada uno de los barrios han experimentado cambios significativos en sus fisonomías, en sus plazas, calles, parques, templos, edificios tanto públicos como privados. También en sus fiestas, costumbres y tradiciones. Antiguos edificios desaparecieron por completo o fueron modificados. Otros más llegaron a ocupar-reemplazar los espacios que aquellos dejaron libre. Sin embargo, es una realidad que en todos los barrios tradicionales hay presencia de lo antiguo, de lo tradicional y esos cambios son parte para entender la historia misma de los barrios (Quezada Torres, 2018).

3. Los cambios de la ciudad de San Luis Potosí durante la etapa del México independiente

El trazo original de la ciudad se modificaría de manera significativa durante los 300 años de presencia de los gobiernos peninsulares. En este sentido, durante los siglos XVIII y XIX en la ciudad se observan importantes cambios, ya que la traza original sufrió importantes transformaciones a partir de la apertura de nuevas calles y la segmentación de las grandes manzanas que originalmente estuvieron ocupadas por grandes conventos. Un aspecto relevante en la arquitectura de los sitios religiosos fue el hecho de que la gran mayoría fueron demolidos durante el gobierno liberal del presidente Benito Juárez y de sus sucesores. Ejemplifican lo anterior construcciones como el convento de San Agustín, el convento del Carmen, la Alameda y el llamado Paseo de la Constitución; los cuales se vieron drásticamente modificados por esta etapa de la historia del país, y en general por la historia del tortuoso y convulso siglo XIX mexicano, siglo de guerras internas entre liberales y conservadores, dictaduras, intervenciones europeas y por invasión realizada por los Estados Unidos. En general, la antigua traza urbana que permitía un recorrido en el

que se relacionaban todos los conventos y sus templos, se vio transformada con las demoliciones y el fraccionamiento de los terrenos que perdió la iglesia. En lo que se refiere a la arquitectura civil es importante señalar que una parte significativa de los edificios cambiaron de aspecto, reconstruyéndose o en su caso modernizándose al cambiar las fachadas. Para 1860, en la ciudad, la mayoría de las calles eran rectas, angostas, empedradas y embanquetadas. Por ejemplo, la Plaza de Armas y la Plaza de la Compañía se transformaron en jardines. En esa misma época había en la ciudad dos paseos importantes, en la calzada de Guadalupe y el de la Alameda. Estos dos paseos formaron parte del recreo de la población de aquella época. Por su lado, la calzada de Guadalupe sirvió de base para que de ahí se conectaran las demás calles hacia los barrios de San Miguel y de San Sebastian. En el año de 1867, la ciudad se reducía a lo que actualmente es el centro histórico, y con el paso de los años, poco a poco las villas suburbanas se conurbaron hasta la llegada del siglo XX. En este sentido, la ciudad se extendió y algunas de estas villas conformaron los rostros de diferentes barrios de la ciudad (Villa de Mebius 1988).

4. Las dinámicas de la ciudad de San Luis Potosí durante el porfiriato

Durante el periodo del porfiriato en la ciudad se abrieron una gran cantidad de calles, paseos, avenidas y nuevas colonias; a su vez se rediseñaron espacios para el paseo y el recreo de la población, algunos de estos espacios fueron la alameda y las principales plazas que se transformaron en jardines. Un hecho clave durante el Porfiriato, fue la llegada del ferrocarril a distintas ciudades del país. Para San Luis, este fue un hecho clave, ya que permitió la comunicación con la ciudad de México con los Estados Unidos y otras ciudades regionales como Aguascalientes, Tampico y la ciudad minera de Zacatecas. Con el tren, también arribaron a la ciudad empresas extranjeras y con ellas llegaron nuevas edificaciones que vinieron a modificar el entorno de la ciudad. En este contexto se dio la apertura de nuevos edificios públicos (hospitales, escuelas, plaza de toros, mercados, teatros, cines, penitenciarias, panteones y aduanas). Estos nuevos espacios constituyeron, sin dudas, la señal de una nueva etapa en la vida política y económica del país y de la ciudad. Es decir, entre el periodo de

1876 y 1910, la ciudad experimentó un cambio en su trazo, como un reflejo en el crecimiento de las nuevas edificaciones, comercios y fábricas (Rivera 2010).

Una de las aportaciones del Porfiriato en la urbanística de la ciudad fue la transformación de la Plaza Hidalgo, la cual se transfiguró en un pasaje comercial peatonal, que funciona todavía en la actualidad como un lugar de paseo y de encuentro de la sociedad potosina y los visitantes. Es un hecho que en la época del porfiriato esta era una de las plazas predilectas de las familias ricas de la ciudad, ya que acudían a ella para pasear y encontrarse con sus respectivas amistades. También, con motivo de la celebración del primer centenario de la Independencia, algunas colonias de extranjeros asentados en la ciudad, donaron monumentos para ser colocados en diferentes puntos de la ciudad.

5. Las transformaciones de la ciudad de San Luis Potosí en el siglo XX

Para las primeras décadas del siglo XX, la ciudad siguió con el proceso de transformación, de nueva cuenta se abrieron calles y se modificaron las más antiguas. También se construyeron monumentos y edificios, se modernizó el alumbrado público, los pavimentos de las calles se cambiaron. Muchos pueblos y villas de la periferia rural fueron absorbidos por la ciudad y quedaron integrados a la misma. Resultado de lo anterior fue una notable alteración de la traza de la ciudad y también se reformó el estilo de vida de la población. Lo que antiguamente fueron huertas y casas o terrenos de verano, se transformaron en nuevas colonias (Quezada Torres, 2018).

Durante esta etapa dio inicio el proceso del establecimiento de los primeros parques industriales en la ciudad, lo cual marcaría el inicio de un importante proceso de industrialización que se estaría realizando a partir del apoyo y la promoción por parte del Estado Mexicano. Esta es la etapa que se conoce como Modelo de Sustitución de Importaciones y que dejó sus efectos en la ciudad a partir de este aspecto. Asimismo, se empezaron a construir fraccionamientos de interés social para los obreros y fraccionamientos para dueños de las empresas que se instalaron. El centro de la ciudad empezó a convertirse en un espacio y territorio de comercio porque es cuan-

do empiezan a renovar las plantas bajas de los edificios como comercios, entre ellos se abren muchos establecimientos comerciales. Se construyeron los primeros centros comerciales locales llamados “Del Sol”. Es cuando el atrio del Templo del Carmen se vuelve un parque que cita a generaciones, porque hay payasos callejeros, venta de globos y dulces; hay niños, jóvenes, familias, novios, tribus juveniles, y muchos turistas. En la Plaza de Armas uno puede observar manifestaciones contra las personas que ocupan las oficinas de gobierno, también músicos y teatro callejero. En la Plaza Fundadores pasa lo mismo, aunque es en ella donde se realizan los conciertos masivos y diversas actividades políticas, culturales y de entretenimiento.

6. La patrimonialización del centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí

Después de 2 intentos previos y fallidos, en el 2010 el centro histórico de la Ciudad de San Luis Potosí fue certificado como Patrimonio Mundial, como parte del itinerario cultural del Camino Real de Tierra Adentro, por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO)¹³. El Camino Real de Tierra Adentro, también conocido por el nombre de “Camino de la Plata”, comprende cinco sitios ya inscritos en la lista del Patrimonio Mundial y otros 55 sitios más situados a lo largo de los 2 600 kilómetros. El Camino Real de Tierra Adentro o Camino de la Plata es una larga ruta que parte del centro de México y llega hasta Texas y Nuevo México, en los Estados Unidos; fue utilizado entre los siglos XVI y XIX para transportar la plata extraída de las minas de Zacatecas, Guanajuato y San Luis Potosí, así como el mercurio importado de Europa. Aunque su origen y utilización están vinculados a la minería, este

¹³ Para que un lugar obtenga la declaratoria de Patrimonio Mundial debe cumplir por lo menos con uno de los diez criterios de selección. En el caso del proyecto Camino Real de Tierra adentro, cumple con el criterio II en el que se menciona que el lugar debe “exhibir un intercambio importante de valores humanos, a lo largo de un período de tiempo o dentro de un área cultural del mundo, sobre desarrollos en arquitectura o tecnología, artes monumentales, urbanismo o diseño paisajístico” Y También con el criterio IV, en el que se argumenta que el sitio debe “ser un ejemplo sobresaliente de un tipo de edificio, conjunto arquitectónico o tecnológico o paisaje que ilustre (a) etapa(s) significativa(s) en la historia humana”. (Consultado en: <https://whc.unesco.org/es/list/1351> y <http://whc.unesco.org/en/criteria/>).

inversión privada, en especial al rubro de las actividades relacionadas con la apertura de como cafés, restaurantes/bar y antros han propiciado un paulatino despoblamiento de la zona habitacional del perímetro patrimonial (Gasca, 2014). Es decir, pareciera que la declaratoria ha sido tomada como un promotor de inversión más privada que pública y no en una estrategia que contribuya a contruir o reconstruir el tejido social de las comunidades que usan, trabajan y transitan cotidianamente por las calles del centro de la ciudad.

7. Percepciones ciudadanas sobre seguridad e inseguridad pública en el centro histórico de San Luis Potosí, México.

En el año 2016, recibí la invitación del Dr. Rafael Guerrero Rodríguez, investigador de la Universidad de Guanajuato para formar parte de un equipo de trabajo que él mismo estaría coordinando. Este grupo se integró para la realización de un proyecto que se tituló: ***“Diagnóstico de la estructura de seguridad orientada al turismo en México”***. Este proyecto fue financiado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT- 266330). El objetivo de este proyecto fue generar un inventario de la estructura de seguridad orientada al turismo en 44 de los principales destinos turísticos de México¹⁵. Uno de esos destinos fue la ciudad de San Luis Potosí, en particular el centro histórico. A continuación, se presentan algunos de los resultados que arrojó la investigación.

negra, Álvaro Obregón, Venustiano Carranza, Los Bravo, Manuel José Othón, Francisco I. Madero, Iturbide, Vicente Guerrero, Universidad, Galeana, Abasolo, Martínez Castro, Comonfort, Rayón, Pascual M. Hernández, Miguel Barragán Fuero y Gómez Farías. Mientras que el eje oriente-poniente, comprende las siguientes calles: Constitución, Juan Sarabia, Escobedo, Villerías, Morelos, Zaragoza, Calzada de Guadalupe, Hidalgo, 5 de mayo, Aldama, Díaz de León, Allende, Lozada, Xicoténcatl, Damián Carmona, Independencia, León García, Del Conde, Herrero, Fuente, Bolívar y Uresti

¹⁵ Los lugares considerados para el proyecto fueron los siguientes: Acapulco, Gro. Aguascalientes, Ciudad Juárez, Chih. Campeche, Cmp. Cancún, QR. Chalma, Edo. Méx. Ciudad de México, D.F. Cozumel, QR. Cuernavaca, Mor. Durango, Dgo. Ensenada, BC. Guadalajara, Jal. Guanajuato, Gto. Puerto Peñasco, Son. Huatulco, Oax. Ixtapa – Zihuatanejo, Gro. Ixtapan de la Sal, Edo. Méx. León, Gto. Los Cabos, BCS. Manzanillo, Col. Mazatlán, Sin. Mérida, Yuc. Morelia, Mich. Monterrey, N.L. Riviera Nayarit, Nay. Oaxaca, Oax. Pachuca, Hgo. Puebla, Pue. Puerto Vallarta, Jal. Querétaro, Qro. Riviera Maya, QR. San Juan de Los Lagos, Jal. San Luis Potosí, SLP. San Miguel de Allende, Gto. Tampico- Madero, Tms. Tijuana, B.C. Tlaxcala, Ver. Tlaxcala, Tlx. Torreón, Coa. Tuxtla Gutiérrez, Chis. Veracruz-Boca del Río, Ver. Villahermosa, Tab. Xalapa, Ver. Zacatecas, Zac.

7.1. Capital humano orientado a la seguridad turística en el centro histórico de San Luis Potosí¹⁶

El cuerpo policiaco de seguridad turística para el centro histórico en el 2016 se componía de 12 elementos, de los cuales 10 son hombres y 2 mujeres, que oscilan entre los 27 y los 38 años de edad. El nivel académico de estos elementos se encuentra entre nivel medio superior y nivel superior contando con 8 elementos con estudios de preparatoria y 4 con conocimientos universitarios. De los 12 elementos de la corporación, 4 dijeron no tener conocimiento ni manejo de idiomas diferentes al español, 3 policías más argumentaron que manejan parcialmente el inglés y los 5 elementos restantes afirman dominar el idioma inglés. La organización de este grupo de elementos converge en que se trata de un equipo de policías municipales que se han unido a la policía turística por voluntad propia, aplicando sus conocimientos y tomando cursos de capacitación para especializarse en la materia. Cabe mencionar que su horario de trabajo es de 2:00 de la tarde a 10:00 de la noche en el centro histórico de la ciudad especialmente en las principales plazas.

Al tener un dialogo con el responsable de este grupo, se pudo conocer que sus principales funciones consisten en la atención y orientación de los visitantes, informándoles de las principales atracciones turísticas de la capital. Debido a la alta demanda de turismo extranjero se han implementado en este año 2016 cursos de inglés básico para el equipo de policía turística con el fin de orientar a quienes no hablen español y tengan alguna necesidad. En voz del responsable de la policía turística, uno de los principales obstáculos que presenta este grupo es la falta de personal que desee unirse y ser parte de ellos, así como la falta de uniformes especiales para tener un mayor reconocimiento por parte de los visitantes. Sin embargo, una de las fortalezas que él identifica es la unión y compañerismo de sus integrantes. En entrevista con el comandante responsable de la policía turística, aseguró que en el centro histórico no se tiene un ministerio público especializado

¹⁶ La información se obtuvo a través de una entrevista que se le aplicó al que entonces era el responsable de la policía turística del centro histórico y en la aplicación de una encuesta a 300 personas que eran residentes de algunos de los barrios más cercanos al centro histórico de la ciudad o personas que transitan normalmente por alguna de las plazas del centro.

en atender casos delictivos en contra de los turistas. El proceso que se debe realizar en caso de algún problema que involucre a algún visitante se procede como cualquier residente, llevando el caso en cualquier ministerio público de la capital o en la Dirección General de Seguridad Pública del Estado.



Fotos. Entrevista con el comandante y aplicación de encuestas con personal de la policía turística

7.2. Identificación-información de la existencia de la policía turística entre la población residente en el centro histórico de San Luis Potosí.

Al aplicar una encuesta a un total de 300 residentes de la capital y preguntar si conocían de la existencia de la policía turística, su respuesta fue la siguiente: 137 (45.7%) personas residentes respondieron que sí la conocen y el restante 163 (54.3%) no sabían que existía una policía turística a nivel local. De acuerdo con el total de las 300 encuestas aplicadas a residentes del centro histórico sobre los problemas sociales que más les preocupan del centro los resultados fueron los siguientes: la inseguridad ocupó el primer lugar, seguido de la corrupción, en tercer lugar, identificaron el problema del narcotráfico, en cuarto el desempleo, en quinto la educación, luego apareció la impunidad, y por último la pobreza. Para la muestra de los 300 potosinos encuestados, la calle es el lugar más peligroso para estar, pues el 76% considera que es insegura, mientras que 69 personas piensan que es segura (23%) y 4 más no contestaron (1%). Al

preguntar a las personas residentes del centro histórico, sobre aquellos lugares en los que menos seguros se sienten, sus respuestas fueron las siguientes:

Los distintos mercados de en la ciudad potosina se encuentran en lugares concurridos sin embargo el resultado de la encuesta muestra una mayor inclinación hacia la percepción de inseguridad con 168 respuestas afirmativas (56%), mientras que 117 personas encuestadas respondieron que éstos que son espacios seguros (39%), 13 (4.3%) personas no saben y 2 (0.6%) no contestaron.

Otro espacio sobre el que se le cuestionó a la población sobre su percepción fueron los centros comerciales. Al respecto; un 81% de las personas encuestadas (244 de las 300), piensan que estar en algún centro comercial es seguro; mientras que 55 (19%) personas sienten que es inseguro Al preguntarles su percepción de seguridad o inseguridad en los bancos, un 63% consideró que era inseguro acudir a un banco en contraste del 36% que lo considera seguro. Al preguntar sobre su percepción de seguridad en el transporte público 218 personas (72.6%) dijo sentirse inseguro y 55 personas (18.3%) respondieron sentirse inseguras; mientras que 27 (9%) personas no contestaron.

Cuando a los 300 ciudadanos residentes en el centro histórico se les preguntó si alguna vez habían tenido algún tipo de interacción con algún miembro de la policía turística sólo 79 (26.3%) respondieron que sí, 219 (73%) respondieron que nunca han interactuado y 2 (0.6) personas no contestaron esta parte de la encuesta. Sobre este mismo tema de la policía turística, 166 (55.3%) personas confían en que este grupo podría ayudar a reforzar la seguridad en la ciudad, mientras que 116 (38.6%) aseguran que no podrían hacerlo, por su parte 18 (6%) personas no contestaron la pregunta.

8. Comentarios finales

El centro histórico de la ciudad de San Luis Potosí, así como el de otras tantas ciudades del resto del país no son espacios estáticos, con el paso de los años siempre se han tenido que ejecutar una serie de constantes y frecuentes transformaciones en sus trazos y en sus funciones. El centro de San Luis Potosí, de ser originalmente el espacio fundacional de lo que serían los pri-

meros poblados y la futura ciudad; con el paso de los años fue ocupado como residencia de las familias principales y fue donde se asentaron las sedes de los nuevos poderes civiles, religiosos y militares. Con el paso de los siglos se sucedieron cambios que contribuyeron para que se transformaran en un espacio con una intensa vida residencial, pero también comercial, y en sus calles se establecieron locales para el ocio, diversión y entretenimiento y también en sus calles se asentaron un gran número de oficinas administrativas.

En sus calles se levantaron importantes casas, templos y parques; sin embargo, con el paso del tiempo se volvieron espacios de los que la población acomodada poco a poco iría abandonando para trasladar sus viviendas a nuevos y funcionales fraccionamientos, ahora muy lejos del centro fundacional. Por tanto, el excesivo uso comercial haría que muchas calles, plazas y viviendas cayeran en una situación de abandono y descuido. Lo anterior motivó a que se desarrollaran una serie de acciones que pusieran en el centro del debate la necesidad de conservar y estudiar los centros históricos como una vía que permita generar nuevas formas de cohesión social, de conservación preventiva que permita respetar la diversidad cultural; todo ello teniendo como telón de fondo la necesidad de lograr un equilibrio entre la competitividad, desarrollo urbano, la conservación económica y también trabajar en la reconstrucción del tejido social.

En el caso particular del centro histórico de San Luis Potosí el que haya logrado obtener su reconocimiento como patrimonio cultural de la humanidad como parte del Camino Real de Tierra Adentro y que derivado de ello se hayan puesto en marcha una serie de acciones encaminadas a la intervención de un número importante de calles, plazas, avenidas, y fachadas de casas y edificios y en la generación de nuevas estrategias de gobernanza del patrimonio cultural (elaboración del Plan de Manejo y otras tantas normativas); no han sido factores que hayan logrado erradicar la percepción de que el centro histórico es percibido como un sitio con altos índices de inseguridad para los habitantes locales que usan y transitan por calles, plazas, mercados y que hacen uso del servicio de transporte local¹⁷.

¹⁷ Incluso llama la atención que, revisando algunas notas periodísticas de años y meses recientes, se destaca que la policía turística siguen siendo aún un grupo bastante reducido como para las dimensiones territoriales del centro histórico y como para la cantidad de perso-

Además, a la percepción de inseguridad que relataron los habitantes del centro hay que agregar la poca presencia de la denominada policía turística en el perímetro que comprende la declaratoria de la UNESCO. Como se mencionó, antes y después de haber obtenido la declaratoria, no se han registrado cambios significativos en la presencia de la policía turística por lo tanto son pocos policías y además pobremente capacitados para dar atención a las demandas y problemas que enfrentan cotidianamente los vecinos y los visitantes que se hacen presentes en el centro histórico. Por lo tanto, se vuelve un tema central al que se le debe de dar atención y solución, ya que en el perímetro del centro histórico se hacen presentes situaciones del comercio informal, calles peatonales que son cerradas-tomadas por diferentes manifestaciones que hacen agrupaciones políticas y que no permiten el libre tránsito por esos espacios, además de generar basura, ruido e inseguridad. Al transitar por muchas de las calles que quedan dentro de los perímetros de la declaratoria, se hace visible el problema de la falta de acciones de mantenimiento o de una intervención eficiente, lo que dificulta el tránsito peatonal o vehicular. A todo lo anterior hay que agregar los problemas que se derivan de los establecimientos en los que se consumen bebidas alcohólicas y se toca música a altos decibeles y las peleas callejeras que se suscitan constantemente en calles del centro histórico y que están relacionadas con el incremento de estos lugares. Es decir, hace falta que a las acciones que se desprenden de las declaratorias y la existencia de instrumentos de gobernanza del patrimonio cultural se incorpore y se ponga en el centro la atención de problemas derivados de la descomposición del tejido social que se encuentra en los perímetros de las áreas que comprende el centro histórico que reciben este tipo de reconocimientos.

El centro histórico de San Luis Potosí, es un claro ejemplo de la necesidad de trabajar más a fondo en el tema de la atención a la inseguridad que sus habitan-

nas locales y turistas que transitan, visitan y usan calles y plazas. Además, se destacan los problemas de violencia cotidiana que se registran en este mismo espacio y que han derivado en muertes, robos y demás situaciones de violencias en el perímetro del centro histórico. Ver contenido de las siguientes notas periodísticas: <https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/san-luis-potosi/delincuencia-en-centro-historico-al-alza-por-falta-de-seguridad/> <https://mvsnoticias.com/nacional/estados/2012/7/17/reactivan-policia-turistica-en-municipio-de-san-luis-potosi-75411.html>
<http://lacapitalinformativa.com/policia-turistica-para-que-los-visitantes-se-sientan-seguros-octavio-pedroza/>

tes siguen percibiendo en sus calles y sus plazas, un centro histórico que es patrimonio cultural de la humanidad. Habiendo transcurrido un poco más de una década después de haber logrado el reconocimiento como patrimonio cultural de la humanidad, se hace necesaria una evaluación de los logros y de los retos que aún merecen atención e incluso pensar en nuevas estrategias de una intervención no sólo en el patrimonio cultural del centro histórico, sino también en lograr una intervención del tejido social del mismo. Por último, la patrimonialización del centro histórico, ha sido un tema mayormente teórico- burocrático y poco ha impactado en la generación de proyectos que terminen generando un bienestar integral de los espacios locales. Y también es evidente que en esta primera década de haber logrado el reconocimiento hay poca o casi nula participación de vecinos, usuarios, comerciantes y académicos. A ellos no se les ha dotado de espacios de participación-intervención; por lo que no hay señales de existir una intervención integral, planificada, ordenada y participativa.

Por último, recientemente se difundió en diferentes medios locales de comunicación, la intención de que en el actual cabildo sea presentada una la propuesta para que la zona demarcada como zona centro de la capital, sea renombrada oficialmente como **“Centro Histórico Patrimonio de la Humanidad”**. Con lo anterior se pretende generar los siguientes beneficios:

- Aumento de la plusvalía de los inmuebles.
- Atracción de inversiones
- Preservación del espacio fundacional de la ciudad que está reconocido como patrimonio de la humanidad.
- Atracción turística.

Entonces, como puede verse, lo que prevalece entre los intereses de los políticos locales es que el centro histórico no sea un espacio para todos y un espacio seguro para los transeúntes locales y los visitantes nacionales o extranjeros, lo que se busca es apoyar la promoción turística y la rehabilitación del espacio y que ello genere beneficios económicos, dejando de lado la participación comunitaria y la seguridad de una buena parte de los actores sociales.

Bibliografía

- EALBA VEGA CARLOS Y MARIANNE BRAIG (2022). Las voces del centro histórico. La lucha por el espacio en la Ciudad de México. México: El Colegio de México.
- AGUIRRE, CARLOS Y MARTINE CHOMEL. (1988). Ciudades Mexicanas en la época colonial, Catálogo, Exposición Temporal, México: Instituto Nacional de Antropología e Historia / Secretaría de Educación Pública.
- COULOMB, RENÉ (2010). México: Centralidades históricas y proyectos de ciudad, Cuaderno del Seminario Permanente Centro Histórico de la Ciudad de México, vol. 2
- GASCA, CLAUDIA. (2014). (Re) inventando el patrimonio: producción, renovación y representaciones del Centro Histórico Potosino, tesis de doctorado inédita, Universidad Autónoma Metropolitana Iztapalapa.
- GASCA, CLAUDIA (2016). Habitar el patrimonio: experiencias espaciales de los habitantes del centro histórico potosino. Iztapalapa. Revista de ciencias sociales y humanidades, (80)
- KAISER SCHLITTLER, ARNOLDO.(1992). Breve Historia de la Ciudad de San Luis Potosí. San Luis Potosí: Al libro mayor.
- LEFEBVRE, HENRI. (1974). La production de l'espace. Paris: Anthropos.
- MONTOYA, ALEJANDRO RAMÓN, (2009). La fundación y función de San Luis Potosí en el septentrión novohispano, Anuario de Espacios Urbanos. Historia, cultura y Diseño. Ciudad de México: UAM/ Azcapotzalco/ División de Ciencias y Artes para el Diseño.
- PINEDA ALMA Y MAURICIO VELASCO. COORDINADORES. (2017). Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad. Volumen I. Ciudad de México: México, Universidad Nacional Autónoma de México-Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad; Universidad de Guanajuato; CONACYT/ Red Temática CONACYT Centros Históricos de Ciudades Mexicanas.
- QUEZADA TORRES, MARÍA TERESA. (2018). Estudio de los 7 barrios de San Luis Potosí como fuente de conocimiento para la historia local. San Luis Potosí: El Colegio de San Luis Secretaría de cultura. Dirección de publicaciones y literatura.
- RIVERA GONZÁLEZ, JOSÉ GUADALUPE. (2010). Globalización, procesos locales, territorios y cambio sociocultural en San Luis Potosí. Ciudad de México: UASLP/FCSYH/ Miguel Ángel Porrúa, Editor.
- VILLA DE MEBIUIS, ROSA HELIA -COORDINADORA- (1988). El San Luis que se fue. San Luis Potosí: A.G.T, Editor, Pro San Luis Monumental, A.C.,

VILLAR RUBIO, JESÚS VICTORIANO. (1998). El centro histórico de San Luis Potosí y la obra del Ingeniero Octaviano Cabrera Hernández. México: Facultad de Hábitat/Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

ZARATE HERNÁNDEZ DELIA ANGÉLICA. (2008). Acciones de conservación del patrimonio del centro histórico de San Luis Potosí, una política en construcción. Tesis de maestría en administración y políticas públicas. San Luis Potosí, México: El colegio de San Luis, AC.

Páginas de internet consultadas:

<https://whc.unesco.org/fr/list/1351>

<https://sanluispotosi.quadratin.com.mx/san-luis-potosi/delincuencia-en-centro-historico-al-alza-por-falta-de-seguridad/>

<https://mvsnoticias.com/nacional/estados/2012/7/17/reactivan-policia-turistica-en-municipio-de-san-luis-potosi-75411.html>

<http://lacapitalinformativa.com/policia-turistica-para-que-los-visitantes-se-sientan-seguros-octavio-pedroza/>

<https://sic.cultura.gob.mx/documentos/1826.pdf>

2. PARTICIPACIÓN, EQUIDAD Y GÉNERO

ACCESIBILIDAD UNIVERSAL EN MEDELLÍN: SIGLO XXI

Wilson Castellanos Parra¹⁸

Resumen

Medellín (Colombia) se ha venido posicionando como ejemplo en accesibilidad para Latinoamérica. En este documento se presentan parte de los resultados de una investigación cualitativa y exploratoria iniciada en el segundo semestre del 2021, al igual que de experiencias y reflexiones propias. Se identifican los hitos jurídicos internacionales, nacionales y locales, de políticas públicas nacionales y locales y los procesos locales de organización y participación institucional y ciudadana que han facilitado la evolución de la accesibilidad en Medellín en este siglo XXI.

Se reconocen los avances, pero también lo mucho que falta por desarrollar. Las tres variables (desarrollos normativos, políticas públicas y organización y participación) se entrelazan y confluyen en una amalgama interdependiente que complejiza la mirada, pero que da pistas sobre la importancia que tienen en conjunto para identificar de dónde venimos, dónde estamos y para dónde podemos ir. Tanto conceptos como intenciones, necesidades y apuestas mutan en el tiempo, lo que ha implicado ajustes para que gradualmente, se logre una Medellín cada vez más inclusiva y accesible.

Un hecho fundamental es el reconocimiento y fuerza que ha tenido la organización y la participación institucional y ciudadana, y de manera importante, de las personas con discapacidad y sus organizaciones. La ciudadanía activa ha logrado incidir en el desarrollo de la accesibilidad mediante procesos de movilización y seguimiento a desarrollos normativos y de planeación, especialmente de políticas públicas. Si bien las personas con discapacidad han movilizado el tema, el concepto de accesibilidad se ha venido desestructurando en los últimos años, poniéndola como asunto de todos y para todos, pero sin desconocer la necesidad de ella para la inclusión de este colectivo.

Palabras clave: accesibilidad, hitos, facilitador.

¹⁸ Arquitecto, Mg. Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. Email: castellanoswilson@gmail.com

Abstract

Medellín (Colombia) has been positioning itself as an example in accessibility for Latin America. This document presents part of the results of a qualitative and exploratory research initiated in the second half of 2021, as well as of experiences and reflections. It identifies the international, national and local legal milestones of national and local public policies and the local processes of organization and institutional and citizen participation that have facilitated the evolution of accessibility in Medellín in this 21st century.

We recognize the progress, but also the much that remains to be developed. The three variables (normative developments, public policies and organization and participation) are intertwined and converge in an interdependent amalgam that complicates the look, but that gives clues on the importance that they have together to identify where we come from, where we are and where we can go. Both concepts and intentions, needs and bets mutate over time, which has involved adjustments so that gradually, an increasingly inclusive and accessible Medellín is achieved.

A fundamental fact is the recognition and strength of the organization and the institutional and civic participation, and importantly, of persons with disabilities and their organizations. Active citizenship has managed to influence the development of accessibility through processes of mobilization and follow-up to regulatory and planning developments, especially public policies. Although persons with disabilities have mobilized the issue, the concept of accessibility has been dismantled in recent years, putting it as a matter for everyone, but without ignoring the need for it to be included.

Key words: accessibility, milestones, facilitator.

1. Introducción

La poderosa frase: “Un pueblo sin memoria es un pueblo sin futuro”, permanece escrita en la puerta 8 del Estadio Nacional de Santiago de Chile para recordarnos que la triste historia de la que fue testigo este escenario deportivo en época de dictadura, nunca puede volver a repetirse.

En nuestro caso de interés, el desconocimiento sobre la evolución del tema de accesibilidad, hace que nos quedemos en pausa, repitiendo lo mismo, cometiendo los mismos errores, arrinconando lo que bien se ha hecho o retrasando el pago de la deuda histórica que tenemos con esta cualidad (la accesibilidad) que facilita la autonomía, comodidad y seguridad de todos los seres humanos.

Medellín (capital del departamento de Antioquia – Colombia) se ha venido considerando como un referente de desarrollo para Latinoamérica,

así por ejemplo, los avances en accesibilidad son visibles y se reflejan en los sistemas de transporte público, ciclo rutas, instalación de bandas podotáctiles en andenes, infraestructura de uso público, programas de mejoramiento de viviendas, adopción de normativas y aplicación de éstas en procesos comunicacionales y educativos para la concienciación, conformación de grupos e instancias de participación, incorporación en proyectos estratégicos de ciudad y políticas públicas, entre otras realizaciones.

Pese a lo anterior, también es visible lo mucho que falta. La difícil topografía en sectores de ladera, las brechas socio económicas y digitales de una inmensa mayoría, los conflictos ambientales, la densidad poblacional, la informalidad con la que se han consolidado enormes sectores, la priorización de problemáticas diferentes a la accesibilidad, entre otros, hace que su evolución sea lenta o que no llegue a donde se requiere y como se desea.

Para avanzar de manera contundente y clara, es necesario identificar las situaciones en las que se está, de dónde se viene y para dónde se va, y aunque se tiene información sobre accesibilidad, se encuentra dispersa, en muchos casos engavetada o guardada en la memoria de algunos individuos, y por tanto invisible o desconocida.

Ahora bien, de manera general, hoy se entiende la accesibilidad como condición que facilita la autonomía, comodidad y seguridad de todas las personas, sin embargo, es evidente que las alternativas desarrolladas han sido posibles gracias a la participación y movilización de las personas con discapacidad, y solo hasta después del tercer quinquenio del siglo XXI se empieza en Medellín a desmarcar el binomio accesibilidad – discapacidad y considerarla, al menos en los discursos, como una posibilidad para todos y todas.

Así identificado, se trata de analizar esa historia, no como una “lista de mercado” de acciones implementadas con cifras que pueden dar cuenta de lo “mucho” o “poco” que se ha hecho, sino más bien, sumergirnos en los contextos, actores y realizaciones, en determinados tiempos y espacios.

En este texto, se presentan algunos de los hitos normativos y jurídicos, las políticas públicas de discapacidad y los procesos organizati-

vos y de participación institucional y ciudadana que han facilitado la evolución de la accesibilidad en Medellín en el siglo XXI. Se parte de un ejercicio que quien escribe ha venido desarrollando desde el segundo semestre del 2021 en el Equipo de Discapacidad de la Secretaría de Inclusión Social, Familia y Derechos Humanos de la Alcaldía de Medellín y en la pesquisa de información y experiencias propias al respecto.

2. Metodología

El trabajo se enmarca en un tipo de investigación cualitativa y exploratoria que busca dar respuesta a ¿Cuáles han sido los hitos normativos y jurídicos, las políticas públicas y los procesos de organización y participación institucional y ciudadana que han facilitado la evolución de la accesibilidad en Medellín en el siglo XXI?

Para dar respuesta a esta amplia pregunta, pues son muchos los elementos que se entrelazan y configuran una amalgama de difícil resolución, se plantearon como variables de análisis: las normativas (internacionales, nacionales y locales), las políticas públicas de discapacidad (nacionales y locales) y la organización y participación institucional y ciudadana (local).

Para ello, se realizó: consulta bibliográfica y de normativa, revisión de informes y actas, entrevistas semiestructuradas con líderes institucionales y sociales, conversatorios virtuales abiertos para la presentación, validación y complementación de información y resultados.

Si bien se delimitó el tiempo de análisis al siglo XXI, fue necesario hacer una retrospectiva básica a la década del 90 del siglo XX, pues en esta década se preparó con esperanza nacional, lo que se vendría en el nuevo siglo. Lo aquí compartido, recoge solo algunos de los hitos, hallazgos, reflexiones y conclusiones más importantes.

2.1 Objetivo general

Conocer los hitos normativos y jurídicos, las políticas públicas de dis-

capacidad y la organización institucional y social que han facilitado la evolución de la accesibilidad en Medellín en el siglo XXI

2.2 *Objetivos específicos*

- Construir una línea de tiempo de los hitos normativos internacionales, nacionales y locales que con mayor fuerza marcan la evolución de la accesibilidad en Medellín.
- Identificar la incidencia e inter relación entre las políticas públicas nacionales y locales de discapacidad y el avance de la accesibilidad en Medellín.
- Reconocer las tensiones y articulaciones que conlleva la organización y participación institucional y ciudadana en relación con la accesibilidad en Medellín.

3. Resultados

3.1 *Sobre los desarrollos normativos*

3.1.1 Internacionales

Dos instrumentos vinculantes internacionales se constituyen en los hitos más poderosos en el siglo XXI, y máxime cuando éstos han sido ratificados por el gobierno colombiano.

Uno, la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, ratificada por Colombia el 12 de abril de 2003. En esta Convención el Estado se compromete, además, a tomar medidas para eliminar “obstáculos arquitectónicos, de transporte y comunicaciones que existan”.

Dos, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad adoptada por la ONU en el 2006 y aprobada por el Estado colombiano mediante la Ley 1346 de 2009, que literalmente desarrolla en su artículo 9 el tema de accesibilidad de la Convención.

3.1.2 Nacionales

En la década del 90, se prepara el camino sobre accesibilidad normativamente para lo que será el siglo XXI. Al igual que otros países latinoamericanos, en Colombia se hace una reforma constitucional importante. En esta nueva carta magna, se establece en su artículo 13 que todas las personas son iguales ante la ley, que se promoverán medidas para ello y que se protegerá a las personas que por su “condición” física o mental presentan “debilidad manifiesta”. En el artículo 47 se especifica que se adelantará una política para los “disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos” quienes requieren de “atención especializada”.

Para dar curso a estos artículos constitucionales, en el año 1997 se promulga la Ley 361 “por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones”. El título 4º “De la accesibilidad”, artículo 43, se considera la accesibilidad como facilitadora para las personas con “movilidad reducida”, las barreras físicas en obras, transporte, comunicación y el acceso y tránsito seguro de la población en general, es decir, una aproximación a la accesibilidad universal. En su artículo 44 se define la accesibilidad como “condición” de entornos físicos y las telecomunicaciones que facilitan y proporcionan seguridad. En el artículo 45 se consideran las “necesidades especiales”, nuevamente “limitaciones” y “atención especial” (como los adultos mayores y otros que requieren asistencia temporal).

Es a partir de estos dos marcos que se logra el avance de accesibilidad en otras normas en el siglo XXI como, por ejemplo:

- Decreto 1660 de 2003 que reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y de las personas con discapacidad.
- Ley 982 de 2005 con normas para la equiparación de oportunidades de personas sordas y sordociegas (Lengua de Señas Colombiana, subtítulos etc.).
- Ley 1145 de 2007 con la cual se organiza el Sistema Nacional de Discapacidad (Consejo Nacional, Departamental, Municipal y Local de Discapacidad, instancias en las que participan representantes de personas con discapacidad).
- Resolución 479 de 2010 con la cual se reglamentan asuntos relacionados con

vehículos de servicio público colectivo y especial de personas con discapacidad.

- Leyes 1306 y 1275 de 2009 sobre personas de talla baja y personas con discapacidad psicosocial o mental.
- Ley 1618 de 2013 sobre garantía de derechos de las personas con discapacidad y en la cual se dedica el artículo 14 al acceso y la accesibilidad (de manera amplia). Este es uno de los desarrollos normativos más decisivos en lo que va del siglo XXI.
- Ley 1996 de 2019 sobre el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad.
- El Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec) ha definido muchas NTC (Normas Técnicas Colombianas) relacionadas con la accesibilidad (entornos físicos, comunicacionales, web, de transporte etc.), algunas de obligatorio cumplimiento y otras como orientaciones a seguir.

3.1.3 Locales

- Acuerdo 45 de 1997 sobre el primer Plan Municipal de Discapacidad, en el que se consideran aspectos de accesibilidad, como su incorporación en Curadurías, instalaciones deportivas, medios de comunicación y otros.
- Decreto 618 de 1998 mediante el cual se crea el Comité Interinstitucional de Discapacidad.
- Acuerdo 22 de 2005 sobre atención educativa y cultural y en ella, temas de accesibilidad.
- Decreto 1449 de 2011 sobre transporte público accesible.
- Decreto 1500 de 2014 sobre atención a personas con discapacidad mental y habitante de calle con discapacidad.
- Acuerdo 28 de 2015 sobre comunicación y discapacidad auditiva.
- MEP – 2017. Manual de Espacio Público de Medellín y en el cual se considera un capítulo sobre accesibilidad.

Los instrumentos normativos internacionales vinculantes, han contribuido de manera contundente en lo que nacional y localmente se ha desarrollado. De manera fundamental la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Nótese también que durante la primera década del siglo XXI el tema de transporte y accesibilidad se desarrolla con mayor fuerza. Igualmente, otros colectivos de personas con discapacidad empiezan a ser visibles de manera más contundente en términos normativos, tal es el caso de personas con discapacidad visual, auditiva, psicosocial, sordoceguera y talla baja, lo que impone otros retos en relación con la accesibilidad.

En Medellín, estos desarrollos normativos han servido de argumento y soporte de incidencia y exigibilidad por parte de la sociedad civil, y como aspiración, orientación y responsabilidad estatal. No es gratuito entonces que sea el transporte, uno de los sectores que con mayor importancia ha incorporado los temas de accesibilidad, el transporte accesible como facilitador para el acceso a educación, mercado laboral y económico, recreación, deporte, cultura etc., sin embargo, se han logrado avances también en otras áreas de la accesibilidad como entornos físicos, comunicacionales y servicios con atención inclusiva.

3.2 Sobre políticas públicas de discapacidad y accesibilidad

Nacionalmente se han definido dos políticas públicas de discapacidad a través de documentos CONPES (sigla que significa Consejo Nacional de Política Económica y Social). La primera política a través del CONPES 80 de 2004, y la segunda a través del CONPES 166 de 2013.

En Medellín también se han definido dos políticas públicas de discapacidad, la primera en el 2009 a través del Acuerdo 086 y la segunda en el 2019 a través del Acuerdo 144, ambos del Concejo Municipal, es decir una diferencia de 5 años entre las políticas nacionales y las locales. En el 2011 se emite el Decreto 221 con el cual se reglamenta el Acuerdo 086 y que operativiza dicha política y en el que se propone una línea de accesibilidad específicamente.

Como se ha referido anteriormente, es importante que ubiquemos dos instrumentos fundamentales, uno, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la ONU en el 2006, es decir dos años después de la primera política nacional, y que por tanto no considera en su totalidad los postulados de dicha Convención. El otro instrumento fundamental es la promulgación de la Ley 1618 en el 2013 sobre garantía de derechos, el mismo año que se emite la segunda política nacional CONPES 166.

Observemos cómo se incorpora el tema de accesibilidad en estas políticas.

- En el CONPES 80 de 2004 (nacional) la accesibilidad se relaciona en información y comunicación, acceso a salud, educación etc. y de manera importante en el componente de equiparación de oportunidades.

- En el Acuerdo 086 de 2009 (Medellín) se retoman los conceptos de accesibilidad de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, y en equiparación de oportunidades se define una línea estratégica de accesibilidad.

- En el Decreto 221 de 2011 (Medellín) se establece la conformación del Comité y la Mesa de Accesibilidad.

- En el CONPES 166 de 2013 (nacional) el tema de accesibilidad se concreta en asuntos relacionados con deporte, recreación y el eje de reconocimiento de la diversidad, en comunicación accesible y cultura.

- En el Acuerdo 144 de 2019 (Política Pública para la Inclusión de las Personas con Discapacidad de Medellín) se establece el eje de Acceso y Accesibilidad a través de las estrategias de: Hábitat y vivienda digna; Movilidad humana y transporte; Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC); y Acceso a la justicia. También se ratifica la Mesa de Acceso y Accesibilidad y el Comité de Accesibilidad de Medellín. Es el instrumento que más claramente desarrolla el tema de interés.

Estas políticas públicas (nacionales y municipales) abordan el tema de accesibilidad y se constituyen en elementos claves para avanzar en esta materia tanto desde lo programático como lo organizacional (a pesar de todo lo aún pendiente),

3.3 *Sobre la organización y participación institucional y ciudadana*

Frente a la organización institucional y ciudadana se identifican al menos tres valiosas formas que se enfatizan en determinados momentos.

Una primera forma de organización se consolida en la institucionalidad y la ciudadanía de manera autónoma e independiente, y en algunos casos incluso de confrontación y resistencia, otra segunda posibilidad han sido procesos en los cuales se generan encuentros y desencuentros entre la institucionalidad y la ciudadanía, como una línea punteada o porosa, y una tercera alternativa en la cual se trabaja de manera articulada y concertada entre la institucionalidad y la sociedad civil (lo que no significa ausencia de conflictos o tensiones) y en escenarios formalizados o institucionalizados a través de normativas.

A finales del siglo XX y en el siglo XXI, por respuestas jurídicas o por convicción, la institucionalidad se ha organizado de manera independiente y autónoma con una reducida participación de personas con discapacidad, por ejemplo:

- Comité interinstitucional para las “personas discapacitadas”. Que consideraba accesibilidad a los “limitados físicos” (denominaciones textuales de aquel momento). Una organización de la institucionalidad que “atendía a las personas con discapacidad”.
- En la Empresa de Desarrollo Urbano (EDU) se ha planteado la línea interna de investigación en accesibilidad.
- En el Equipo de Discapacidad de la Secretaría de Inclusión Social, Familia y Derechos Humanos (Alcaldía de Medellín) se ha configurado la Línea de accesibilidad.
- Se ha considerado la red interinstitucional de turismo accesible.

La ciudadanía a su vez se ha organizado de múltiples formas, articuladoras de otras entidades, organizaciones, personas con discapacidad y familias, para generar movilizaciones e incidencia como:

- Reddis Medellín (Nodo parte de la Red Nacional para la Ratificación, Pro-

moción e Implementación de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad). Red para la incidencia, impulsada inicialmente por la Fundación Saldarriaga Concha, Foro Nacional por Colombia y la Embajada del Reino Unido. Finales de la primera década del Siglo XXI.

- Colectivo Fuerza Incluyente como escenario para la participación política, con un fuerte interés en el tema de transporte accesible. Inicios de la segunda década del Siglo XXI.

- Asamblea de la Sociedad Civil por la Accesibilidad, acompañada por la Organización No Gubernamental Región y cooperación internacional (Ayuntamiento de Barcelona). Tercer quinquenio del siglo XXI.

- Estas organizaciones han tenido siempre como espacio de reflexión e incidencia el tema de accesibilidad y como actores centrales: las personas con discapacidad, sus organizaciones y sus familias.

- Otros aportes señalados por los líderes con discapacidad como fundamentales para el fortalecimiento de su participación y organización ha sido la intervención en la segunda década del siglo XXI de la Universidad EAFIT y la Embajada del Japón a través de JICA.

- Existen también organizaciones que trabajan de manera individual por el tema y que se articulan permanente o intermitentemente.

Se configuran también instancias de organización relacionadas con accesibilidad en las que participan gobierno, sociedad civil, academia y empresa privada como: Comité Municipal de Discapacidad (responsable básicamente de hacer seguimiento a la Política Pública de Discapacidad), Comité de Accesibilidad de Medellín – CAME (máximo organismo consultivo en accesibilidad), Mesa Acceso y Accesibilidad y los Comités Comunales y Corregimentales de Inclusión (CCCI) que se despliegan en los 5 corregimientos (rural) y 16 comunas (urbano) e integrado por personas con discapacidad y familias.

4. Conclusiones y discusión

- Las denominaciones y concepciones sobre la discapacidad se evidencian

en la redacción y sentido que se da en las normativas nacionales y locales. A finales del siglo XX persistían expresiones como “disminuidos”, “minusválidos”, “débiles” “discapacitados” y que requerían “atención especializada”, desde una perspectiva clínica, rehabilitadora y como población “objeto” de atención. Estas perspectivas se van ajustando a las concepciones y denominaciones planteadas internacionalmente, tal es el caso de la incidencia local de la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF - 2001) y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU – 2006). Se pasa de una perspectiva clínica a una social y de derechos, y en ellos, el derecho a la accesibilidad y la participación.

- Los desarrollos legislativos y jurídicos internacionales y nacionales efectivamente han incidido en el modelado de la normativa local y su consecuente respuesta institucional. Su impacto local es evidente. En las políticas públicas de discapacidad nacionales (CONPES 80 de 2004 y 166 de 2013) y locales (Acuerdo 086 de 2013 y 144 de 2019) se retoman los conceptos de discapacidad y accesibilidad universal construidos internacionalmente. La accesibilidad se concebía básicamente como asunto de barreras arquitectónicas y urbanísticas y se han incorporado progresivamente asuntos relacionados con el transporte, la comunicación, las tecnologías, el acceso a la justicia y también sobre lo actitudinal.

- En la primera década del siglo XXI se visibilizan jurídicamente las necesidades específicas de accesibilidad de colectivos como personas de talla baja, sordoceguera y psicosocial. Igualmente adquieren preponderancia las personas con discapacidad auditiva y visual, es decir la accesibilidad como facilitadora para la inclusión de personas con discapacidad. En la segunda década, aunque se mantiene la relación discapacidad – accesibilidad, se empieza a trascender esta relación, ampliándola a una perspectiva más universal y como asunto de y para todas las personas, con o sin discapacidad.

- Existe jurídicamente (especialmente en políticas públicas) la relación unificada “acceso y accesibilidad” (segunda década del siglo XXI) conceptos que bien merecen seguir puntualizándose para que no queden en conceptos totalizadores y abstractos, de hecho, el de “accesibilidad” cada vez es más

concreto y el de “acceso” puede considerarse como acceso a servicios de salud, educación, deporte etc.

- Los desarrollos jurídicos y de políticas públicas (nacionales y locales) han sido claves para el fomento y desarrollo de la organización y la participación institucional y ciudadana y que han visibilizado el tema de accesibilidad, articulado esfuerzos e intenciones, incidido frente a la toma de decisiones y hacer un control social sobre las políticas y planes en los que se incorpora de manera explícita la accesibilidad.

- El tema de transporte accesible ha sido una reivindicación y preocupación constante durante el siglo XXI. El transporte facilita la vida social, cultural, laboral, educativa y económica de las personas con discapacidad. Líderes, comités y redes, lo han reivindicado permanentemente y que colateralmente, contribuye a la accesibilidad universal (integral). Aunque se valora el avance de condiciones de accesibilidad en el sistema de transporte público, se considera también lo mucho que falta por avanzar y de manera importante al interior de las empresas privadas de transporte y en las periferias de Medellín.

- La participación de las personas con discapacidad en el diseño e implementación de las políticas públicas ha sido clave y contundente para consignar las necesidades y aspiraciones de ellas mismas con relación a la accesibilidad. El seguimiento y control social de la sociedad civil, logra movilizar el interés y compromiso de la institucionalidad para avanzar en una Medellín accesible.

- Una instancia en la que se hace un más riguroso seguimiento a las políticas públicas de discapacidad en el componente de accesibilidad es el Comité Distrital de Discapacidad, con insumos entregados por la institucionalidad y también por recopilación de información de la sociedad civil, en estos sistemas de seguimiento se cuestiona el diseño de indicadores básicamente cuantitativos de producto, sin avanzar en una comprensión cualitativa y de impacto. Por su parte, en la segunda década del siglo XXI, el Comité de Accesibilidad de Medellín ha tenido un desarrollo intermitente con participación institucional y algunas representaciones de personas con discapacidad, sin embargo, es a comienzos de la segunda década del siglo XXI que esta máxima instancia consultiva, empieza a tener un mayor y amplio protagonismo. Es necesario

continuar con el fortalecimiento de estas instancias de participación, fundamentales para avanzar en mejores condiciones de accesibilidad y su transversalización en todos los campos y sectores del desarrollo.

5. Referencias

5.1 Normativa internacional

Convención Interamericana para la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (OEA). 7 de junio de 1999. Ciudad de Guatemala.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (ONU). 13 de diciembre de 2006. New York.

5.2 Normativa nacional

Conpes 166 de 2013 (Departamento Nacional de Planeación). Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social. 9 de diciembre de 2013. Colombia.

Conpes 80 de 2004 (Departamento Nacional de Planeación). Política Pública Nacional de Discapacidad. 26 de julio de 2004. Colombia.

Constitución Política de Colombia (Const). Art. 6, 7, 47 de julio de 1991. Colombia.

Decreto 1660 de 2003 (Presidencia de la República). Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad. 16 de junio de 2003. D.O. No. 45.222. Colombia.

Ley 1145 de 2007 (Congreso de Colombia). Por medio de la cual se organiza el Sistema Nacional de Discapacidad y se dictan otras disposiciones. 10 de julio de 2007. D.O. No. 46.685. Colombia.

Ley 1275 de 2009 (Congreso de Colombia). Por medio de la cual se establecen lineamientos de política pública nacional para las personas que presentan enanismo y se dictan otras disposiciones. 5 de enero de 2009. D.O. No. 47.223. Colombia.

Ley 1306 de 2009 (Congreso de Colombia). Por la cual se dictan normas para la Protección de Personas con Discapacidad Mental y se establece el Régimen de la Representación Legal de Incapaces Emancipados. 5 de junio de 2009. D.O. No. 47.371. Colombia.

Ley 1618 de 2013 (Congreso de Colombia). Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. 27 de febrero de 2013. D.O. No. 51,990. Colombia.

Ley 1996 de 2019 (Congreso de Colombia). Por medio de la cual se establece el régimen para el ejercicio de la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad. 26 de agosto de 2019. D.O. No. 51.057. Colombia.

Ley 361 de 1997 (Congreso de Colombia). Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones. 7 de febrero de 1997. D.O. No. 42.978. Colombia.

Ley 982 de 2005 (Congreso de Colombia). Por la cual se establecen normas tendientes a la equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordociegas y se dictan otras disposiciones. D.O. No. 45.995. Colombia.

Resolución 479 de (Ministerio de Transporte). Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público colectivo y especial de pasajeros con capacidad entre 10 y 79 pasajeros, no incluido el conductor, y se dictan otras disposiciones. 22 de febrero de 2010. D.O. No. 47.632. Colombia.

5.3 Normativa local

Acuerdo 086 de 2009. (Concejo de Medellín). Por medio del cual se adopta la Política Pública en Discapacidad para el Municipio de Medellín. 9 de diciembre de 2009. Medellín.

Acuerdo 144 de 2019 (Concejo de Medellín). Por el cual se actualiza la Política Pública para la Inclusión de las Personas con Discapacidad del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones. 3 de diciembre de 2019. G.O.No. 4.654. Medellín.

Acuerdo 22 de 2015 (Concejo de Medellín). Por el cual se establecen mecanismos para la atención integral a la población con discapacidad. 23 de junio de 2015. Medellín.

Acuerdo 221 de 2013 (Alcaldía de Medellín). Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Municipal No 86 de 2009, que adopta la Política Pública en Discapacidad para el municipio de Medellín y se Conforman el Comité Municipal de Discapacidad, CMD. 7 de febrero de 2011. Medellín. G.O. No. 3.828. Medellín.

Acuerdo 28 de 2015 (Concejo de Medellín). Por medio del cual se crea el Programa Comunicándonos con la Discapacidad Auditiva en el Municipio de Medellín. 6 de noviembre de 2015. G.O. No. 4.340. Medellín.

Acuerdo 45 de 1997 (Concejo de Medellín). Por medio del cual se implementan

mecanismos de atención a las personas discapacitadas en Medellín y se dictan otras disposiciones. 1 de enero de 1997. Medellín.

Decreto 113 de 2017 (Alcaldía de Medellín). Por medio del cual se adopta el Manual del Espacio Público de Medellín y se asigna una función. 10 de febrero de 2017. G.O. No. 4.433. Medellín.

Decreto 1449 de 2011 (Alcaldía de Medellín). Por medio del cual se adoptan medidas para aplicar la reglamentación del Transporte Público Colectivo Urbano Accesible, con Radio de Acción Municipal. 25 de julio de 2011. G.O. No. 3.888. Medellín.

5.4 Otros

Cárdenas G., Jaime (2009). Introducción al estudio del derecho. Cultura Jurídica. México D.F.

Castellanos P., Wilson (2011). Tinto pa'todos. UCM – Fundación Saldarriaga Concha. Manizales.

Huenchuan, S. (2004). Marco legal y de políticas en favor de las personas mayores en América Latina. Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (Celade, División de Población de la Cepal). Serie Población y Desarrollo. Santiago de Chile.

Equipo de Discapacidad, Alcaldía de Medellín (2012 a 2019). Archivos propios de documentos de evaluación y seguimiento a las políticas públicas de discapacidad y de actas de sesiones del Comité Municipal de Discapacidad y de Accesibilidad de Medellín.

OMS. (2001). Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF). Ginebra.

¿LA CALLE/ACERA ES DE TODOS? UNA APROXIMACIÓN A SU CONCEPCIÓN DESDE EL CAMINAR

Astrid Helena Petzold-Rodríguez ¹⁹

Resumen

Este artículo busca cuestionar el modelo de construcción de la calle, con énfasis en su infraestructura peatonal, que ha venido imperando en la construcción de las ciudades latinoamericanas: el “parcelamiento” de la acera. El diseño, construcción, mantenimiento y limpieza de las aceras en las ciudades, está sujeto a acciones de particulares que conciben este espacio como fachada de su vivienda, negocio, o espacio residual sobre el cual ubicar cualquier objeto (bote de basura, alumbrado, estacionamiento, rampas, árboles, jardineras, entre otros), sin considerar las afectaciones que éstos puedan tener en el desplazamiento de los peatones. Existe una falta de conciencia y valoración del espacio público peatonal –acera- como espacio para el desplazamiento a pie con seguridad, y como espacio de encuentro con otros. No se camina la ciudad. El deterioro físico del espacio urbano de las ciudades no sólo conlleva a un deterioro de la calidad de la vida de la gente, también transmite una idea de desinterés, de despreocupación que va rompiendo los códigos de convivencia, como de ausencia de ley, de normas, de reglas: vale todo. La famosa teoría de las ventanas rotas.

En este sentido, la construcción de espacialidad pública en las ciudades –iniciando por las aceras– es la base para el desarrollo de ciudades resilientes y de una sociedad resiliente, al ser posible la identificación con el otro y con los valores compartidos en la vida pública y urbana de la ciudad.

En este artículo se presenta algunos de los resultados obtenidos en el ejercicio académico realizado por los estudiantes de la asignatura Temas Selectos I de la licenciatura en Arquitectura de la Universidad de las Américas Puebla, que tenía como objetivo reconquistar el acto del caminar. A partir de recorridos a pie, de 15 minutos, en varias ciudades de México, se realizó la observación y el registro fotográfico de la situación de la infraestructura peatonal evidenciando que la acera, en la mayoría de los tramos recorridos, es un espacio para todo menos para el caminar confortablemente y con seguridad.

Palabras clave: acera, caminar, parcelamiento, espacio público, calle.

¹⁹ Universidad de las Américas Puebla. Email: apetzoldrodriguez@gmail.com

Abstract

This article seeks to question the model of street construction, with emphasis on its pedestrian infrastructure, which has been prevailing in the construction of Latin American cities: the “parceling” of the sidewalk. The design, construction, maintenance and cleaning of sidewalks in cities is subject to the actions of individuals who conceive this space as the façade of their homes, businesses, or residual space on which to place any object (garbage cans, lighting, parking, ramps, trees, or planters, among others), without considering the effects they may have on pedestrian movement. There is a lack of awareness and appreciation of pedestrian public space - sidewalks - as a space for safe walking and as a space for meeting with others. The city is not walkable. The physical deterioration of urban space in cities not only leads to a deterioration in the quality of people’s lives, but also conveys an idea of disinterest, of unconcern that is breaking the codes of coexistence, such as the absence of law, of norms, of rules: anything goes. The famous theory of broken windows.

In this sense, the construction of public spatiality in cities -starting with the sidewalks- is the basis for the development of resilient cities and a resilient society since it is possible to identify with the other and with shared values in the public and urban life of the city.

This article presents some of the results obtained in the academic exercise carried out by the students of the Selected Themes I course of the Bachelor of Architecture at the Universidad de las Americas Puebla, which aimed at reconquering the act of walking.

Based on 15-minute walking tours in several cities of Mexico, we observed and photographically recorded the situation of the pedestrian infrastructure, showing that the sidewalk, in most of the stretches we walked, is a space for everything but safe walking.

Key words: sidewalk, walking, subdivision, public space, street.

1. Introducción

Reconocer al ser humano como centro del diseño de las ciudades; el diseño de las ciudades debe ser antropocéntrico. En la medida que se entiende a la ciudad como prolongación del hombre, en esa medida el diseño de éstas estará en diálogo con el hombre, la naturaleza, y sus diferentes necesidades.

Uno de los grandes problemas en las ciudades latinoamericanas no es su expansión, sino la manera en cómo se hace ciudad. Existe una ausencia de espacialidad pública de calidad, con una prevalencia del interés particular sobre el colectivo, lo cual erosiona las posibilidades de construir lazos sociales. “La cantidad y la calidad del espacio público peato-

nal determina la calidad urbanística de una ciudad” (Peñalosa, 2006, p.7).

Se debe entender que hacer espacialidad pública en América Latina inicia, en buena medida, por construir aceras: el acto por excelencia de mayor urbanidad. Es en la acera donde nace el espacio público. La acera es un hecho colectivo porque la ciudad es un acto colectivo.

Actualmente, la concepción de la mayoría de las calles y de las ciudades, dado que las calles son el origen de la ciudad, están marcadas por una lógica de maximización de los tiempos de recorrido del parque automotor.

En consecuencia, resulta fundamental comprender que hacer ciudad comienza por recuperar el espacio público peatonal –la acera- sus dimensiones, escala, acabados, mobiliario, la ubicación de los vendedores, de los automóviles, de las bicicletas, entre otros. “El caminar también necesita su propio espacio adaptado” (Herce, 2009, p.23).

Para que el espacio público sea aprehendido como un derecho, se debe iniciar por construirlo física, social, cultural y políticamente, ya que “la historia de la ciudad es la de su espacio público...” (Borja y Muxí, 2000, p.8). Y la historia personal de cada uno se construye en el espacio de la ciudad. De ahí que, en el diseño del espacio público se deba considerar la naturaleza de los vínculos que posee con la ciudad, al tiempo, que promueva procesos de socialización e inclusión, y la anulación de cualquier límite tangible o intangible que cause la exclusión de grupos sociales de este espacio.

2. Las calles en América Latina: no es una elección es una necesidad

Un ejemplo de esta realidad es el barrio Nuevo Horizonte, en Maracaibo, Venezuela, el cual se encuentra incomunicado de los corredores viales, lo que obliga a sus habitantes a caminar entre 500 y 700m por calles cubiertas de piedras, restos de bloques y escombros, para llegar a la calle principal de El Marite, donde, en el mejor de los casos, pueden tomar el transporte público.



Imagen 1. Barrio Nuevo Horizonte, Maracaibo, Venezuela. Fuente: Diario La Verdad, Maracaibo, Venezuela.

Cuando se piensa en cómo hacer ciudades más humanas, especialmente en América Latina, donde más del 80% de la población vive en ciudades, se debe pensar en cómo humanizar nuestras calles, ya que “entre el 25% y 30% de la superficie de las ciudades está constituida por calles” (Borthagaray, 2009, p.27), que son a la vez el espacio público por excelencia y un elemento fundamental de movilidad. Y la movilidad es un derecho que abre camino hacia otros derechos básicos: la educación, el trabajo, la vivienda, etc.

En tal sentido, es fundamental ocuparse del diseño de las calles, ya que cumplen un papel estabilizador (integración social) porque “organiza la comunicación social más importante: la casual y la espontánea” (Parceris y Rubert, 2000, p.27).

En el 2015, las Naciones Unidas en reuniones previas a Hábitat III (2016), abordó en New York, el tema del Espacio público, elaborando un documento con varios conceptos claves, de los cuales para este artículo se consideran relevantes dos:

Espacio público - Los espacios públicos son lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y agradables por todos de forma gratuita y sin afán de lucro. Esto incluye calles, espacios abier-

tos e instalaciones públicas.

Caminable - La medida en que el entorno construido es amigable con las personas que se desplazan a pie en un área. Factores que afectan la transitabilidad incluyen, pero no se limitan a: la conectividad de la calle; mezcla del uso del suelo; densidad residencial; presencia de árboles y la vegetación; frecuencia y variedad de edificios, entradas y otras sensaciones a lo largo de las fachadas de la calle. (p,1)

Señalar a la calle/acera como espacio público, y establecer lo caminable como medida para evaluar la transitabilidad del entorno construido, evidencia la importancia de la calidad y el diseño de la calle/acera en la vida de las personas. Esto es especialmente relevante, cuando “un informe de ONU Hábitat indica que, en 2018, unos 114 millones de personas, casi el 21% de la población latinoamericana, vivía en asentamientos populares. Esto es diez millones más que en 2014” (Dannemann, 2021, p.1).

Asimismo, Borsdorf e Hidalgo (2008), mencionan que

desde 1980-2000, los índices de delincuencia registrados en total en el mundo aumentaron en un 30% y se estima que alrededor del 15% de esos crímenes tienen un componente de diseño del espacio público y de gestión. Esto se ha traducido en un crecimiento de los barrios cerrados, sellados por las paredes e instalaciones de seguridad sofisticados, y han surgido en casi todas las ciudades de América Latina y África. (pp. 155)

En consecuencia, se asiste a un proceso de “condominización de la ciudad” (Giglia, 2003), como una consecuencia de lo anterior, y una de las causas de la homogenización de las interacciones sociales, lo que repercute en las prácticas sociales en el espacio urbano.

Estas acciones colectivas de cierre de calles públicas, utilización de cámaras de vigilancia, cerco eléctrico, entre otras, ponen en evidencia como la percepción de inseguridad individual, se materializa en respuestas colectivas tangibles que buscan

mitigar dicha sensación y que atentan contra la vida pública de las ciudades.

Un reporte de UN-Hábitat, 2013, titulado “Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity”, presenta las múltiples facetas de la conectividad en las calles de África, Asia y América Latina y el Caribe, evidenciando los problemas a los que se enfrenta la población que habita en áreas periurbanas con patrones informales o ilegales de uso de la tierra, a saber:

Periferización acompañada de informalidad

La expansión urbana ha tomado la forma de periferización, combinada con falta de infraestructura, equipamientos públicos y servicios básicos, y a menudo acompañada por la falta de transporte público y vías de acceso adecuadas. Las calles en las áreas suburbanas de las ciudades en el mundo en desarrollo presentan patrones de calles irregulares con múltiples caminos sin salida no planificados. Asimismo, el porcentaje de superficie destinada a las calles es menos del 10%.

La mala conectividad de las calles dificulta la provisión de servicios básicos

La falta de calles en las ciudades tiene varias implicaciones en la vida de las personas. Significa que la capacidad de las ciudades para proporcionar servicios, como agua potable y un saneamiento adecuado, se ve gravemente obstaculizada.

Los habitantes de los barrios marginales no tienen más remedio que caminar

En la mayoría de las ciudades de África, Asia y América Latina y el Caribe, los pobres caminan para llegar a sus lugares de trabajo porque no pueden pagar el costo del transporte público. En las zonas de tugurios, la mayoría de las personas se ven obligadas a caminar para llegar a los servicios e instalaciones utilizando calles angostas, sin pavimentar y sin aceras. Las pocas calles cons-

truidas son arteriales y están destinadas a medios motorizados de transporte, volviéndose el caminar algo peligroso. En los barrios marginales de muchas ciudades del mundo en desarrollo, caminar por las calles no es una elección, sino una necesidad debido a la falta de otras alternativas de transporte asequibles.

Este informe también presenta algunos hallazgos como que, en las ciudades prósperas existe un reconocimiento de la relevancia de los espacios públicos y la asignación de superficie para el desarrollo de las calles. Asimismo, menciona que aquellas ciudades que no logran integrar la multifuncionalidad en las calles tienden a tener menor desarrollo de infraestructura, menor productividad y calidad de vida. Finalmente, el informe evidencia que la falta de conectividad en las calles aumenta la exclusión social y genera desigualdades en diversas esferas de la vida, especialmente, en lo que se refiere al acceso a servicios básicos.

3. La calle, esqueleto de urbanidad

Es fundamental ocuparse del diseño de las calles, entendiendo éstas como la suma del espacio de las aceras -espacio para el peatón-; el espacio de la calzada -espacio para el vehículo particular y para el transporte masivo-; y el espacio para movilizarse en bicicleta con seguridad (ciclo-rutas); pero la calle no es nada sin los edificios que la bordean y sin las personas que la recorren.

Las calles trascienden los elementos físicos que las construyen, "... son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos del lenguaje; son lugares de trueque, (...), pero estos trueques no lo son sólo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos" (Calvino, 1998, p.15).

No todos entienden lo qué es la acera. Frecuentemente no es concebida como un fin en sí misma para el peatón sino como un soporte de muchas cosas (imagen 2).

El ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa un cuidado prefe-



Imagen 2. Calle 14 Oriente. San Andrés Cholula, Puebla. Foto: autora.

El ejercicio del derecho a la conexión, a la movilidad de las personas y al transporte de bienes implica la atención a todas las formas de desplazamiento, lo que significa **un cuidado preferente de las formas que consumen menos energía y crean menos dependencia**, y obliga a poner acento en el tipo de infraestructuras que se ofrecen, en sus características y efectos, y en la gestión del espacio público urbano. (Herce, 2009, p.23)

Este cuidado del que habla Herce, se refiere a la búsqueda de una mejora en la calidad del espacio urbano que estimule la forma de desplazamiento más natural: ir a pie. Puesto que es esta forma de desplazamiento, la que ofrece mayores posibilidades de encuentro con otras personas.

Mientras el espacio público urbano manifieste estos síntomas de anomia social se irá incrementando también la exclusión social, relacionada con el derecho

de toda persona a poder ir a todas partes de la mejor forma posible, puesto que,

...las carencias o dificultades de acceso a su uso entrañan claros riesgos de exclusión social: exclusión de las capas de población que no disponen de vehículo propio motorizado en un sistema de transporte que lo privilegia; o de aquéllos a los que la ocupación masiva del espacio por ese tipo de vehículos impide ir a pie o en bicicleta; o de los que no pueden utilizar aquel tipo de vehículos o no lo encuentran adecuado al motivo o duración de su desplazamiento; y sobre todo, de ciudadanos que invierten gran parte de su tiempo en intercambios de un transporte colectivo que resulta a menudo ineficaz. (Herce, 2009:25)

Lo anterior es evidente en las ciudades de América Latina. La infraestructura peatonal se concibe como un espacio residual del frente de la parcela. Se piensa que puede o no existir dicho espacio, y cuando existe, no se respeta el ancho mínimo de la acera, el cual debe permitir transitar a dos personas sin obstáculos, a saber: vegetación, postes de luz, señalética, botes de basura, desniveles, etc. Y esto ocurre, porque no se concientiza a la población de la importancia de la acera como espacio público, de encuentro y para el desplazamiento a pie, ya que, si se tiene la posibilidad de contar con un vehículo propio motorizado, se piensa: no necesito caminar.

Es por esta razón, que debemos concientizar a las futuras generaciones de la importancia de la existencia, y el buen diseño que debe poseer la infraestructura peatonal, lo que se traduce en un respeto por el peatón y en una invitación a caminar la ciudad.

A continuación, se presente el objetivo que se persiguió con el ejercicio realizado por los estudiantes, y los resultados de éste.

4. La reconquista del acto de caminar

“El acto de caminar es al sistema urbano lo que el acto de hablar es a la lengua”
(Michel de Certeau, 2010:109)

En la asignatura de Temas Selectos I, de la carrera de Arquitectura de la UDLAP, este semestre se hizo énfasis en el tema de la construcción de ciudades más humanas. Entre los ejercicios se realizó uno denominado Caminando la ciudad. El objetivo de éste fue reconquistar física y psicológicamente la posibilidad de apropiación de la calle a través del acto caminar en un sector determinado de la ciudad donde habita cada estudiante.

Para ello se establecieron dos premisas:

- Realizar un recorrido a pies durante 15 minutos en la ciudad donde viven, e identificar los obstáculos encontrados durante su desplazamiento para ejercer el acto de caminar adecuadamente (existencia o no de aceras, estrechez de las mismas, obstáculos en las mismas -papeleras, postes diversos, árboles, entradas de estacionamientos, señalización vertical, irregularidad de la superficie, ausencia de accesibilidad universal reglamentaria, ausencia de bandas podotáctiles, falta de acondicionamiento bioclimático, etc.).

- Analizar brevemente los equipamientos y servicios, estaciones y paradas de transporte, posibilidades recreativas y otras, que se encuentren al alcance del caminante en un periodo de tiempo de 15 minutos, trazando, a partir del punto de inicio, un radio igual a la distancia recorrida en ese lapso.

Se tomó el lapso de 15 minutos, para relacionarlo con la Ciudad de los 15 minutos de Carlos Moreno, basada en cuatro componentes principales: proximidad, diversidad, densidad y ubicuidad”, lo que le permite ser consciente al estudiante de la existencia o no de una variedad de servicios y espacios públicos en dicho radio de distancia caminable.

La realización de este ejercicio permitió que los estudiantes tomaran consciencia de la importancia de la existencia, del diseño y el mantenimiento de la infraestructura peatonal. Así como, el reconocer que no caminan la ciudad, y debido a esto no son conscientes de las deficiencias y obstáculos que la infraestructura peatonal posee.

Las ciudades en las que se realizó el ejercicio fueron: Ciudad de México,

Querétaro, Puebla, Cholula, Veracruz, Los Cabos, Mazatlán y Uruapan. Por limitaciones en la extensión del texto se presentan solo dos (2) de los quince (15) trabajos realizados por los estudiantes de manera individual, a saber:

1. Análisis del recorrido realizado en la Ciudad de México, en la alcaldía Cuajimalpa, por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón. Asignatura: Temas Selectos I. Licenciatura en Arquitectura. UDLAP, 2022:

Punto central

- **Punto inicial** : Calle 12 de Diciembre #127 col. Cuajimalpa de Morelos - Alcaldía: Cuajimalpa, CDMX CP:05000
- **Punto final** : Av. José María Castorena #320 col. Cuajimalpa de Morelos - Alcaldía: Cuajimalpa, CDMX CP:05200
- **Distancia de punto a punto** línea recta: 1,03 kilómetros
- **Distancia total** recorrida: 1,59 kilómetros

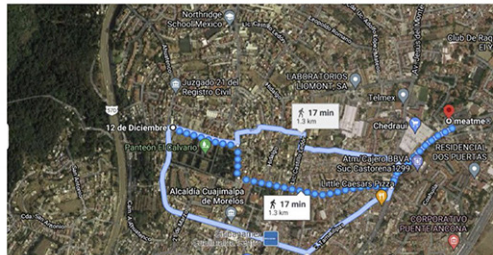
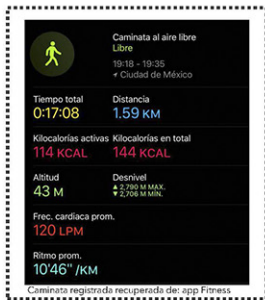
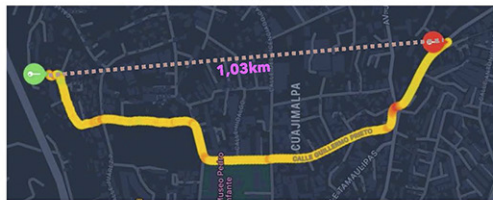


Imagen satelital recuperada de Google maps. (2022)



Recorrido durante la caminata recuperado de: Apple Watch

Imagen 3. Datos del recorrido realizado. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Obstáculos enfrentados DURANTE EL RECORRIDO

PENDIENTES PRONUNCIADAS Y DESNIVELES TANTO DE BAJADA COMO DE SUBIDA



Imagen 4. Obstáculos enfrentados en el recorrido. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Obstáculos enfrentados DURANTE EL RECORRIDO

ACERAS CON DIMENSIONES MUY REDUCIDAS INCLUSO PARA UN SOLO PEATÓN (< 60 CM)

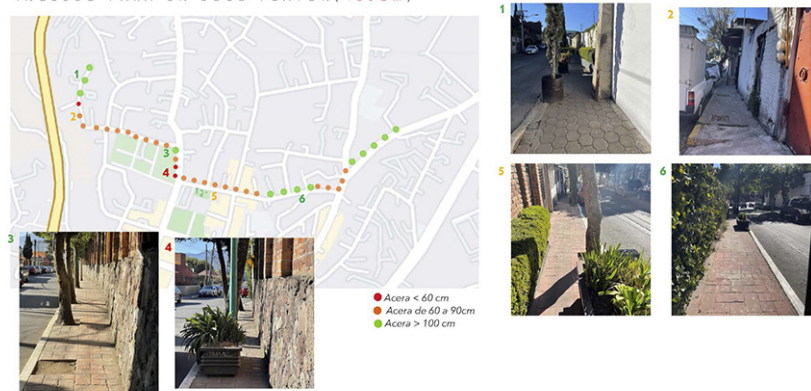


Imagen 5. Obstáculos enfrentados en el recorrido. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Obstáculos enfrentados

DURANTE EL RECORRIDO

ESCALINATAS Y COCHERAS REPENTINAS A
LO LARGO DE LAS CALLES

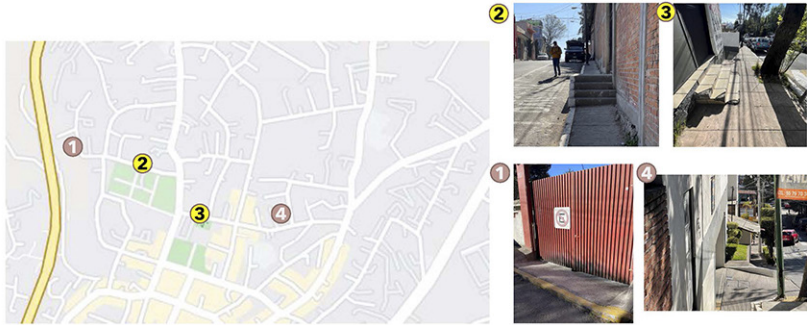


Imagen 6. Obstáculos enfrentados en el recorrido. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Obstáculos enfrentados

DURANTE EL RECORRIDO

MAL DISEÑO Y DISPOSICIÓN DE
VEGETACIÓN Y POSTES EN ACERAS



Imagen 7. Obstáculos enfrentados en el recorrido. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Otros Obstáculos

DURANTE EL RECORRIDO

- TECHUMBRES CON MUY Poca ALTURA (<170CM)
- COCHES ESTACIONADOS SOBRE LA ACERA
- COLADERAS ABIERTAS
- FALTA DE ALINEACIÓN
- ACERAS EN MAL ESTADO

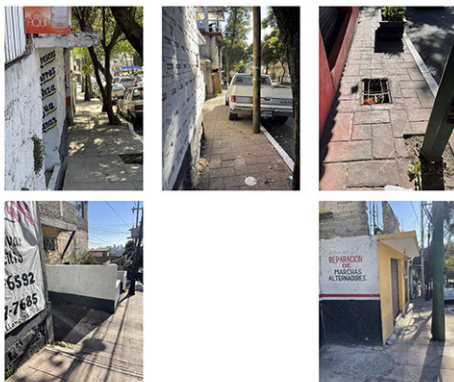


Imagen 8. Obstáculos enfrentados en el recorrido. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Equipamientos y servicios

EN EL SECTOR DE ESTUDIO

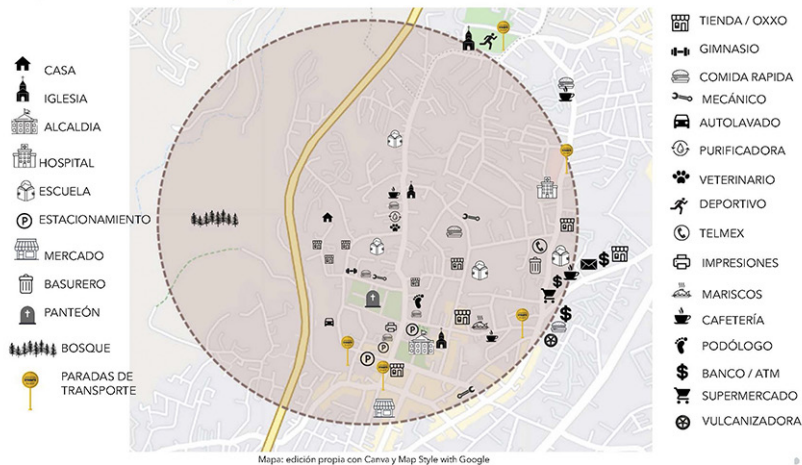


Imagen 9. Equipamientos y servicios en el sector de estudio. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

Conclusiones



Posibilidades escasas o nulas de caminar la ciudad.



El diseño urbano subordina al peatón ante los vehículos.



Requiere de buena condición y gran fuerza.



Imposible recorrido para personas en muletas.



Aceras y pendientes inaccesibles para sillas de ruedas.



Para equipaje o mochilas es necesario cargarlos.

NO ES CAMINABLE CUAJIMALPA

¡¡ Gracias por su atención !!

Imagen 10. Conclusiones. Elaborado por el estudiante Fernando Álvarez Mondragón, 2022

2. Análisis del recorrido realizado en la Ciudad de los Cabos San Lucas, Baja California, por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego. Asignatura: Temas Selectos I. Licenciatura en Arquitectura. UDLAP, 2022:

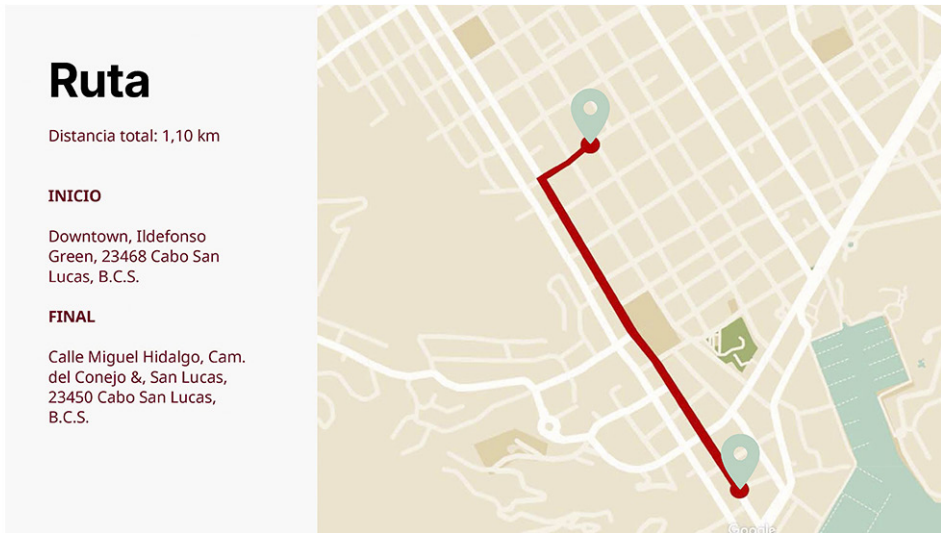


Imagen 11. Datos del recorrido realizado. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022



Imagen 12. Equipamiento existente en el sector de estudio. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022.



Imagen 13. Ancho de las aceras y elementos presentes en ella. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022

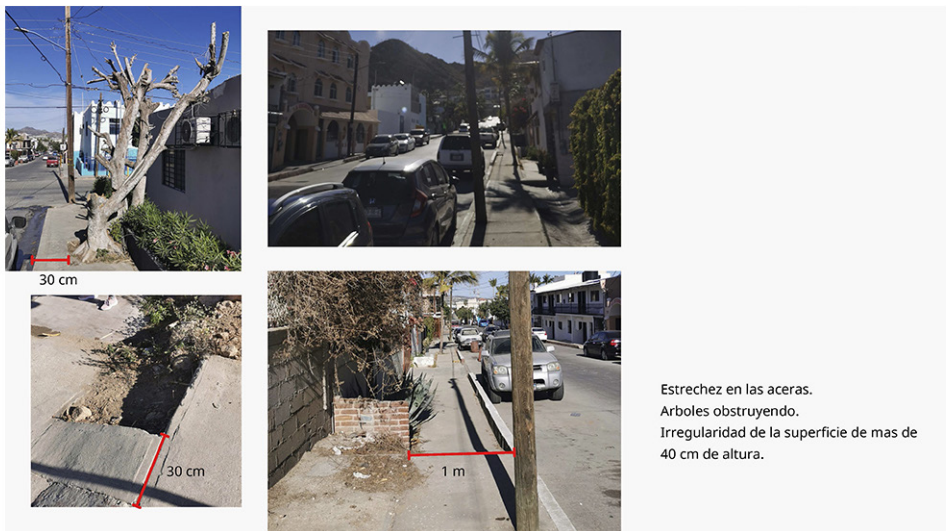


Imagen 14. Estado de las aceras y obstáculos presentes en ella. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022



90 cm

Contaminación en terrenos sin uso.
Predominancia de la naturaleza en las
aceras.
Priorización del transporte privado.



Imagen 15. Estado de las aceras y obstáculos presentes en ella.
Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022



50 cm



Imagen 16. Irregularidades y obstáculos presentes en las aceras.
Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022



Imagen 17. Estado de las aceras y elementos presentes en ella. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022

Conclusiones

Tras el estudio de la Ciudad señala que existen aceras destruidas, irregularidades en las aceras y todo tipo de obstáculos en la zona residencial. Los resultados revelaron que las aceras son las más deterioradas conforme se aleja del bullicio turístico y el centro, los desniveles y falta de espacio presentan peligro para la gente que caminar al preferir caminar por las calzadas.

En ningún momento se ha visto que alguien se encargue de remover los obstáculos o arreglarlos.

Un evidente cambio de imagen urbana en el sector turístico, con prioridad para las personas la caminar.

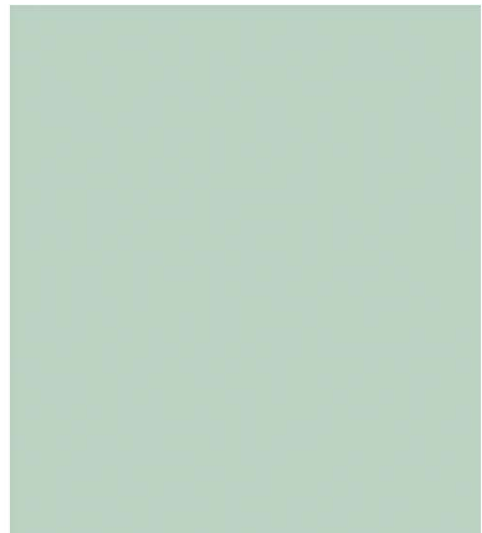


Imagen 18. Estado de las aceras y elementos presentes en ella. Elaborado por la estudiante Celia Karem Pérez Pliego, 2022

Los trabajos presentados evidencian el estado de las aceras, los obstáculos y las situaciones a las que se enfrenta el peatón a la hora de desplazarse a pie por la ciudad.

A continuación, se mencionan los aspectos observados de manera recurrente en los 15 recorridos realizados:

- Predominio del automóvil en el espacio urbano.
- Vehículos estacionados sobre la acera, invadiendo el espacio del peatón.
- No existen pasos peatonales.
- Aceras reducidas o inexistentes.
- Aceras con obstáculos (postes de luz, señalética, paradas de transportes, etc.)
- Aceras con desniveles pronunciados en las esquinas. Vados con pendientes y dimensiones no adecuadas para personas con alguna discapacidad.
- Aceras deterioradas (huecos, grietas, etc.).
- Aceras como entradas de estacionamiento, con pendientes muy pronunciadas hacia la calzada (rampas de acceso de vehículos) obligando a bajar a la calzada.
- Ausencia de un frente continuo a lo largo de la acera.
- Muros ciegos a lo largo de la acera, lo que hace que la calle se perciba insegura al no haber ojos que miren hacia la calle. Ausencia de edificios porosos.
- En sectores específicos de clase media alta y alta de ciertas ciudades el trazado de las aceras es continuo y cuentan con vegetación y mantenimiento. Son la excepción.

5. Conclusiones: mi frente, mi acera

Louis Kahn (apud Giurgola, 1996, p-95) señalaba: “debemos determinar los derechos de los edificios sobre las calles que los bordean. De este modo, su carácter se modificaría sustancialmente”. Es urgente hacer una revisión de estos derechos y deberes por parte de los desarrolladores inmobiliarios y dueños particulares, para establecer quién hace qué y cómo debe hacerse el diseño de la calle y de la infraestructura peatonal.

Al observar los recorridos realizados por los estudiantes, se evidencia que cada habitante y/o desarrollador inmobiliario se apropia de su frente y modifica la acera a sus intereses, al considerar dicho espacio como propio, ocasionando una discontinuidad en el trazado de la acera o la desaparición de ésta, así como, la aparición de obstáculos, desniveles, huecos, barreras, entre otros, para las personas que transitan por la misma, constituyéndose en un riesgo para su seguridad y obligando, en la mayoría de los casos, a circular por la calzada sin ninguna protección.

Lo anterior, es la manifestación física y espacial del olvido del peatón, y, el predominio del vehículo en el espacio urbano, evidenciando que las ciudades en América Latina no se conciben para el desplazamiento a pie. El espacio de la acera no es visto como germen del espacio público, y su “parcelamiento” erosiona los derechos de los habitantes a circular de manera segura y confortable por la ciudad, en especial, de aquellos que se desplazan a pie cotidianamente.

Es prioritario iniciar un proceso de sensibilización y toma de conciencia de los futuros profesionales del hábitat: Reconquistar física y psicológicamente la calle a través del acto caminar. La ciudad debe recorrerse para re-conocerse en ella y para descifrar, re-descubrir y re-definir el significado de ciertos símbolos, imágenes, lugares y personas, puesto que, un espacio al ser transitado se modifica en sí mismo.

Lo maravilloso de la práctica del andar es que permite lecturas estéticas, espaciales, visuales, sociales, acústicas, táctiles y olfativas, que hacen posibles variaciones en las percepciones de un lugar, una calle, una manza-

na, una ciudad o del territorio, que revelan la naturaleza de dichos paisajes.

Jane Jacobs (2011, p.40) decía que “el camino que conduce a dilucidar (...) el comportamiento de las ciudades (...) comienza, observando atentamente, con las mínimas expectativas posibles, las escenas más cotidianas, los acontecimientos más corrientes, e intentando ver qué significan y si entre ellos afloran las hebras de un principio”.

En este sentido, la arquitectura y el urbanismo deben ir más allá de reconocer las condiciones climáticas o naturales o la historia del lugar, y considerar aún más las formas de ser de una colectividad pues de ella entendemos deben ser reflejo.

La construcción de ciudades para la gente inicia por reconocer que las ciudades somos nosotros, por ello debemos ser conscientes, no sólo de nuestros derechos, sino también de nuestros deberes. Existe una co-responsabilidad en la construcción de nuestras ciudades.

La búsqueda de una mejora en la calidad del espacio urbano debe estimular la forma de desplazamiento más natural: ir a pie, esta forma de desplazamiento la que ofrece mayores posibilidades de encuentro con otras personas.

Entre las recomendaciones que da la ONU-Hábitat para el mejoramiento de la calidad de las áreas peatonales en las ciudades, menciona que solo un 10% de mejora en la calidad de las áreas peatonales de las calles podría producir una reducción de 15kg de emisiones de CO2 por hogar al año al reducir la dependencia del coche (Urbanization For Prosperity Policy Statement, 25th Session of the Governing Council).

Esta recomendación es un llamado a centrarnos en el mejoramiento y adaptación del espacio para el caminar -la acera-, entendiendo que es un espacio de todos y revalorizando su papel en la construcción de ciudades más humanas.

6. Referencias

BORJA, J. Y MUXÍ, Z. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, España: Editorial Electa.

BORSODORF, A. Y HIDALGO, R. (2008). New dimensions of social exclusion in

- Latin America: From gated communities to gated cities, the case of Santiago de Chile. *Land Use Policy*, Volume 25, Issue 2, April 2008, pp. 153–160. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2007.04.001>.
- BORTHAGARAY, A. (2009). *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Buenos Aires, Argentina: Editorial Infinito.
- CALVINO, I. (1998). *Ciudades invisibles*. Madrid, España: Siruela/Bolsillo.
- DANNEMANN, V. (26 de enero de 2021). *¿Cómo hacer ciudades más justas?* En Deutsche Welle. Recuperado de <https://p.dw.com/p/3oG3R>
- DE CERTEAU, M. (2010). *La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer*. Ciudad de México: Editorial Universidad Iberoamericana. Departamento de Historia e Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- GIGLIA, A. (2003). “Espacio público y espacios cerrados en la ciudad de México”. En P. Ramírez Kuri (coordinadora), *Espacio público y reconstrucción de ciudadanía*. Ciudad de México, México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
- GIURGOLA, R. (1996). *Louis I. Kahn*. Barcelona, España: Gustavo Gili.
- HERCE, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona, España: Editorial Reverté.
- JACOBS, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Salamanca, España: Capitán Swing Libros.
- PARCERISA BUNDÓ, J. Y RUBERT DE VENTOS, M. (2000). *La ciudad no es una hoja en blanco*. Santiago de Chile, Chile. Ediciones ARQ.
- PEÑALOSA, E. (2006). Prólogo. En Jan Gehl. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. (p.7). Barcelona, España: Editorial Reverté.
- UN-HABITAT (2013). *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*. Recuperado: <https://unhabitat.org/streets-as-public-spaces-and-drivers-of-urban-prosperity>
- UN-HABITAT (2015). *Temas Hábitat III-Espacio Público*. Recuperado: https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf
- UN-HABITAT (2015). *Urbanization For Prosperity Policy Statement, 25th Session of the Governing Council*. Recuperado <https://unhabitat.org/sites/default/files/download-manager-files/Urbanization%20For%20Prosperity%20Policy%20Statement%2025th%20Session%20of%20the%20Governing%20Council.pdf>

PARTICIPACIÓN CIUDADANA, ACTIVIDAD ESENCIAL PARA LA PROYECCIÓN DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LAS CIUDADES.

Flavio Alfredo Franco Muñoz.²⁰

Resumen

Al exponer diversos beneficios que los espacios públicos proporcionan a sus usuarios, y el cómo, por medio de estos se mejora notablemente la calidad de vida de las personas en su interactuar con la ciudad, claramente refleja la importancia que tiene, el incluir, la participación de la ciudadanía en los procesos de elaboración de los programas de planeación urbana, en la realización de los proyectos de diseño urbano y en los de sus construcciones y funcionamientos, para que se vea reflejado lo que realmente requiere la población para realizar de manera óptima, las diversas actividades que desarrolla en los espacios públicos.

Para incluir la participación de la ciudadanía de acuerdo a las características de cada una de las etapas que conforman estos procesos, y poder elaborar la propuesta de un modelo de participación ciudadana que en su aplicación sea eficiente, es esencial el realizar análisis de estudios de caso de proyectos de planeación urbana, de proyectos de diseño urbano, y de espacios públicos ya construidos y en funcionamiento, donde se ha integrado la participación de la ciudadanía en el desarrollo de sus procesos e implementación de forma exitosa, ya que por medio de este análisis se obtiene conocimiento valioso de acuerdo a las características particulares de cada uno de los casos analizados.

El analizar este tipo de estudios de caso permitirá el detectar, que estos espacios públicos en su operatividad y funcionamiento sean humanistas, incluyentes y sostenibles, y mejoren la calidad de vida de las personas que hacen uso de ellos.

Palabras clave: Participación ciudadana, espacios públicos, planeación urbana, diseño urbano.

Abstract

By exposing various benefits that public spaces provide to their users, and how, through these, the quality of life of people in their interaction with the city is significantly improved, clearly reflects the importance of including participation of citizens in the processes of elaboration of urban planning programs, in the realization of urban design projects and in those of their constructions and operations, so that what the population really requires to carry out optimally is reflected. the various activities carried out in public spaces.

²⁰ Doctor en Arquitectura. Email: d.jimenez@eqar.es

In order to include citizen participation according to the characteristics of each of the stages that make up these processes, and to be able to develop a proposal for a citizen participation model that is efficient in its application, it is essential to carry out case study analysis. of urban planning projects, urban design projects, and public spaces already built and in operation, where the participation of citizens has been integrated in the development of their processes and their implementation successfully, since through this analysis Valuable knowledge is obtained according to the particular characteristics of each of the cases analyzed.

Analyzing this type of case study will allow us to detect that these public spaces in their operability and functioning are humanistic, inclusive and sustainable, and improve the quality of life of the people who make use of them.

Keywords: Citizen participation, public spaces, urban planning, urban design.

Introducción.

Para que el funcionamiento y las características de las ciudades de la actualidad estén de acuerdo a las necesidades de las personas que habitan en ellas, es esencial, el integrar la participación de la ciudadanía en todas las etapas que integran los procesos de la planeación urbana y del diseño urbano que se generan para la conformación de la estructura urbana de estas poblaciones, de esta manera se obtendrán ciudades con un enfoque incluyente, humanista y sostenible.

Por medio de esta participación ciudadana se podrán generar programas de desarrollo urbano con diagnósticos que reflejen el estado real de las zonas de estudio, en cuanto a su infraestructura urbana, su equipamiento, sus servicios, sus espacios públicos, su movilidad, sus áreas verdes, entre otros; además, derivado de este diagnóstico, se podrán generar programas de desarrollo urbano donde se incluya en el tejido urbano de las ciudades lo que realmente requiere la ciudadanía en cuanto a los aspectos anteriormente mencionados. “Que la ciudad, el espacio común, es cambiante y se adapta a las necesidades de intereses comunes, los cuales también son cambiantes. Así, en la medida en que sea posible, todo mundo debería participar en su organización. Si todo mundo participa en la organización del espacio común, éste podría cumplir mejor con lo que de él se necesita” (Ducci, 1989, p. 10).

Posterior al proceso de la generación de los programas de planeación urba-

na es esencial incluir la participación de la ciudadanía en el proceso de la generación de los proyectos de diseño urbano de los espacios públicos, ya que, por medio de esta participación, las personas podrán expresar aspectos de sus costumbres, cultura, y sociedad, y además, en cuanto a los proyectos a realizar, podrán expresar sus necesidades, gustos, ideas, sugerencias y opiniones, lo cual será fundamental para que los profesionales del diseño urbano, ya sean del ámbito particular o público, generen proyectos que realmente den respuesta a las expectativas y requerimientos de sus próximos usuarios.

En la etapa del funcionamiento de los espacios públicos integrados a la estructura urbana de las ciudades de acuerdo a la planeación urbana, también será indispensable la participación de la ciudadanía, ya que, por medio de esta participación, las dependencias públicas encargadas de la conservación, mantenimiento y seguridad de estos espacios, podrán obtener información relevante por parte de sus usuarios en cuanto a su funcionamiento, su seguridad, las características de sus espacios, el estado en que se encuentran estos espacios, entre otros aspectos, esto permitirá a las dependencias correspondientes implementar acciones pertinentes para que el espacio público se mantenga en buen estado para poder ofrecer un funcionamiento óptimo a las personas que hacen uso de ellos.

Para que esta actividad de la participación de la ciudadanía se genere de manera eficaz en el proceso de la elaboración de los programas de planeación urbana, en el proceso de la realización de los proyectos de diseño urbano de los espacios públicos, y en el proceso del funcionamiento de los espacios públicos, es indispensable, el identificar, cuáles son las etapas que conforman estos procesos, esto permitirá, el definir, la manera y la técnica en que se incluirá la participación de la ciudadanía en ellos, además, el definir, los actores sociales a considerar en esta participación de acuerdo a las características de cada una de estas etapas identificadas.

Al tener determinadas las etapas que conforman los procesos de la elaboración de los programas de planeación urbana, de la realización de los proyectos de diseño urbano de los espacios públicos, y del funcionamiento de los espacios públicos, será fundamental el establecer, en cada una de estas etapas, cual es el modelo y la técnica de participación ciudadana adecuada para que

la población pueda comunicar claramente aspectos de su sociedad, cultura y tradiciones, y que además, pueda expresar sus requerimientos, ideas, aportaciones, sugerencias, gustos y preferencias, de manera eficaz, de acuerdo a las características de cada una de las etapas. Toda esta información será relevante para la generación de espacios públicos humanistas, incluyentes y sostenibles, que realmente mejoren la calidad de vida de la ciudadanía.

Importancia de los espacios públicos para mejorar la calidad de vida de las personas en el ámbito urbano de las ciudades.

Se comenzará exponiendo beneficios que aportan los espacios públicos a las personas que habitan y que desarrollan sus actividades cotidianas en las ciudades, para clarificar la importancia de involucrar la participación de la ciudadanía en los procesos de planeación, diseño, construcción y funcionamiento de estos espacios.

En los espacios públicos, como plazas, parques, parques lineales, jardines, complejos deportivos, calles con diversos tipos de movilidad, entre otros, las personas de todas las edades, niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, pueden realizar diversas actividades que complementan las actividades que llevan a cabo en su vida habitual, entre estas, actividades sociales, culturales, educativas, recreativas, de relajación y deportivas, estas actividades mejoran la calidad de vida de la ciudadanía, ya que por medio de estas, se generan mejoras en la salud mental y física de las personas.

Para realizar actividades sociales, estos espacios públicos, proveen espacios diseñados para la convivencia y el encuentro entre la ciudadanía, las familias, los amigos y los vecinos, por medio de áreas de estar, plazas, jardines, fuentes de sodas, andadores, entre otros; estos espacios integradas con vegetación, mobiliario urbano, elementos escultóricos, fuentes, muros verdes, pergolados, techumbres, velarias, entre otros elementos de diseño urbano. “Una de las necesidades vitales de todo ser humano es socializar, por ello las ciudades deberían ofrecer a todo habitante espacios para el encuentro y la convivencia” (Hammurabi, Pérez, 2021, p. 1).



Foto 1. Vista del Jardín de San José. Fotografía: tomada por el autor.

Para realizar actividades culturales, facilitan espacios abiertos diseñados para la exposición de elementos escultóricos, pinturas, murales, elementos de arte, que reflejan la cultura y las tradiciones de la ciudadanía de origen local, nacional o internacional; aportan auditorios al aire libre donde se generan eventos de diversas expresiones artísticas, entre estas, la danza, el teatro, y la música; ofrecen espacios donde se exponen diversos temas históricos del ámbito local, nacional e internacional, por medio de pabellones, plazas, o andadores dedicados a una época histórica en particular, en los cuales, se realiza la exposición de diversos elementos históricos, entre estos, maquinaria industrial, vehículos y mobiliario; además, brindan áreas verdes en las cuales los usuarios de los espacios públicos pueden visualizar por medio de carteles, las características y los beneficios de la diversa vegetación que integra estas áreas; finalmente, estos espacios enmarcan y enfatizan edificaciones con un alto valor histórico y cultural para que la ciudadanía usuaria de estos espacios, pueda apreciar su majestuosidad arquitectónica.



*Foto 2. Vista de la plaza de acceso del Museo de Aguascalientes.
Fotografía: tomada por el autor.*

Para realizar actividades recreativas, proporcionan espacios con andadores peatonales donde la ciudadanía, las familias, amigos y vecinos pueden pasear y disfrutar del paisaje y del clima al aire libre; aportan áreas verdes con vegetación y bancas, donde la ciudadanía puede pasear a la mascota, hacer deporte, jugar algún juego de pelota, volar un papalote, o leer un buen libro a la sombra de un árbol; ofrecen espacios con aparatos de juegos infantiles donde los padres pueden divertirse y convivir con sus hijos; brindan espacios diseñados para que la ciudadanía pueda jugar juegos de mesa, entre estos, futbolito, ajedrez y tenis de mesa (ping - pong), “Hoy en día podemos encontrarnos con la grata sorpresa alrededor del mundo y en particular tanto en América latina, como en Europa y en nuestro país México, con el desarrollo de parques lineales, ejemplos de intervenciones de infraestructura urbana, en específico de esparcimiento y recreación” (Franco, 2019, p. 1); proveen calles en las cuales por medio de sus diseños, la ciudadanía puede disfrutar de un buen desayuno, comida o cena, en las terrazas de los restaurantes, además, de disfrutar de un paseo observando los aparadores de las tiendas; y facilitan espacios, don-

de se pueden ubicar las instalaciones necesarias para la organización de una kermés o feria tradicional, de un determinado grupo de la ciudadanía.

Para realizar actividades de relajación, ofrecen espacios diseñados para generar tranquilidad en las personas por medio de áreas de estar inmersas en extensas áreas verdes con vegetación y elementos de agua, en las cuales se generan microclimas, aislamientos contra el ruido y la contaminación, áreas de estar que cuentan con mobiliario urbano y elementos constructivos que proporcionan confort a las personas que hacen uso de estas.

Para realizar actividades deportivas, proveen canchas deportivas con medidas reglamentarias y con medidas reducidas, para que la ciudadanía pueda realizar el deporte de su preferencia, entre estas canchas se pueden mencionar, canchas de basquetbol, voleibol, fútbol, tenis y béisbol; además, brindan ciclo vías, pistas para caminar, trotar, correr y patinar; todos estos espacios deportivos inmersos en áreas verdes con vegetación para generarles microclimas, aislamiento contra el ruido y la contaminación, además, integrados con espacios como fuentes de sodas, baños, entre otros, que complementan su funcionamiento.

Además, los espacios públicos son indispensables para que la estructura urbana de las ciudades funcione de manera óptima, ya que por medio de estos espacios se genera en esta estructura diversos beneficios, entre estos, el mejorar la imagen urbana del entorno de las ciudades, por medio de la integración, a este entorno, de los diversos elementos de diseño que conforman estos espacios públicos, entre estos elementos, áreas verdes con vegetación, elementos escultóricos, espejos de agua, fuentes, muros verdes, diversos tipos de techumbres, velarias, mobiliario urbano, diseño de iluminación, diseño de pisos con tapetes y cenefas; por medio de estos elementos se enmarcan y enfatizan edificios en general, edificios históricos con valor cultural, elementos escultóricos, accesos, andadores, calles, banquetas y ciclo vías. Además, por medio de los elementos de diseño mencionados, se integra a la imagen urbana de las ciudades, remates visuales, colores, movilidad e hitos, que generan en la ciudadanía un sentido de orientación de identidad y apropiación.

Otro beneficio que proveen estos espacios públicos al tejido urbano de

las ciudades es el mejorar su medio ambiente, ya que por medio de sus espaciosas áreas verdes con vegetación, aminoran los efectos de la contaminación del aire que genera la movilidad de los vehículos de motor, también, generan un equilibrio entre las extensas áreas de infraestructura urbana construidas con concreto, asfalto o algún otro tipo de material, con estas espaciosas áreas verdes, lo cual disminuye los efectos del calor generado por los rayos solares en determinadas zonas de las ciudades. Además, por medio de estas espaciosas áreas verdes con vegetación, se generan microclimas, se generan barreras contra la contaminación visual y auditiva, lo cual genera, a su vez, zonas de confort para la ciudadanía, como es el caso de ciclo vías diseñadas con estas características.



Foto 3. Vista del Jardín de Guadalupe. Fotografía: Tomada por el autor.

Además, otro beneficio que aportan estos espacios públicos a la estructura urbana de las ciudades es el funcionar como elementos de articulación entre los diferentes espacios que conforman esta estructura, como es el caso de las calles con diferentes tipos de movilidad, las calles peatonales, los andadores, las plazas, las plazas de acceso, los puentes peatonales y las ciclo vías, “Las plazas ligan el espacio y el tiempo;

en este caso, el pasado y el presente con el devenir de la ciudad. De este modo, las plazas contienen la historia de la ciudad, pues alrededor de los espacios éstas se construyeron en el tiempo” (Bazant, 2008, p. 11).

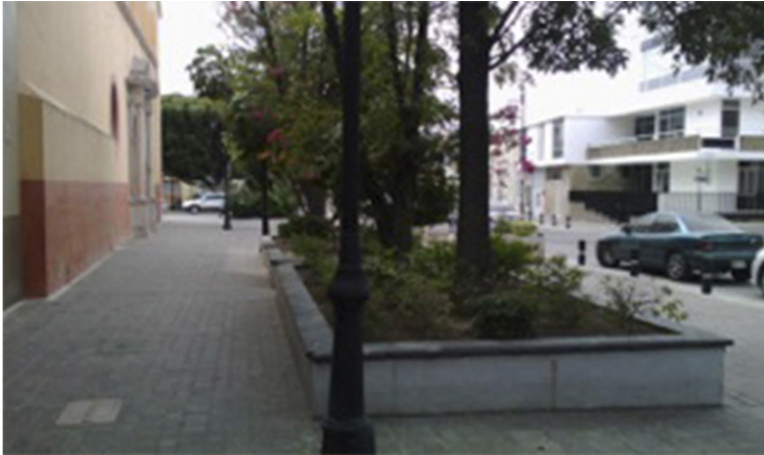


Foto 4. Vista de la calle Lic. Francisco Primo Verdad. Fotografía: tomada por el autor.

Al exponer diversos beneficios que estos espacios públicos proporcionan a sus usuarios, y el cómo, por medio de estos se mejora notablemente la calidad de vida de las personas en su interactuar con la ciudad, refleja claramente la importancia que tiene, el incluir, la participación de la ciudadanía en los procesos de elaboración de los programas de planeación urbana, en los procesos de realización de los proyectos de diseño urbano de estos espacios públicos, y en los procesos de sus

construcciones y funcionamientos, para que en estos procesos, se vea reflejado lo que realmente requiere la población para realizar de manera óptima, las diversas actividades que desarrolla en estos espacios públicos.

Al tener clarificada la necesaria participación de la ciudadanía en los procesos de la planeación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de los espacios públicos, se continuará, en el presente capítulo, con la exposición de análisis previos, que se requieren y que son fundamentales, para la elaboración de un método de participación ciudadana que realmente sea efectivo, y que realmente transmita, por medio de su aplicación, las ideas, sugerencias, recomendaciones, necesidades y requerimientos de la población a los profesionales del ámbito privado o público, inmersos en la planeación urbana, el diseño urbano, la construcción y el funcionamiento, del espacio público a construir.

Participación ciudadana, factor esencial para la generación de los espacios públicos.

Para que la trascendente participación de la ciudadanía se lleve a cabo de forma eficaz en los procesos de la generación de los programas de planeación urbana, de la elaboración de los proyectos de diseño urbano de los espacios públicos, de la construcción y del funcionamiento de los espacios públicos, es fundamental, el determinar, cuáles son las etapas que integran estos procesos, esto concederá, el especificar, el método y la técnica de participación ciudadana adecuados a implementar, así como los actores sociales a considerar para esta actividad, de acuerdo a las características de cada una de las etapas establecidas. En este proyecto de investigación, estas etapas se determinaron por medio del análisis de diversos procesos metodológicos aplicados en proyectos de planeación y de diseño urbano de espacios públicos que fueron construidos, así como, por medio del análisis de propuestas metodológicas elaboradas por varios autores.

Las etapas propuestas en este proyecto de investigación son las siguientes:



Figura 1. Etapas del proceso de la planeación urbana, determinadas en este proyecto de investigación por medio del análisis de diversos procesos metodológicos aplicados en proyectos de planeación urbana y por medio del análisis de propuestas metodológicas elaboradas por varios autores. Fuente: elaboración propia.

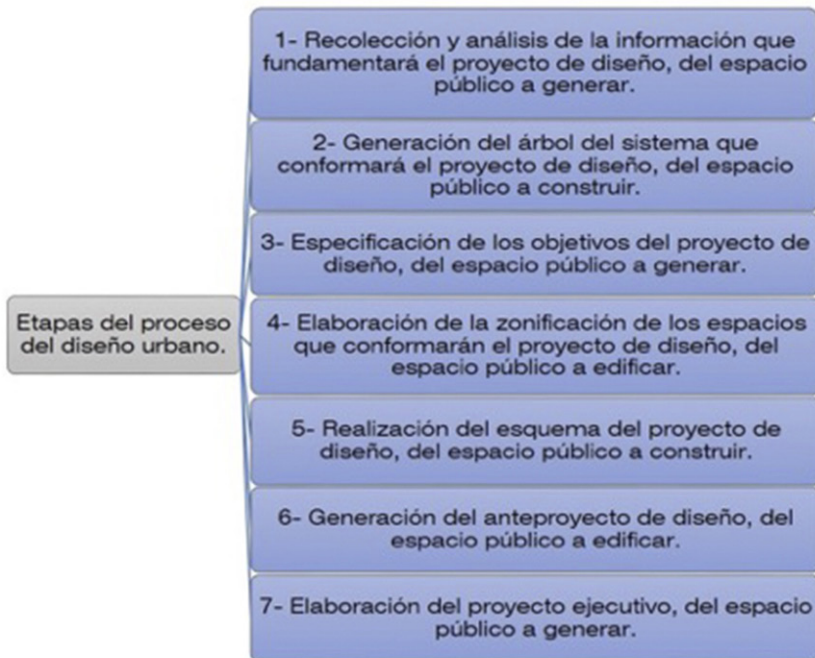


Figura 2. Etapas del proceso de diseño urbano, determinadas en este proyecto de investigación por medio del análisis de diversos procesos metodológicos aplicados en proyectos de diseño urbano de espacios públicos que fueron construidos y por medio del análisis de propuestas metodológicas elaboradas por varios autores. Fuente: elaboración propia.



Figura 3. *Etapas del proceso de la edificación y el funcionamiento del espacio público proyectado, determinadas en este proyecto de investigación por medio del análisis de diversos procesos metodológicos aplicados en proyectos de diseño urbano de espacios públicos que fueron construidos y por medio del análisis de propuestas metodológicas elaboradas por varios autores. Fuente: elaboración propia.*

Al tener definidas las etapas que conforman el proceso de la generación de la planeación urbana, el proceso de la realización del proyecto de diseño urbano y el proceso de la edificación y el funcionamiento del espacio público proyectado, se podrá realizar la propuesta de un método donde se incluya la participación ciudadana en cada una de estas etapas de acuerdo a sus características, es importante mencionar que esta participación de la ciudadanía, usuaria de estos espacios, se realizará en conjunto con la participación de los profesionales de la planeación urbana, del diseño urbano, de la construcción de los espacios públicos y del funcionamiento de los espacios públicos, ya sean del ámbito particular, público o académico. “La planificación, como continuación de un proceso de evolución, requiere que se esté ampliamente informado sobre las circunstancias, los problemas y las posibilidades de un lugar” (Dieter, 1983, p. 13).

Para incluir la participación de la ciudadanía de acuerdo a las características de cada una de las etapas establecidas, y poder elaborar la propuesta de un modelo de participación ciudadana que en su aplicación sea eficiente, es esencial el efectuar análisis de estudios de caso de proyectos de planeación urbana, de proyectos de diseño urbano de espacios públicos, y de espacios públicos ya construidos y en funcionamiento, donde se ha integrado la participación de la ciudadanía en el desarrollo de sus procesos e implementación

de forma exitosa, ya que por medio de este análisis se obtiene conocimiento diverso y valioso de acuerdo a las características particulares de cada uno de los casos analizados, conocimiento referente al tipo de modelo de participación ciudadana que se integró a sus procesos, la etapa o etapas de sus procesos, ya sea de planeación, diseño, construcción, o funcionamiento, donde se incluyó el modelo, los actores sociales que participaron en cada una de las etapas abordadas, la técnica de participación ciudadana utilizada, los objetivos alcanzados por medio de la aplicación de su modelo de participación, entre otros aspectos. En el marco teórico del proyecto de investigación se han estado analizando este tipo de estudios de caso, este análisis se ha realizado sobre estudios de caso presentados por diversos autores, ya sea a nivel estatal, nacional e internacional, y se ha realizado sobre proyectos de planeación y de diseño urbano de espacios públicos proyectados, construidos y en funcionamiento en la Ciudad de Aguascalientes, México.

Por medio de este análisis, se han identificado en los estudios de caso abordados en el marco teórico del proyecto de investigación, los siguientes aspectos: las características generales del modelo de participación ciudadana incorporado al proceso, ya sea, de la planeación urbana, del diseño urbano, de la edificación o del funcionamiento del espacio público; en este apartado se hace una descripción general del proceso que se llevó a cabo, de las etapas que conformaron este proceso, se especifica, en cuales de estas etapas se incorporó la participación de la ciudadanía, se hace una descripción de la técnica empleada en esta participación, de los actores sociales que fueron participando en el desarrollo de estos proyectos, además, se hace la descripción de las características y funcionalidad de las herramientas, el mobiliario y los espacios, donde se efectuó la actividad de la participación ciudadana.

En un segundo apartado de este análisis se identifican los objetivos del modelo de participación ciudadana implementado en el proyecto del estudio de caso; en un tercer apartado se identifican los fundamentos del modelo de participación; en un cuarto apartado de este análisis

se detectan los organismos y actores sociales, ya sean del ámbito privado, público o académico, involucrados en el modelo de participación efectuado, en este apartado se describe la relación que tienen los organismos y los actores sociales con el espacio público estudiado, además, se describe en algunos actores sociales en particular, la profesión o el cargo público que desempeñaron en el proceso de la participación.

En un quinto apartado se detecta la planeación del modelo de participación, en este apartado se describen los preparativos previos a la actividad de la participación, en lo referente a las personas encargadas de la organización de la actividad, además, a la logística, la movilidad, los instrumentos, el mobiliario, la tecnología y los espacios a utilizar. En un sexto apartado se describen, a detalle, las características, la técnica y el funcionamiento del método de participación ciudadana implementado en el estudio de caso. En los últimos tres apartados se presentan, los resultados obtenidos por medio de esta actividad, se exponen observaciones generales detectadas en el método analizado y finalmente se generan conclusiones derivadas del análisis efectuado a la actividad participativa del estudio de caso.

A continuación, se presentan aspectos de uno de los estudios de caso analizados en el marco teórico del proyecto de investigación.

En Barcelona España, se efectuó en el 2013 un conjunto de actividades de participación ciudadana, con la finalidad de generar propuestas de proyectos urbanos para sus áreas costeras, estas actividades fueron realizadas por IntraScapeLab (equipo académico de investigación interdisciplinar de la Universidad Politécnica de Catalunya, Barcelona) (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).



Foto 5. Zona costera de Barcelona, España. Fotografía: Magrinyà, Francesc; Mayorga, Miguel; Mercadé, Josep; Navas, Teresa (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía. Revista Bitácora Urbano Territorial, 24 (1). Página 6.

Objetivo identificado en este modelo de participación ciudadana:

Analizar y evaluar la implementación de los proyectos realizados y las propuestas de los proyectos en construcción

Generar propuestas de desarrollo urbano y de proyectos urbanos para esta zona de la ciudad.

Fundamento identificado en este modelo de participación ciudadana:

El involucrar actores de diferentes ámbitos de la sociedad, y contar con actividades que anteceden este modelo de participación, lo cual le facilitó su convocatoria.

Organismos y actores involucrados, detectados, en este modelo de participación ciudadana:

Ciudadanía en general, técnicos relacionados con los temas analiza-

dos, ciudadanos relacionados con el ámbito de la administración, y ciudadanos relacionados con la Universidad Politécnica de Catalunya.

Resultados de participación ciudadana identificados:

Generar propuestas de proyectos de planeación y de diseño, para el desarrollo urbano de esta zona de la ciudad de Barcelona (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).

Fases identificadas de la manera en que se realizó el modelo de participación ciudadana:

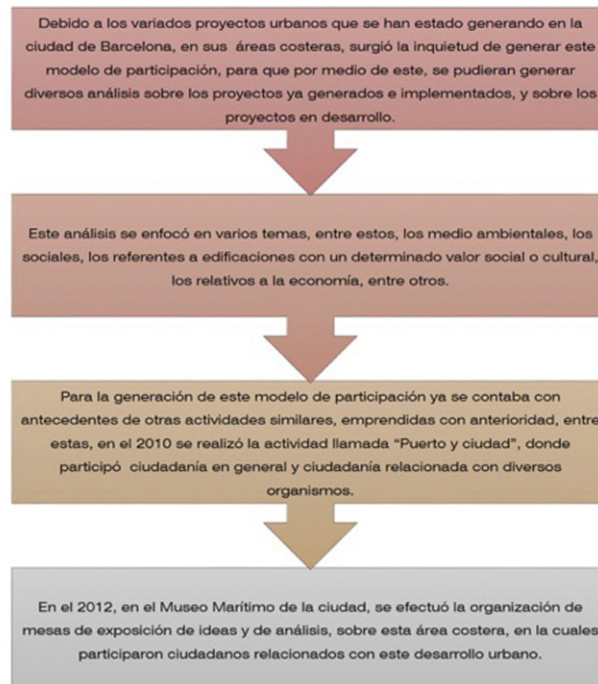


Figura 4. Esquema de las fases identificadas de la manera en que se realizó el modelo de participación ciudadana. Fuente: elaboración propia, con base en el artículo, Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).

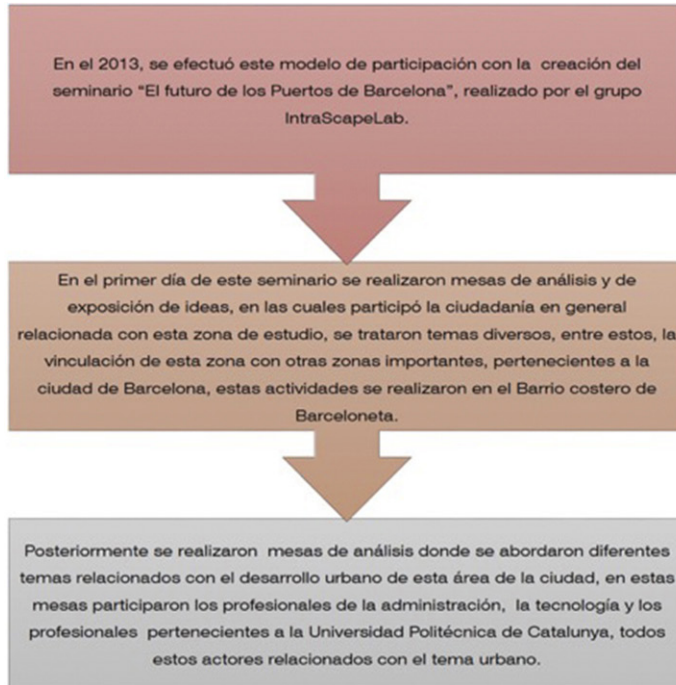


Figura 5. Esquema de las fases identificadas de la manera en que se realizó el modelo de participación ciudadana. Fuente: elaboración propia, con base en el artículo, *Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía* (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).



Figura 6. Esquema de las fases identificadas de la manera en que se realizó el modelo de participación ciudadana. Fuente: elaboración propia, con base en el artículo, Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).

Las propuestas identificadas en estas actividades de participación ciudadana se enfocaron, entre otros, en los siguientes temas:

El planteamiento de modificar el uso de edificaciones con valor histórico, social y cultural, con la asignación de nuevas actividades para su funcionalidad.

La rehabilitación y remodelación de edificaciones y de espacios urbanos de la zona.

La generación y organización del equipamiento urbano.

El mejoramiento de la imagen urbana de la zona.

La generación de la vinculación de esta zona con otras zonas importantes de la Ciudad de Barcelona, con la construcción y remodelación de infraestructura destinada a la movilidad (Magrinyà, Mayorga, Mercadé, Navas, 2014).

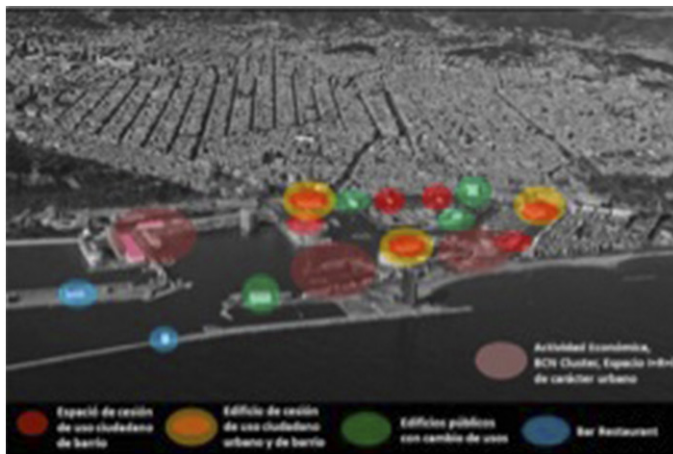


Foto 6. Generación de propuestas para la zona costera de Barcelona. Fotografía: Magrinyà, Francesc; Mayorga, Miguel; Mercadé, Josep; Navas, Teresa (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía. Revista Bitácora Urbano Territorial, 24 (1). Página 12.

Conclusiones.

Por medio del análisis realizado en el marco teórico del proyecto de investigación de estudios de caso, en los cuales, se integró la participación de la ciudadanía a los procesos de planeación, diseño, construcción y funcionamiento de los espacios públicos, se ha obtenido conocimiento que será de gran utilidad para generar propuestas de modelos de participación ciudadana que realmente sean efectivos para este tipo de procesos, ya que, por medio de estos análisis se adquiere conocimiento esencial sobre diversos temas, entre estos, profundizar en los objetivos y fundamentos de incorporar la participación de la población a estos procesos, conocer las etapas que conforman estos procesos, las características y el funcionamiento de estas etapas, las etapas donde se integra la participación de la ciudadanía, los preparativos que se requieren para realizar una actividad de participación

ciudadana en cuanto a la logística, la movilidad, los instrumentos, el mobiliario, la tecnología y los espacios, conocer diversos métodos y técnicas para emplear en una actividad de participación ciudadana, los autores sociales que participan, los materiales, herramientas, mobiliario y espacios que se utilizan, conocer los resultados que se obtienen por medio de estas actividades de participación, y finalmente generar conclusiones sobre los estudios de caso analizados.

El analizar estudios de caso donde se incorpora la participación de la ciudadanía en los procesos del funcionamiento y operatividad de los espacios públicos, como es el caso, del estudio de caso presentado, genera un valioso conocimiento, que será de gran utilidad, para efectuar propuestas de modelos de participación ciudadana a incorporar en los procesos de realización e implementación de proyectos de planeación y de proyectos de diseño urbano de espacios públicos, y en particular, para incorporar, en la etapa del análisis de las características y el funcionamiento de espacios públicos construidos, y en la etapa del seguimiento de la operatividad cotidiana de espacios públicos construidos; por medio de esta incorporación se dará seguimiento a estos espacios públicos, en las etapas anteriormente mencionadas, para detectar en todo momento, que estos, fortalezcan el funcionamiento de la estructura urbana de las ciudades donde están ubicados, que brinden beneficios al medio ambiente de estas ciudades, que la vinculación que mantiene con su entorno urbano sea el adecuado; que el diseño, las características y el funcionamiento de sus espacios den respuesta a las actividades que la ciudadanía realiza en ellos, considerando a la ciudadanía con capacidades diferentes y a la ciudadanía de todos los grupos de edades, adultos mayores, adultos, jóvenes y niños, “Asimismo, se propone que se invite a participar a las personas mayores con el fin de plantear medidas para mejorar el entorno de los espacios públicos. Lo anterior con el fin de fomentar un sentido de apropiación del espacio...” (Narváez, 2011, p. 262); además, detectar que estos espacios reflejen las características sociales y culturales de la ciudadanía que hace uso de ellos, que

generen en las personas apropiación e identidad, que cuenten con los elementos necesarios para brindar seguridad a sus usuarios, que cuenten con instalaciones óptimas para su buen funcionamiento, que cuenten con el mantenimiento que requieren, que cuenten con áreas verdes optimas, además detectar, si requieren de la rehabilitación o el rediseño de alguno de sus espacios o mobiliario urbano para dar respuesta a los requerimientos de las población, y finalmente, detectar en todo momento, que estos espacios públicos en su operatividad y funcionamiento sean humanistas, incluyentes y sostenibles, y mejoren la calidad de vida de las personas que hacen uso de ellos

Bibliografía

ACOSTA, ALEJANDRO (2010). Réquiem por un Centro Histórico: El patrimonio en ciernes en Aguascalientes. *Investigación y ciencia*, 50, 16-23.

ALEXANDER, CHRISTOPHER (1984). *Participación. Diseño urbano* (antología). México, D.F., México: División de estudios de posgrado de la facultad de arquitectura, UNAM.

ALEXANDER, CHRISTOPHER (1978) *Urbanismo y participación, El caso de la Universidad de Oregón*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S. A.

Andrade, Ma. Lucia; Akiko, Okabe; Castañeda, Graciela; Durán, Humberto; Franco, Rodrigo; Kitahara, Toshio; Narváez, Oscar; Romo, Arnoldo; Rubalcaba, Ma. Guadalupe; Takaki, Takayuki; Tiscareño, Rogelio (2014). *Talleres de diseño urbano participativo y visualización de datos*. Universidad Autónoma de Aguascalientes.

ANDRADE MUÑOZ, J. MARTÍN; SÁNCHEZ CAVAZOS, MA. ESTELA; SOTOMAYOR DE LA SERNA, MA. GUADALUPE (1997). *El método de diseño*. Aguascalientes, México.: Universidad Autónoma de Aguascalientes.

BAZANT, JAN (2008). *Espacios urbanos. Historia, teoría y diseño*. México, D.F.: Editorial Limusa, S.A. de C.V.

BAZANT, JAN (1983). *Manual de criterios de diseño urbano*. México, D.F.: Editorial Trillas, S.A. de C.V.

BORJA, JORDI (2003). *La ciudad es el espacio público. Espacio público y reconstrucción de ciudadanía* (pp. 59-88). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa, libre-editor.

BORJA, JORDI & MUXI ZAIDA (2001). *Centros y espacios públicos como*

- oportunidades. *Revista de la facultad latinoamericana de Ciencias Sociales*, 19, 115-130.
- CARRILLO, AÍDA; FRANCO RODRIGO (2022). La estructura del equipamiento urbano en los desarrollos habitacionales. *Labor&Engenho*, 16, 1 – 9.
- CORRAL Y BÉKER CARLOS, (2001). *Lineamientos de diseño urbano*. México, D.F.: Editorial Trillas, S.A. de C.V.
- DIETER, PRINZ (1983). *Planificación y configuración urbana*. México, Naucalpan: Ediciones G. Gili, S.A. de C. V.
- DUCCI, MARÍA ELENA (1989). *Introducción al Urbanismo, Conceptos Básicos*. México, D.F.: Editorial Trillas, S.A. de C.V.
- FRANCO, MARIO (2019). Antecedentes urbanos, infraestructura de esparcimiento y recreación. *Parques Lineales*. *Labor & Engenho*, 13, 1 – 11.
- Franco, Rodrigo; López, Cuauhtémoc (2006). *Un proceso para el diseño urbano*. México, Universidad Autónoma de Aguascalientes.
- GARCÍA RAMOS, DOMINGO (1972). *Primeros pasos en diseño urbano*. México: Publicada por la U.N.A.M.
- GRAIZBORD SÁNCHEZ, BORIS (1999). Planeación urbana, participación ciudadana y cambio social. *Economía, Sociedad y Territorio*, 2 (5), 149-161.
- HAMMURABI, JONATHAN; PÉREZ, MARTHA (2022). Caracterización del espacio público en San Luis Potosí (México): parques y jardines vecinales. *Labor&Engenho*, 16, 1 – 11.
- HAMMURABI, JONATHAN; PÉREZ, MARTHA (2021). Negociaciones en la producción social de un espacio público. *Colonias populares de San Luis Potosí*, México. *Labor&Engenho*, 15, 1 – 6.
- HERNÁNDEZ SAMPIERI, ROBERTO, FERNÁNDEZ COLLADO, CARLOS & BAPTISTA LUCIO, PILAR (2006). *Metodología de la investigación*. México, D.F.: Mc Graw Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.
- HERNÁNDEZ BONILLA, MAURICIO (2007). Participación ciudadana y el rescate de la ciudad. *Revista INVI*, 22 (59), 13 – 34.
- MAGRINYÀ, FRANCESC; MAYORGA, MIGUEL; MERCADÉ, JOSEP; NAVAS, TERESA (2014). Del urbanismo del proyecto urbano (1980-1992) al urbanismo ciudadano y de apropiación social (2011-2014). Reflexiones sobre las transformaciones urbanas del puerto y frente marítimo de Barcelona y el rol de la ciudadanía. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24 (1)
- MÉNDEZ ACOSTA, MARIO ENRIQUE (1993). *Un método para el diseño urba-*

no, Xalapa, Veracruz: Artes Gráficas Graphos, S.A. de C.V.

NARVÁEZ MONTOYA, ÓSCAR LUIS (2011). Urbanismo gerontológico. México, Universidad Autónoma de Aguascalientes.

RAMÍREZ KURI, PATRICIA (2003). El espacio público: ciudad y ciudadanía. De los conceptos a los problemas de la vida pública local. Espacio público y reconstrucción de ciudadanía (pp. 31-58). México, D.F.: Miguel Ángel Porrúa, libre-ro-editor.

SCHJETNAN, MARIO, CALVILLO, JORGE & PENICHE, MANUEL (1984). Principios de Diseño Urbano / Ambiental. México, D.F.: Editorial Concepto, S.A.

VIDAL, T.; SALAS, X.; VIEGAS, I.; ESPARZA, D. & PADILLA S. (2012). El mural de la memoria y la Rambla Ciutat d' Asunción del Barrio de Baró de Viber (Barcelona): repensado la participación ciudadana en el diseño urbano. Athenea Digital, 12 (1), 29-53.

CONSECUENCIAS DE ACCESIBILIDAD EN UNA CIUDAD DE TALLA ÚNICA.

Delfín Jiménez Martín ²¹

Resumen

Todavía en muchos foros se sigue asociando accesibilidad a discapacidad, sin considerar el alcance universal de la misma y olvidando a otros colectivos vulnerables como son las personas cuyas dimensiones no se corresponden con los promedios de población.

Así, en el presente estudio se realiza un análisis sobre las diferentes necesidades espaciales en el espacio público en función de la talla (estatura y peso) en sus diferentes ámbitos, con objeto de valorar la flexibilidad del diseño urbanístico ante estas necesidades. Para ello se utiliza la metodología de criterios DALCO junto con los principios de Diseño Universal en el espacio público urbano.

Los resultados obtenidos se cruzan y comparan con otras necesidades de accesibilidad no cubiertas en el espacio público para completar la visión holística de la situación actual, así como apuntar posibles líneas de trabajo para avanzar en esta demanda.

Palabras clave: Accesibilidad, ciudad, peso, talla, estatura

Abstract

In many forums, accessibility is still associated with disability, without considering its universal scope and forgetting other vulnerable groups such as people whose dimensions do not correspond to the population averages.

Thus, in this study an analysis is made of the different spatial needs in public space according to size (height and weight) in different areas, in order to assess the flexibility of urban design to meet these needs. For this purpose, the DALCO criteria methodology is used together with the principles of Universal Design in urban public space.

The results obtained are crossed and compared with other unmet accessibility needs in public space to complete the holistic view of the current situation, as well as to point out possible lines of work to advance in this demand.

Keywords: Accessibility, city, weight, height

²¹ Doctor en Arquitectura. Email: d.jimenez@eqar.es

1. Introducción. diversidad e inclusión

Recientemente la firma Inditex sacó al mercado “0 Size”, sus primeros pantalones vaqueros válidos para todas las tallas (LAHUERTA, 2022), sin embargo la crítica del mercado fue contundente sobre la ineficacia de esta medida. Esta crítica viene asociada al hecho de que las tallas únicas consideradas no se ajustan a la mayoría de la población. En el portal BuzzFeed se realizó un estudio (LOWRY et al, 2014) con diferentes prendas de una conocida tienda de ropa que vende tallas únicas, donde varias chicas de diferente tamaño se probaron varias de esas prendas. Sólo en algún caso el resultado fue positivo, ya que lo más frecuente era que las prendas quedaran estrechas o cortas, a diferencia del ejemplo que la marca muestra en catálogo.



Figura 1. Estudio con tallas únicas de Brandy Melville. Fuente: BuzzFeed

Con este ejemplo se evidencia de manera gráfica que la talla única no es universal.

El ejemplo de la moda es un ejemplo más de las contradicciones existentes entre una sociedad diversa y un diseño unitario. Esta diversidad en las personas se refleja también en las capacidades funcionales; cada persona tiene una estatura, peso, memoria, fuerza, voz, velocidad,... únicas. Sin embargo en la Academia hemos recibido formación que nos muestra modelos

de diseño como el Canon de Polícleto, el Hombre de Vitruvio, Le Modulor o E. Neufert, (SOUZA, 2020) donde se ofrecen unas proporciones que se corresponden con un ideal al que casi nadie se ajusta. Estos estudios sobre la figura humana, si se toman como referencias directas para el diseño, se convierten en patrones simplificadores que generan discriminación.

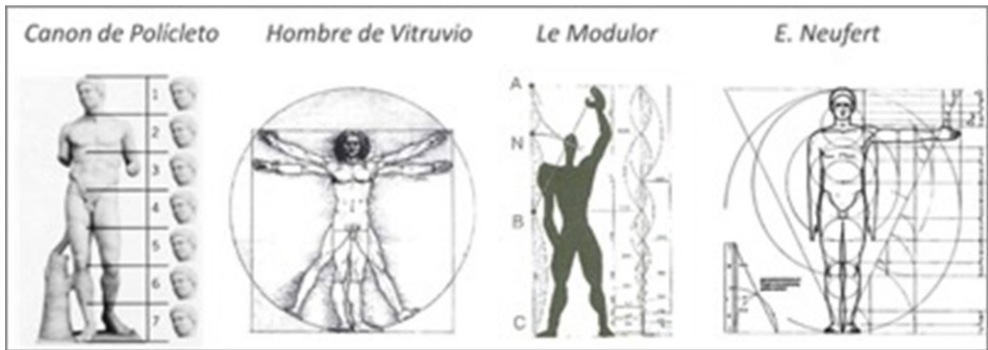


Figura 2. Patrones simplificadores. Fuente: elaboración propia

Ante estos patrones podríamos preguntarnos ¿Quién encaja en esos modelos?. Todavía la comprensión vitruviana de la “figura bien constituida” está presente en muchos diseños aunque también se muestra de forma cada vez más patente la concepción nórdica e inglesa de la antropometría humana desde la diversidad de capacidades. (GUFFEY, 2021). Se constata por tanto que la escala humana sí se ha considerado en el proyecto los proyectos de arquitectura, pero no desde la diversidad, sino de patrones tipo.

Gracias a los colectivos de personas con discapacidad, la accesibilidad ha tenido un lugar y una visibilidad que hoy, aunque todavía con algunas dificultades, la sociedad ya reconoce. Sin embargo la inclusión plena de todas las personas sólo se producirá cuando la sociedad asuma que la accesibilidad no es sólo para un colectivo (personas con discapacidad) sino para todas las personas. Pasaremos por tanto de la exclusión y otros escenarios intermedios como la segregación o la integración, a la inclusión, donde la relación con el entorno

ya no depende de las capacidades funcionales, pues todos tienen igual posibilidad de uso gracias al Diseño Universal. (ORMEROD & NEWTON, 2005)

Al abordar el estudio de la Accesibilidad de la ciudad debemos considerar tanto la realidad existente del entorno construido, en particular en el espacio público, y además considerar las necesidades de la ciudadanía y sus visitantes, para poder establecer desde esa comparativa, si existe realmente un equilibrio entre la oferta y la demanda de accesibilidad urbana, o no.

A una escala metropolitana se puede abordar el tema de la accesibilidad y la talla única como la consideración homogénea de la misma y la utilización del vehículo como elemento homogeneizador del territorio, sobreentendiendo que con la utilización del mismo, cualquier punto de la ciudad es accesible a la población. Los recientes estudios sobre la Ciudad de los Quince Minutos en relación con la Accesibilidad (RAMÍREZ SAIZ, 2021), ponen de manifiesto cómo la consideración de la escala humana y su capacidad de paseo o caminabilidad es determinante para valorar la accesibilidad de una ciudad a nivel global.

A una escala más de detalle, se debería estudiar la accesibilidad de los elementos urbanos, y en este caso en particular, si su “homogeneidad en la talla” condicionan o no el uso. Así, cabría pensar por ejemplo, si la disposición de un banco en la vía pública (que en general se presenta como único modelo para todos los públicos) se adapta bien a las distintas necesidades. Y esta es la escala seleccionada para el análisis realizado.

Así, en este estudio se aborda el tema de la accesibilidad evitando las situaciones de discapacidad, con objeto de demostrar la necesidad de su consideración también en las personas sin una discapacidad reconocida.

2. Metodología

Para este estudio se han seleccionado los colectivos de personas con un tamaño diferente de los patrones habituales, bien por una talla alta, talla baja o gran volumen, sin tener por eso que hablar de acromegalia, acondroplasia u obesidad mórbida.

La metodología elegida es el análisis desde los criterios DALCO (UNE, Asociación Española de Normalización, 2007) de Deambulación, Aprehensión, Localización y Comunicación, criterios básicos funcionales en la relación con el entorno construido

Tomando como base de estudio las diferentes publicaciones sobre las dificultades en la vida cotidiana de estos colectivos se realiza una relación con los criterios de la UNE1710001-1 así como posibles relaciones cruzadas entre unas y otras situaciones. A continuación se detallan los resultados obtenidos en el citado estudio sobre accesibilidad y tamaño, desglosado en tres bloques:

- Accesibilidad y talla alta
- Accesibilidad y talla baja
- Accesibilidad y sobrepeso.

3. Accesibilidad y talla alta

Para Uno de los problemas habituales de las personas de talla alta es la dificultad para descansar en una cama. La habitual situación de pies que sobresalen de la misma, o cuerpos retorcidos con dificultades para el descanso son las dos situaciones más habituales. Un estudio de Dormia.es (DORMIA, 2022) muestra como los colchones se conciben para personas con una estatura máxima de 190 cm, siendo el más habitual el caso de personas hasta 180 cm.

Otros problemas habituales son la entrada por las puertas (habitualmente de 202 cm en la mayoría de los edificios), puntos de cabecera por baja altura en escaleras o incluso techos bajos, por ejemplo en diferentes medios de transporte (autobús, avión...). También en el diseño y disposición de elementos como puede ser un rociador de ducha, una campana extractora o un espejo, provocan situaciones de dificultad o imposibilidad de utilización. Por último el tema de los asientos merece una mención especial, tanto por la altura insuficiente como por el insuficiente espacio delantero de separación con la anterior fila de asientos.



Figura 3. Diferentes escenas de problemas derivados de la falta de consideración de la talla alta en el diseño.

En el espacio público urbano situaciones equivalentes son la poda de arbolado y vegetación o la disposición de señalización urbana a alturas que suponen un riesgo de colisión para personas de talla alta. También los bancos en los parques con el tablero de asiento excesivamente bajo que obliga a flexionar excesivamente las piernas y dificulta la incorporación de las personas alta es otra situación equivalente. Desde la perspectiva de los criterios DALCO podríamos destacar:

- Dificultades en la Deambulaci3n: con itinerarios de paso de altura insuficiente (puertas, pasillos...)
- Dificultades en la Aprehensi3n: dificultad de uso por altura insuficiente (rociador de ducha, silla, ATM,...) 3 por obstaculizar el uso (campana extractora, espejo...)
- Dificultades en la Localizaci3n: de puntos ocasionales de baja altura que pueden suponer un riesgo de golpe por su diflcil detecci3n si en ese momento no est3 suficientemente atento (ej. mirando al suelo, al tel3fono o a otro sitio)

4. Accesibilidad y talla baja

Es una situaci3n aparentemente contraria a la anterior, aunque quiz3s con

una problemática muy similar. La tradicional frase sobre algunos elementos que pueden generar peligro de “no dejar al alcance de los niños” es interpretada por muchos diseñadores y proyectistas únicamente por la necesidad de disponer las cosas a altura elevada, con todos los inconvenientes que eso puede también suponer. La no consideración de la talla baja en el diseño del entorno construido genera situaciones habituales de dificultad de alcance, vertical u horizontal. No es raro encontrar a personas que no llegan a los estantes superiores de un supermercado, de una biblioteca, o de la cocina de casa (alcance vertical) así como al fondo de algunos estantes, encimeras... (alcance horizontal). Así mismo elementos altos como mostradores de atención, asideros para sujetarse, o espejos, implican también una frecuente dificultad de uso. Un caso especialmente habitual son los asientos altos en los que los pies de la persona sentada no llegan al suelo, lo que impide un adecuado descanso de la persona.

Por otra parte también es relevante el tema del alcance visual: ventanas altas, o espectáculos de gran concurrencia en los que no se tiene en cuenta la diferencia de tamaño de los usuarios y las posibles dificultades de visión (ej. un concierto, un teatro...)



Figura 4. Diferentes situaciones de dificultad de uso por no consideración de la talla baja en el diseño

En el espacio público es habitual la identificación de elementos dispuestos a una altura excesiva para algunas personas, como son bancos en los parques en los que cuelgan los pies, así como cálculo de distancias peatonales en la informa-

ción que se facilita en función de una zancada tipo que no se corresponde con la de una parte de la ciudadanía. Tampoco es difícil encontrar pulsadores o dispositivos con alcance dificultoso para algunos (ej. botón de semáforo peatonal).

Desde la perspectiva de los criterios DALCO los problemas de alcance manual (vertical u horizontal), así como los de alcance visual así como otras dificultades de uso derivadas de la no consideración de la diversidad de altura (sillas altas, eventos sin considerar el campo de visión del público...) son todos temas englobados en el criterio de APREHENSIÓN.

5. Accesibilidad y sobrepeso

La diversidad de tamaño no es únicamente un tema de talla o estatura. El volumen y/o el peso también son consideraciones físicas que se deben contemplar en el diseño del entorno.

Vivimos en una sociedad con un sobrepeso creciente, consecuencia del desequilibrio entre la energía de la ingesta y la actividad física (CITY OF NEW YORK, 2013). Sin entrar ahora en consideraciones sobre la alimentación actual de nuestra sociedad, sí es destacable que el diseño de las ciudades promueve la vida sedentaria frente al ejercicio físico: espacios que no favorecen la caminabilidad (PERADALTA, PIELLA, & SERRATOSA, 2021) como clave de un espacio urbano adecuado, donde el vehículo y las tecnologías reducen al mínimo los desplazamientos.

Situaciones habituales derivadas de esto son la dificultad para salvar grandes desniveles (escaleras o calles en pendiente), o la ausencia de suficiente dotación de puntos de descanso en el espacio público. En el interior de los edificios, además de algunos puntos de paso insuficiente como puedan ser algunos tornos de acceso, cabinas de aseo, etc, la ausencia de asientos adecuados para posibilitar su uso a personas de diferentes tamaños es el ejemplo más habitual.

En el estudio de los criterios DALCO esto se traduce principalmente en problemas de Deambulación, bien para sal-



Figura 5. Ejemplos de dificultad de uso por no considerar en el diseño a las personas con sobrepeso

6. Discusión de resultados y conclusiones

Aunque la sociedad poco a poco va incluyendo a la diversidad de tamaño en la vida cotidiana, como se refleja en exitosas series de televisión como “Game of Thrones” (con Tyrion Lannister) o “This is Us” (con Kate Pearson), sin embargo el diseño del entorno construido no incluye dicha inclusión en el diseño, no sólo para personas con discapacidad, sino para la diversidad de tamaño en general.

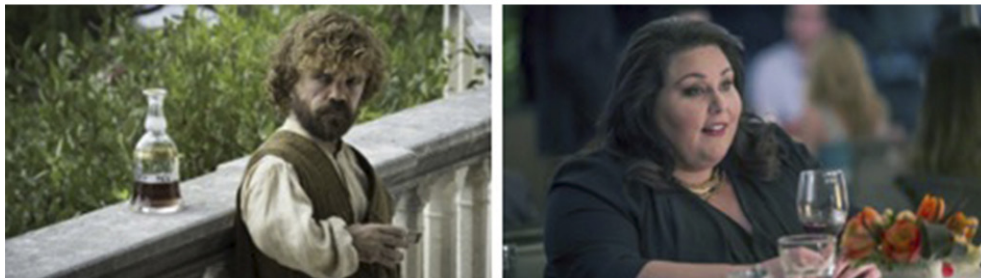


Figura 6. Dos ejemplos de inclusión en series de televisión de personajes con diversidad de tamaño, Tyrion Lannister en Game of Thrones y Kate Pearson en This is Us

Esta falta de flexibilidad en el diseño se traduce en dificultades de uso re-

lacionadas con la Deambulaci3n, la Aprehensi3n y la Localizaci3n, tres requerimientos funcionales b3sicos en las actividades de la vida cotidiana en relaci3n con el entorno f3sico construido. Por el contrario, tambi3n cabe destacar la existencia de buenas pr3cticas en el dise1o, como son los elementos de altura regulable (atriles, lavabos...) o asientos con mayor espacio para sentarse, junto con soluciones menos visibles como son la mayor dotaci3n de puntos de descanso, la diversidad en los tipos de asiento, o la consideraci3n de espacios y puntos de paso de mayor tama1o.



Figura 7. Ejemplos de consideraci3n de diversidad de tama1o en el dise1o: lavabo regulable (*Vanityline*) y butacas con mayor ancho de asiento (*Mundial de F3tbol Brasil 2014*)

Las consecuencias de esta no consideraci3n de la diversidad (dise1o desde la talla 3nica) son claras, ya que la poblaci3n que no se ajusta a los par3metros mayoritarios de estatura, peso, agilidad,... queda condicionada a un uso con dificultad del entorno inmediato que le rodea, con problemas principalmente de deambulaci3n y de aprehensi3n (como se ha mostrado en el estudio), en sus diferentes secciones.

Aunque el an3lisis realizado aborda tanto el entorno f3sico construido de la v3a p3blica, como el edificado, los resultados son coincidentes, pudi3ndose abordar las conclusiones de forma conjunta sobre la accesibilidad de la ciudad en la que se incluye tanto el espacio p3blico urbano como la edificaci3n o incluso los elementos de transporte p3blico considerados.

Como ya se ha indicado, salvo algunas excepciones incipientes, a escala global se considera la ciudad de forma unitaria, sin una consideración de la accesibilidad identificable a nivel de planeamiento o de escala territorial. Por otra parte, la accesibilidad de la ciudad a nivel global es la suma de la accesibilidad (o falta de la misma) desde la pequeña escala. Y es en este punto en el que el estudio ha mostrado los puntos críticos a considerar

En general este estudio demuestra que la consideración de la accesibilidad en relación con la diversidad de tamaño va más allá de la discapacidad y algunos colectivos minoritarios. Su consideración es necesaria como factor básico necesario para toda la sociedad en la relación diaria con el entorno construido. La necesidad todavía de superar la relación entre accesibilidad y discapacidad (sin olvidar por ello a estos colectivos) es una asignatura pendiente para lograr la plena inclusión de todas las personas. Herramientas como el Diseño Universal son la herramienta principal para los responsables del proyecto y diseño de dicho entorno construido, y la visión global, con una perspectiva holística del estudio de la accesibilidad, es el alcance de partida que se debe considerar para ello. (JIMÉNEZ MARTÍN, 2020)

7. Bibliografía

CITY OF NEW YORK. (2013). Active Design, shaping the sidewalk experience.

DORMIA. (2022). ¿Cuales son las medidas de colchones y camas más comunes en España? Obtenido de Dormia.es: <https://dormia.es/blog/post/medidas-de-colchones>

GUFFEY, E. (2021). Selwyn Goldsmith's designing for the disabled, 2nd ed. (1967): Flawed, dated, and disavowed, yet a classic with enduring value. *She Ji: The Journal of Design, Economics, and Innovation*, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405872620300678?via%3DIhub>.

JIMÉNEZ MARTÍN, D. (2020). Claves de Diseño Universal en la construcción del Hábitat. En U. A. Potosí, Accesibilidad, Habitabilidad e Inclusión en el entorno urbano-arquitectónico.

LAHUERTA, M. (marzo de 2022). Stradivarius lanza unos vaqueros sin talla que crean polémica al prometer que se ajustan a todos los cuerpos. *El Español*, págs. <https://www.elespanol.com/corazon/estilo/stradivarius-vaqueros-sin-talla-ajus->

tan-cuerpos-polemica-inditex/655934602_0.html.

LOWRY et al. (Dec. de 2014). This Is What “One Size Fits All” Actually Looks Like On All Body Types. BuzzFeed, págs. <https://www.buzzfeed.com/candace-lowry/heres-what-one-size-fits-all-looks-like-on-all>.

ORMEROD, M., & NEWTON, R. (2005). Moving Beyond Accessibility: The Principles of Universal (inclusive) Design as a Dimension in nD Modelling of the Built Environment. *Architectural engineering and design management*, <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17452007.2005.9684587?needAccess=true>.

PERADALTA, X., PIELLA, R., & SERRATOSA, J. (2021). Caminabilidad: parámetros y sensaciones. *Crítica Urbana* n° 19.

RAMÍREZ SAIZ, A. (2021). Movilidad inclusiva en el modelo de ciudad de los 15 minutos. *Evaluación crítica de la. Territorios en Formación*(19), 79-97. doi:10.20868/tf.2021.19.4790

SOUZA, E. (2020). La evolución de las escalas humanas en la arquitectura. Obtenido de Archdaily: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/949493/la-evolucion-de-las-escalas-humanas-en-la-arquitectura>

UNE, Asociación Española de Normalización. (2007). UNE 170000-1. Accesibilidad Universal, criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno. Madrid: Aenor.

COWORKING Y CALIDAD DE VIDA URBANA EN LAS GRANDES CIUDADES DE MÉXICO

Luis Enrique Santiago ²²

Ernesto Tello ²³

Resumen

En este capítulo se explorará la relación estadística y espacial entre la presencia de oficinas de coworking y los niveles de ‘calidad de vida urbana’ (CVU) de las grandes ciudades de México. La concentración espacial de oficinas de coworking en una ciudad es definida como un indicador del avance de formas de trabajo más flexibles y una expresión física de la incorporación del espacio urbano en la actual ola tecnológica. El objetivo central es analizar si existe una relación positiva entre la densidad de espacios de coworking y los niveles de CVU de las ciudades de México con más de un millón de habitantes en 2020. Se realiza un ejercicio de correlación entre un indicador proxy de la CVU y la información de oficinas de coworking disponibles en internet. Los resultados indican una asociación positiva entre ambas variables, lo cual sugiere que el incremento en la calidad de vida y la reestructuración de ciertos espacios urbanos son variables que contribuyen a entender la localización de las oficinas de coworking entre las ciudades de un sistema urbano.

Palabras clave: Coworking, calidad de vida urbana, transformaciones urbanas, localización.

Abstract

This chapter explores the statistical and spatial relationship between the presence of cowork-

²² Profesor-investigador del Departamento de Urbanismo, Universidad Autónoma de Aguascalientes, luis.santiago@edu.uaa.mx.

²³ Estudiante del Doctorado en Ciencias de los Ámbitos Antrópicos, Universidad Autónoma de Aguascalientes, ernesto.tello@edu.uaa.mx

Los autores agradecen a los licenciados en urbanismo Miguel Ángel Macías Armas y Víctor Manuel Peña por su apoyo en el acopio y procesamiento de la información estadística de este trabajo.

king offices and the levels of ‘urban quality of life’ (UQL) in large cities in Mexico. The spatial concentration of coworking offices in a city is defined as an indicator of the progress of more flexible jobs and a physical expression of the incorporation of urban space in the current technological wave. The main objective is to analyze whether there is a positive relationship between the density of coworking spaces and the UQL levels of Mexican cities with more than one million inhabitants in 2020. A correlation exercise is carried out between a proxy indicator of the UQL and information from coworking offices available on the internet. The results indicate a positive association between both variables, which suggests that the increase in the quality of life and the restructuring of certain urban spaces are variables that contribute to understanding the location of coworking offices between the cities in an urban system.

Key words: Coworking, quality of urban life, urban transformations, location.

Introducción

El actual avance tecnológico tiene importantes efectos en las características del desarrollo urbano global. Entre ellos está la configuración de nuevas formas de empleo y espacios laborales cuya principal característica es ser más flexibles funcional y espacialmente. Uno de estos cambios lo representan las oficinas de *coworking*²⁴, que se refieren a la práctica de “trabajar juntos” en entornos laborales flexibles y compartidos. Estos espacios de trabajo, los cuales pueden ser alquilados por distintos periodos de tiempo, facilitan el encuentro, la interacción y el intercambio de conocimiento que conduce a la generación de innovaciones en distintas áreas económicas. La presencia de oficinas de coworking en una ciudad está asociada con el cambio de su economía hacia una de servicios ‘intensivos en conocimiento’. La concentración espacial de este tipo de espacios laborales puede considerarse un indicador del avance de nuevas formas de trabajo y una expresión física de la incorporación del espacio urbano en la actual oleada tecnológica global (James & Clark, 2016).

En términos analíticos, el estudio del coworking se puede agrupar en tres vertientes. En la primera, se encuentran los trabajos que se dedican a describir su geografía inter e intraurbana. En la segunda, se resaltan las contribuciones económicas y espaciales de ese tipo espacios laborales en las ciudades; especialmente, aquellas contribuciones vinculadas con la generación de conocimiento

²⁴ En este trabajo hacemos referencia al término ‘coworking’, cuya traducción al español es “cotrabajo”, ya que al hacerlo así remite al lector y vincula el capítulo a la literatura anglosajona donde se ha abordado casi completamente el tema.

e innovaciones. En la tercera, se exploran las implicaciones socioespaciales de la presencia de este tipo de actividades económicas. En esta última vertiente se ha asociado la existencia de espacios de coworking con la precarización de las condiciones laborales de empleos digitales y su aportación a la ‘calidad de vida urbana’ (CVU). Sobre este último aspecto, hasta nuestro conocimiento, solo se ha elaborado el trabajo de Koramaz y Ozturk (2019) en el cual se analiza la contribución que hace la presencia de oficinas de coworking a la CVU de la ciudad de Estambul, Turquía. En este trabajo reconocemos la importancia de la posible relación entre ambas variables pero a diferencia de Koramaz y Ozturk (2019) nos preguntamos si los niveles de CVU local son un factor que incentivan o inhiben la presencia de oficinas de coworking en una ciudad.

El objetivo primario de este capítulo es explorar la relación estadística y espacial entre la densidad de oficinas de coworking y los niveles de CVU entre las grandes ciudades de México en 2020. Las grandes ciudades del país son definidas como aquellas con más de un millón de habitantes. El estudio se centra en esas ciudades al asumir que el tamaño y el volumen de sus estructuras tangibles e intangibles las definen como los espacios urbanos en los que se puede apreciar con mayor nitidez las transformaciones asociadas con la adopción tecnológica global (Shearmur & Doloreux, 2008). Metodológicamente, se realiza un ejercicio de correlación entre la información de oficinas de coworking, cuya localización se obtiene de la plataforma Google Maps, y un indicador proxy de la CVU local, construido con *los datos de la Encuesta nacional de victimización y percepción sobre seguridad pública, 2020*, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), y de Citibanamex, Centro Mario Molina, *Índice de ciudades sostenibles 2018. Desafíos, rumbo al 2030, de los objetivos de desarrollo sostenible en las zonas metropolitanas de México*.

Adicionalmente, se realiza una aproximación a la geografía intraurbana de las oficinas de coworking en las ciudades millonarias con altos índices de ellas con el propósito de profundizar en el conocimiento de la relación entre las variables señaladas previamente.

El trabajo aporta evidencia sobre las implicaciones del actual cambio tecnológico digital en las características del desarrollo urbano al analizar

la relación entre la concentración espacial de oficinas de coworking y las características de la calidad de vida que ofrecen las grandes metrópolis del país. Los resultados indican una asociación positiva entre la concentración de oficinas de coworking y el índice de CVU local, lo cual sugiere que la configuración de estos nuevos espacios laborales, cuya geografía intraurbana tiende a reconocer los espacios centrales con altas concentraciones de amenidades urbanas, ocurre en mayor medida en ciudades donde se avanza en ese índice. Estos resultados sugieren que el incremento en la calidad de vida y la reestructuración económico-espacial de las áreas centrales pueden ser dos variables clave para explicar las características espaciales de la presencia de oficinas de coworking entre las ciudades del país.

El resto del documento se estructura en cuatro apartados además de la presente introducción. En el primero, se abordan los elementos conceptuales que guían el desarrollo del trabajo, los cuales se estructuran a partir de definir al cambio tecnológico como elemento detonador de las oficinas de coworking y la importancia de la CVU para explicar el éxito de las ciudades dentro de dichos cambios. En el segundo, se expone la metodología desarrollada para recopilar la información sobre las oficinas de coworking, las unidades espaciales, el índice de CVU y la forma en que se analiza cada indicador. En el tercero, se describen los principales resultados empíricos del ejercicio y se analiza la relación entre ambas variables. En el cuarto, se realizan algunas reflexiones finales sobre los resultados del trabajo. Por último, se presenta la bibliografía citada en el documento.

1. Marco conceptual

1.1. Cambio tecnológico, coworking y espacio urbano

El avance tecnológico es una variable central para explicar las características del desarrollo urbano (Barras, 1987). Actualmente, el constante perfeccionamiento de supercomputadoras móviles, robots digitales, neurotecnologías, vehículos autónomos, computación cuántica, impresoras 3D, internet de las cosas (IoT) y el inminente desarrollo de la Inteligencia Artificial (AI) están

transformando múltiples aristas culturales, económicas, urbanas y medioambientales de nuestras sociedades (Schwab, 2016). Las ciudades son el principal epicentro del avance tecnológico y el espacio donde primordialmente se manifiestan sus efectos (Robertson, 2017). Esta relación no solo se explica porque las ciudades concentran grandes mercados para su consumo, sino que las ciudades reúnen las condiciones para crear, combinar y/o generar el conocimiento necesario para el desarrollo de innovaciones (Jones & Romer, 2010).

El desarrollo tecnológico es una variable central para explicar los cambios en la orientación económica, la localización, la movilidad y los espacios físicos donde se desarrolla la actividad productiva (Warf, 2017). Los cambios tecnológicos, principalmente en los sistemas de comunicación y transporte (TIC), han generado la flexibilización organizacional y espacial del empleo a través del tiempo con distintas repercusiones sobre el desarrollo económico y urbano (Dicken, 2003; Piore & Sabel, 1984). El avance en los TIC han permitido que ciertos tipos de empleos estén cambiando su tradicional localización “fija” en la estructura urbana a adoptar múltiples localizaciones para desarrollar su actividad productiva (Orel, 2019). Este cambio en las características espaciales del empleo ha derivado en prácticas como: la “casualización” de los espacios laborales que consiste en utilizar espacio públicos o semipúblicos para realizar actividades laborales (Pajević & Shearmur, 2017); el “homeoffice” a través del cual se hace uso de la vivienda como espacio laboral (Graizbord, 2015); y, la configuración de nuevos espacios laborales como el “coworking” y “maker spaces” (Di Marino & Lapintie, 2020).

Las oficinas de coworking se refieren a los espacios laborales flexibles y compartidos por distintos profesionistas que se pueden alquilar por cierto periodo de tiempo (anual, mensual, semana, diaria y por horas) (Berbegal-Mirabent, 2021; Gandini, 2015). La presencia de oficinas de coworking en una ciudad está asociada con el cambio de su economía hacia una de servicios, especialmente, industrias que ocupan empleos ‘intensivos en conocimiento’, entendiendo a estos últimos como empleos caracterizados por sus altos niveles de conocimiento y creatividad (Sutriadi & Fachryza, 2021). La existencia de este tipo de espacios laborales puede considerarse un indicador del avance del tipo de empleo señalado previamente y una expresión física de la incorporación

del espacio urbano en la actual oleada tecnológica (James & Clark, 2016).

El análisis del coworking se puede agrupar en tres vertientes. La primera, analiza la geografía de esos espacios laborales. Entre las características identificadas por este grupo de trabajos destaca que este tipo de oficinas ha tenido una expansión global, asociada básicamente al ámbito urbano de países del norte (Capdevila, 2015; Gruenwald, 2020; Mariotti et al., 2017) y sur global (Luo & Chan, 2020). El análisis espacial de su localización resalta su concentración en las grandes áreas urbanas, aunque se han identificado algunas concentraciones en ciudades medias cuya economía se especializa en actividades intensivas en conocimiento (Jamal, 2018). El estudio de su localización intraurbana ha encontrado que ésta ocurre principalmente en las áreas centrales de las ciudades debido a que en ellas se concentra la infraestructura, las amenidades y los espacios públicos necesarios para el desarrollo de las nuevas dinámicas laborales (Duvivier & Polèse, 2018; Gandini, 2015).

La segunda vertiente de análisis está integrada por los trabajos que resaltan las contribuciones económicas y espaciales de ese tipo espacios laborales en las ciudades. En ella se indica que las oficinas de coworking son espacios donde se promueve la innovación al definirlos como ‘microcluster’ o ‘milieu’ que incentivan el intercambio de conocimiento y aprendizaje (Brown, 2017; Capdevila, 2014). Son espacios de relaciones sociales y laborales entre usuarios que interactúan en distintos ámbitos espaciales (Nakano et al., 2020). Se les define como una nueva infraestructura social que permite el contacto y la colaboración entre individuos, ideas y lugares (Di Marino & Lapintie, 2020). Incluso, son consideradas actividades económicas que promueven la transformación (renovación) del entorno inmediato a donde se localizan, debido a la demanda de amenidades y otros servicios por parte de los usuarios (Tintiangko & Soriano, 2020).

Los trabajos de la tercera vertiente exploran los efectos que tiene la presencia de oficinas de coworking sobre las características socioespaciales de las ciudades. Los trabajos que se han desarrollado en esta vertiente han asociado la existencia de oficinas de coworking con la precarización de las condiciones laborales de empleos en una economía digital, al indicar que tales

espacios laborales representan la ausencia de un espacio formal para el desarrollo de las actividades económicas (Orel, 2019). Asimismo, se han comenzado a explorar las aportaciones de la presencia de oficinas de coworking a los índices de CVU (Calidad de Vida Urbana) local (Koramaz & Ozturk, 2019). Al final de esta sección se profundiza sobre este último trabajo.

1.2. *Calidad de vida urbana (CVU)*

La calidad de vida está referida a la satisfacción del conjunto de necesidades que se relacionan con el ser y el bienestar de los individuos; se trata, en sí, de cubrir el acceso de las personas, grupos sociales y comunidades a los satisfactores de sus necesidades. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la calidad de vida es “la percepción que tiene una persona sobre su posición en la vida dentro del contexto cultural y el sistema de valores en el que vive y con respecto a sus metas, expectativas, estándares y preocupaciones. Es un concepto de amplio alcance que está atravesado de forma compleja por la salud física de la persona, su estado fisiológico, el nivel de independencia, sus relaciones sociales, creencias personales y su relación con características principales del ambiente” (OMS, 1997, p. 1).

El concepto de calidad de vida es un principio organizador que puede ser aplicado en la mejora de la sociedad a través de transformaciones políticas, sociales, tecnológicas y económicas. La utilidad del concepto se relaciona principalmente con los satisfactores y se utiliza para evaluar las necesidades de las personas o su nivel de satisfacción con diferentes servicios (Schalock, 1996). El comportamiento de la generación, disponibilidad y acceso a los satisfactores se evalúa en términos de indicadores, los cuales no solo deben condensar su dimensión objetiva y subjetiva. Esta última se asocia a la percepción y las características del sujeto en relación con los niveles de vida. Ello se basa en la existencia de una relación imperfecta entre las condiciones objetivas de vida y la percepción que tiene el ciudadano de aquella (Leva, 2005).

La CVU (Calidad de Vida Urbana) es un término usado indistintamente con otros conceptos como el bienestar subjetivo, la felicidad, la satisfacción con

la vida, el buen vivir y la habitabilidad (Serag El Din et al., 2013). La ciudad, en términos de investigación de calidad de vida, es un lugar. La CVU es la satisfacción con la vida en una ciudad y la calidad dentro de ella (Murgaš & Klobučník, 2018). Existen dos corrientes literarias para definir la CVU. En la primera, los autores se adhieren a una visión en donde indagan en el ambiente externo a las personas toda una gama de bienes y servicios que, potencialmente, deben estar a su disposición para satisfacer sus necesidades materiales e inmateriales. En la segunda se defiende una postura cualitativa, no mensurable y subjetiva. En ella se enfatiza el ambiente interno de las personas culminando en aspectos exclusivamente perceptivos de satisfacción o insatisfacción ante diferentes dimensiones de la vida, en general, y niveles de satisfacción de bienes y servicios, en particular. Esta situación va a plantear entonces dos extremos en la definición de calidad de vida (Leva, 2005, p. 14).

La calidad de vida en las ciudades guarda semejanza con aspectos de la sostenibilidad social en términos de justicia social y equidad (Badland et al., 2014). Esto es, que la intención de proporcionar alta calidad de vida en las ciudades está relacionada con los aspectos físicos del entorno urbano, con un fuerte enfoque en la habitabilidad y en las comunidades. Es decir, está relacionado con el confort físico y social que pueden alcanzar las personas. En consecuencia, las ciudades que reúnen tales condiciones ofrecen oportunidades para que las personas y sus familias puedan desarrollarse plenamente.

La CVU se refiere a la existencia de “unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente” (Pérez, 1999, p. 1). La CVU es un concepto que coloca aspectos de la calidad de vida directamente dentro del contexto urbano, es decir, físico: condiciones de movilidad, ambientales, sociales, económicas, políticas y psicológicas (Alvarez & Müller-Eie, 2017) (Cuadro 1).

Desde una perspectiva cuantitativa, los indicadores de la CVU pueden tratarse como descriptores urbanos, es decir, como parámetros o variables que

reflejan cuantitativamente una determinada realidad urbana. Sus valores permiten describir la realidad que se estudia, pudiéndolo hacer bajo ciertos parámetros urbanos que permitan esquematizar los rasgos de la CVU de una ciudad (Rueda, 1999). “El beneficio obtenido se traduce en una mayor síntesis de la información relevante y una mayor eficacia como input en la toma de decisiones. El sistema de indicadores urbanos es un conjunto ordenado de variables sintéticas cuyo objetivo es proveer de una visión totalizadora respecto a los intereses predominantes relativos a la realidad urbana de que se trate” (Leva, 2005, p. 35). En el Cuadro 1 se presenta de manera sintética las dimensiones e indicadores objetivos y subjetivos que definen la CVU.

<i>DIMENSIONES OBJETIVAS</i>	INDICADORES
<i>Física</i>	Cantidad y distancia a servicios de educación, salud, lugares de ocio; Cantidad de y distancia a espacios verdes, caminabilidad, accesibilidad al ambiente construido
<i>Ambiente y movilidad</i>	Índices de contaminación, calidad del aire y del agua, tiempos de viaje de las diferentes modalidades de transporte, asequibilidad del transporte.
<i>Social</i>	Uso de instalaciones para la convivencia social y el ocio, instalaciones para la cultura, integración espacial y segregación, índices de crimen y violencia.
<i>Económica y política</i>	Crecimiento económico, tasas de desempleo, participación de los residentes en grupos representativos del gobierno en la toma de decisiones.
<i>DIMENSIÓN SUBJETIVA</i>	INDICADORES
<i>Psicológica.</i>	Sentimientos hacia el barrio, satisfacción con la Vivienda, integración social y segregación, satisfacción con la vida, felicidad en general.

Cuadro 1. Dimensiones de la calidad de vida urbana. Fuente: Tomado de Alvarez A. L.Müller-Eie D. WIT, *Quality of Urban life and its relationship to spatial conditions, Transactions on Ecology and the Environment* (2017).

La relación entre CVU y la presencia de oficinas de coworking es un tema que, hasta nuestro conocimiento, apenas ha sido explorado por Koramaz y Ozturk (2019) en su trabajo “Coworking Space and Urban Quality of Life in Istanbul”. En ese trabajo la relación entre ambas variables es planteada en términos de accesibilidad a lugares de trabajo alternativos y las instalaciones de apoyo que ofrecen las oficinas de coworking dentro de la estructura urbana de la ciudad de Estambul, Turquía. Aunque el trabajo es apenas exploratorio del tema se reconoce la necesidad de relacionar empíricamente ambas variables para avanzar en el análisis de las implicaciones que tiene la concentración de dichas actividades más allá de sus posibles contribuciones económicas.

En este trabajo reconocemos la importancia de la posible relación entre ambas variables, nos preguntamos ¿cuál es el nivel de presencia de oficinas de coworking entre las ciudades del país?, ¿existe una relación entre la presencia de oficinas de coworking y la calidad de vida urbana? Es decir, ¿en qué medida los niveles de CVU local son un factor que incentivan o inhiben la presencia de oficinas de coworking en una ciudad? A partir de estas preguntas se define el objetivo primario de este capítulo el cual consiste en explorar la relación estadística y espacial entre la densidad de espacios de coworking y los niveles de CVU entre las grandes ciudades de México. En el siguiente apartado se presentan la metodología desarrollada para llevar a cabo dicho objetivo..

2. Metodología

2.1. Definición de variables e indicadores

LasLas oficinas de coworking, en este trabajo, hacen referencia a los espacios de trabajo que se definen a ellas mismas como espacios como “coworking”. Estos espacios fueron identificados utilizando la plataforma Google MyMaps durante los meses de septiembre-octubre de 2021. La búsqueda de oficinas de coworking se realizó por medio del buscador de dicha plataforma ciudad por ciudad, una metodología aplicada por otros trabajos (Clark, 2020).

Recopilar la información de las oficinas de coworking a través de dicha plataforma tiene la desventaja de posiblemente tener cierta sobreestimación de-

bido a que el registro de dichas oficinas ocurre por parte de los dueños de dichas oficinas y una vez que dejan de funcionar no se actualiza su estado. Esto puede ser importante si se consideran los efectos recientes derivados de la pandemia por COVID-19 a partir de la cual ocurrió el cierre definitivo de una gran cantidad de actividades económicas²⁵. La información de oficinas de coworking, sin embargo, no es recopilada por fuentes de estadísticas oficiales que permitan validarla como ocurre, por ejemplo, con censos industriales. Esto obliga a utilizar fuentes de información alternativas, como se hace en este trabajo, para obtener datos sobre ese tipo de actividades económicas.

Las descargas fueron en formato KML y analizadas en un Sistema de Información Geográfica. Dado el carácter exploratorio del presente trabajo no se hace mayor distinción en este tipo de unidades económicas con relación a su tamaño o si se combinan en su interior con otro tipo de actividades. El análisis de su concentración interurbana se lleva a cabo utilizando como indicador el Cociente de Localización (CL), cuya expresión es:

$$CL_{ij} = (e_{ij}/e_j)/(E_i/E) \quad (1)$$

Donde: CL = cociente de localización de oficinas de coworking *i* en la ciudad *j*; e_{ij} = oficinas de coworking *i* en la ciudad *j*; e_j = total unidades económicas en la ciudad *j*; E_i = total de oficinas de coworking en el conjunto de ciudades; E = total unidades económicas en el conjunto de ciudades. Un CL igual a 1.00 significa que la cantidad de oficinas de coworking está exactamente representada en la misma proporción del promedio del conjunto de ciudades y más de 1.00 indica que la ciudad tiene más oficinas de coworking que dicho promedio. Cuanto mayor sea el valor del CL mayor será el grado de concentración de oficinas de coworking *i* en una ciudad *j*. Si el CL es menor

²⁵ En España la pandemia generó el cierre de oficinas de coworking y la migración a otras formas de utilizar las redes de Internet para desarrollar el trabajo. Es razonable pensar que en las ciudades de México ocurrió algo similar, ya que la actividad económica de ellas también se vio frenada por la contingencia sanitaria derivada del virus (<https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/10733592/08/20/El-coworking-se-enfrenta-al-cierre-de-centros-pero-las-grandes-firmas-creceran-por-el-teletrabajo.html>)

de la unidad quiere decir que la actividad esta subrepresentada en esa ciudad.

La CVU hace referencia a la satisfacción con la vida en una ciudad determinada y la calidad del lugar dentro de ella. Para efectos de este capítulo se optó por construir un modelo de medición de la CVU para las ciudades incluidas en el trabajo, a partir de la definición de tres dimensiones generales: 1) entorno económico, 2) habitabilidad urbana y 3) seguridad y pertenencia, con sus respectivos indicadores obtenidos con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Encuesta nacional de victimización y percepción sobre seguridad pública, 2020, y de Citibanamex, Centro Mario Molina, Índice de ciudades sostenibles 2018. Desafíos, rumbo al 2030, de los objetivos de desarrollo sostenible en las zonas metropolitanas de México.

La intensidad de la CVU está determinada por las dimensiones e indicadores del Índice Cuantitativo de Calidad de Vida Urbana (Cuadro 2), cuya expresión es:

$$ICCVU_i = EE_{ij} + HU_{ij} + SP_{ij} \quad (2)$$

Donde: ICCVU= Índice Cuantitativo de Calidad de Vida Urbana de la ciudad i ; EE_{ij} = Entorno urbano de la ciudad i dentro del conjunto de ciudades; HU_{ij} = Habitabilidad urbana de la ciudad i dentro del conjunto de ciudades; SP_{ij} = Sentido de pertenencia en la ciudad i dentro del conjunto de ciudades. Al tratarse de un indicador definido por la suma de sus indicadores, mientras más alto sea el valor obtenido mayor será la calidad de vida urbana de la ciudad referida.

ICCVU	Entorno económico ¹	PIB per cápita
		Desempleo
	Habitabilidad urbana ¹	Porcentaje de población con accesibilidad peatonal a áreas verdes
		Porcentaje de población con carencia por calidad y espacios de la vivienda
		Metros cuadrados de área verde por habitante
		Calidad del aire
		Porcentaje de personas que llegan a la escuela o al trabajo en menos de 30 minutos
	Seguridad y pertenencia ²	Desuso del transporte público (porcentaje de personas mayores de 18 años que dejan de usar el transporte público por temor a ser víctima)
		Percepción de la seguridad. Percepción de la inseguridad (porcentaje de personas mayores de 18 años con percepción de inseguridad en su colonia o localidad de residencia)
		Venta de droga. (porcentaje de personas mayores de 18 años que declaran como opción afirmativa esta actividad en su colonia de residencia)
		Violencia como tema más preocupante (porcentaje de personas mayores de 18 años que declaran como opción afirmativa esta preocupación)

Cuadro 2. Dimensiones e indicadores del índice cuantitativo de la calidad de vida urbana (ICCVU). Fuente: Citibanamex, *Índice de ciudades sostenibles 2018. Desafíos, rumbo al 2030, de los objetivos de desarrollo sostenible en las zonas metropolitanas de México.*

2.2. Estrategia de análisis

El análisis del tema se realiza en dos partes. En la primera, después de describir los resultados de cada variable en el ámbito interurbano, se analiza la relación entre el CL de coworking y el ICCVU a través de las 13 principales ciudades del país. Estas ciudades corresponden a las zonas metropolitanas que

contaban con más de un millón de habitantes en 2020 (Cuadro 3): 1) Ciudad de México, 2) Guadalajara, 3) Monterrey, 4) Puebla-Tlaxcala, 5) Toluca, 6) Tijuana, 7) León, 8) Ciudad Juárez, 9) La Laguna, 10) Querétaro, 11) San Luis Potosí, 12) Mérida y 13) Aguascalientes. La delimitación de esas zonas metropolitanas corresponde a la realizada por SEDATU, CONAPO e INEGI (2018).

Ciudades	Población 2015 (miles)	UE (2019)	Coworking	
			Absolutos	CL
<i>Total</i>	46568	1703782	341	1.00
Ciudad de México	21340	814382	100	0.61
Guadalajara	4796	186156	27	0.73
Monterrey	4478	119557	40	1.67
Puebla-Tlaxcala	2955	131635	26	0.99
Toluca	2189	79346	22	1.39
Tijuana	1939	52181	22	2.11
León	1714	74878	13	0.87
Ciudad Juárez	1423	30998	8	1.29
La Laguna	1313	37227	17	2.28
Querétaro	1214	45061	21	2.33
San Luis Potosí	1126	46328	14	1.51
Mérida	1064	46102	21	2.28
Aguascalientes	1017	39931	10	1.25

Cuadro 3. México: Oficinas de coworking y su concentración en las ciudades millonarias, 2021. Fuente: elaboración propia. Población del Sistema Urbano Nacional 2018 (Conapo y Sedatu, 2018); UE=Unidades Económicas del DENU (Directorio Nacional de Unidades Económicas) de INEGI.

La selección de estas ciudades se basa en dos razones. Primero, teóricamente los cambios tecnológicos ocurren primero en las grandes ciudades, mientras que las ciudades más pequeñas y remotas posteriormente “catch-up” (“se ponen al día”) esos cambios a través de un proceso de “filtración” (Shearmur &

Doloreux, 2008, p. 337). Segundo, las grandes ciudades destacan por la importancia demográfica, lo cual es un indicador de sus economías de aglomeración y por lo tanto incrementan la posibilidad de presencia de oficinas de coworking. Las relaciones entre las variables se llevan a cabo por medio de un ejercicio simple de correlación. Se obtiene el coeficiente de correlación (R^2 ajustado).

En la segunda parte del análisis, se explora la organización espacial de las oficinas de coworking al interior de las ciudades. Esta última parte del análisis se enfoca en aquellas ciudades donde sea mayor relación entre el CL de coworking y el ICCVU. El ejercicio se realiza utilizando las AGEBS (Áreas Geoestadísticas Básicas) de dichas ciudades obtenidas de la cartografía de INEGI. Con fines exploratorios, y siguiendo la literatura expuesta previamente, la localización de las oficinas de coworking se comparan con la densidad de amenidades urbanas, las cuales dan una aproximación a la actividad económica en general.

Las amenidades urbanas son definidas a partir de las siguientes subramas de actividades económicas del Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN): 72251 (Servicios de preparación de alimentos), (Sitios históricos), 72241 (Centros nocturnos, bares y cantinas), 71213 (Jardines botánicos y zoológicos), 71311 (Parques), 71394 (Clubes deportivos y gimnasios), 71312 (Casas de juegos), 71321 (Casinos), 71329 (Juegos de azar), 71392 (Pistas para esquiar), 71395 (Boliches) y 71399 (Otros servicios recreativos). En el siguiente apartado se presentan los resultados empíricos del trabajo.

3. Resultados

3.1. Descriptivos de las variables

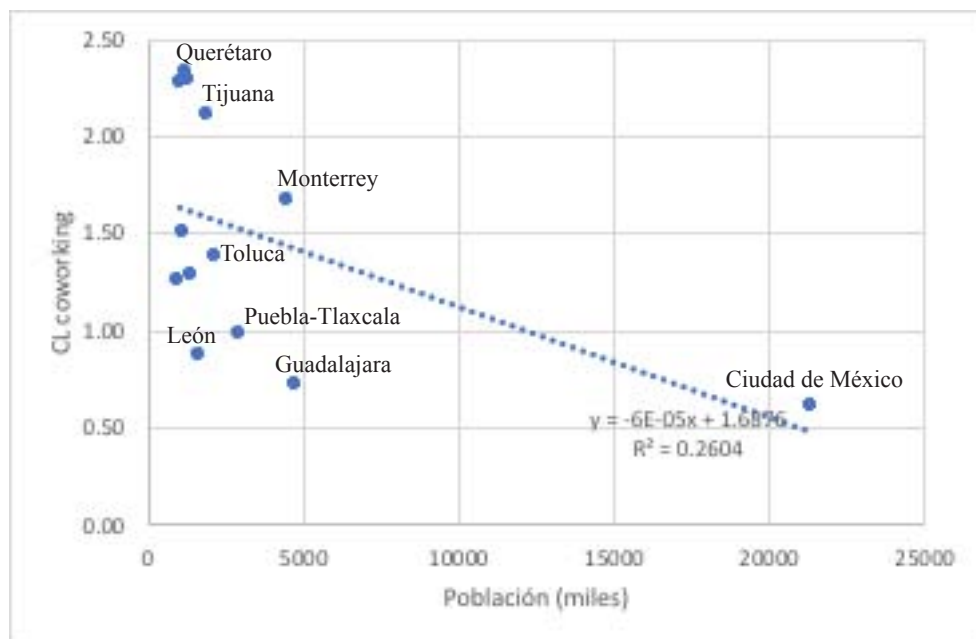
Existe un total de 341 oficinas de coworking en las 13 ciudades analizadas. La cantidad de oficinas de coworking en cada ciudad se presenta en el Cuadro 3. En términos absolutos, la mayor proporción de ellas se concentra en la Ciudad de México donde se identifican 100 oficinas de ese tipo. La concentración relativa de oficinas coworking ocurre principalmente en la ciudad de Querétaro. En esta ciudad hay 232% ($CL=2.329$) más oficinas de coworking que las que deberían existir según el tamaño de su eco-

nomía. Le siguen en importancia las ciudades de La Laguna (CL=2.282), Mérida (2.276) y Tijuana (CL=2.107) con niveles muy cercanos a los de Querétaro. Otras ciudades como Aguascalientes, Juárez, Toluca, Monterrey y San Luis Potosí también tienen concentraciones sobresalientes de oficinas de coworking, pero en niveles apenas por arriba del promedio de esas ciudades en términos del Coeficiente de Localización (CL) (Cuadro 3).

Hay dos rasgos generales que vale la pena resaltar de los anteriores resultados. El primero es que la presencia de oficinas de coworking está negativamente asociada con el peso demográfico de las ciudades analizadas. Este resultado es consistente incluso excluyendo a la Ciudad de México del análisis, sí se le considera un outlier (es decir, estadísticamente un dato atípico) dentro de dicha relación tal como se aprecia en las gráficas 1-a y 1-b.

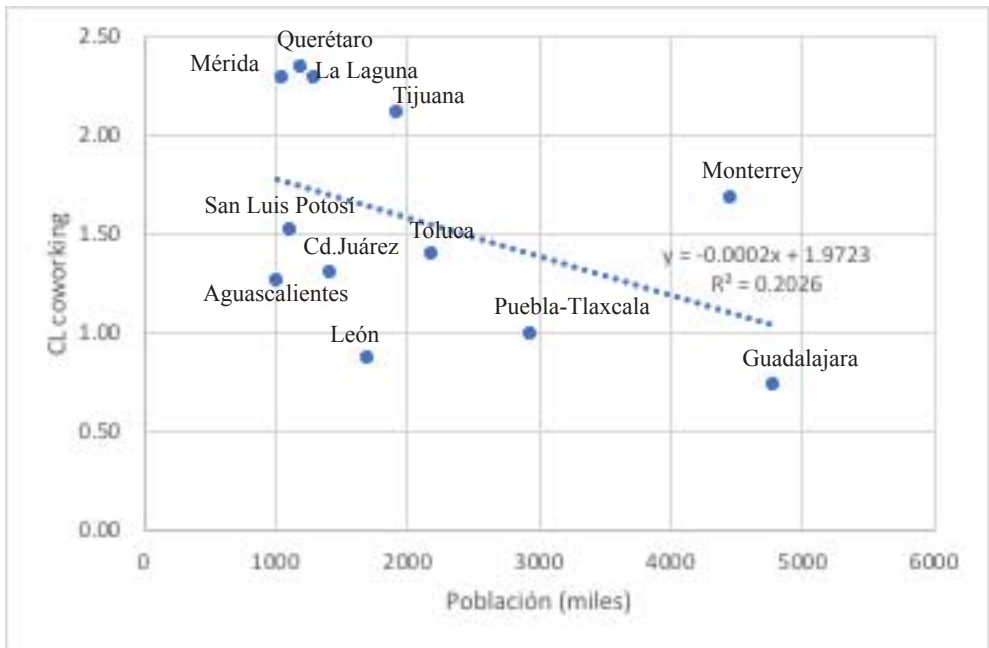
Gráfica 1. México: Relación entre el CL de coworking y tamaño de ciudad

a) todas las ciudades



El segundo rasgo indica que el peso demográfico de las ciudades únicamente explica poco menos del 30% de las variaciones en el CL de coworking entre el conjunto de urbes analizado. Este último resultado sugiere que existen otras variables que posiblemente tienen una mayor contribución para explicar la concentración relativa de dichas actividades económicas. Entre esas variables pudiera encontrarse el grado de incorporación a la dinámica global si se consideran los sectores económicos que en ellas se desarrollan (Santiago, 2020), sobre lo cual se realizan algunas consideraciones adelante.

b) Sin la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia con información del Cuadro 3.

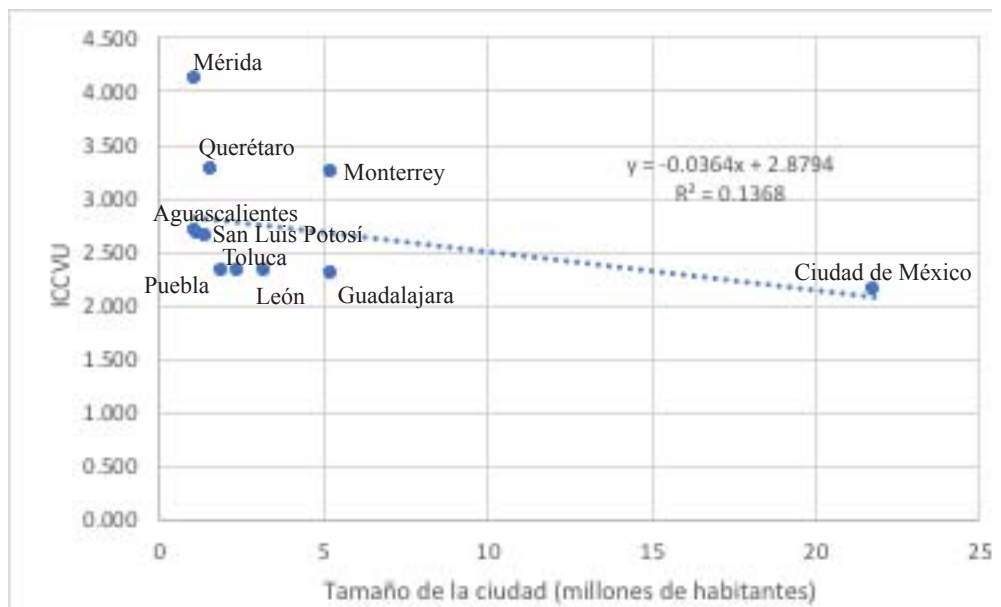
Cuadro 4. Índice cuantitativo de calidad de vida urbana en las ciudades millonarias, 2021

CIUDAD	ENTORNO ECONÓMICO			HABITABILIDAD URBANA						SEGURIDAD Y PERTENENCIA						
	PIB per cápita	Desempleo	Total	Valor indicador	Población con accesibilidad	Carencia en la vivienda	Áreas verdes per cápita	Calidad del aire	Personas que llegan a la escuela	Valor indicador	Desuso del transporte público	Percepción e la seguridad (%)	Venta de droga (%)	Violencia	Valor indicador	ICCVU
Aguascalientes	180697.8	3.88	46571.6	0.92	75.84	4.42	5.39	nd	80.62	0.86	19	42.05	38.94	65.67	0.90	2.28
CDMX	180888.8	5.86	30868.39	0.61	46.15	7.64	1.95	48.93	58.57	0.84	32.90	62.38	43.92	75.89	0.69	2.14
La Laguna	184042.8	5.71	32231.65	0.63	81.73	3.72	3.32	nd	82.78	0.89	17.11	31.61	23.18	59.93	1.13	2.65
Toluca	150810.3	4.18	36079.02	0.71	23.48	8.99	1.58	56.8	68.95	0.83	24.16	58.92	34.29	69.83	0.80	2.33
León	172833.9	4.36	39640.80	0.78	39.44	8.93	1.78	28.53	74.13	0.79	22.19	59.82	45.83	74.66	0.74	2.31
Guadalajara	176662.5	4.39	40242.02	0.79	44.04	6.82	1.7	23.8	66.77	0.74	21.68	57.23	45.73	70.99	0.76	2.29
Monterrey	259578.4	4.33	59948.83	1.18	82.9	3.93	3.51	46.93	65.33	1.05	19.31	35.63	23.91	67.61	1.02	3.25
Puebla	148575.4	4.4	33767.13	0.66	27.52	8.35	0.69	74.4	70	0.93	35.78	66.53	28.82	77.59	0.72	2.31
Querétaro	245070.3	4.27	57393.52	1.13	61.19	6.02	1.71	93.2	73.7	1.22	19.38	41.97	37.34	65.23	0.91	3.26
San Luis Potosí	221324.6	3.92	56460.36	1.11	63.85	5.05	3.13	nd	77.1	0.77	20.35	59.02	33.65	78.44	0.78	2.66
Mérida	183057	2.45	74717.13	1.47	58.32	15.92	5.4	60	71.65	1.09	7.37	22.66	19.91	46.35	1.55	4.11

Fuente: Elaboración propia con información de: 1. Instituto nacional de estadística y geografía (2020), Principales resultados por localidad (ITER), Sistema de consulta de integración territorial. 2. Índice de ciudades sostenibles 2018. Desafíos, rumbo al 2030, de los objetivos de desarrollo sostenible en las zonas metropolitanas de México.

La obtención del ICCVU en las 13 ciudades más grandes (con más de un millón de habitantes) de México a través de los indicadores señalados en el apartado metodológico permite identificar un comportamiento consistente en sus valores. Los resultados indican que el ICCVU no está relacionado con el tamaño de las ciudades o con su ubicación geográfica. Aunque la ciudad más pequeña en términos demográficos es la que posee los registros más altos del ICCVU y la ciudad más grande la que menos calidad de vida urbana ofrece (Cuadro 4). El resto de los valores tienen una media de 2.42 puntos. Los tres primeros lugares están representados por las ciudades de Monterrey, Querétaro y Mérida, cuyos valores destacan al obtener más de 3 puntos en el ICCVU (Gráfica 2).

a) todas las ciudades

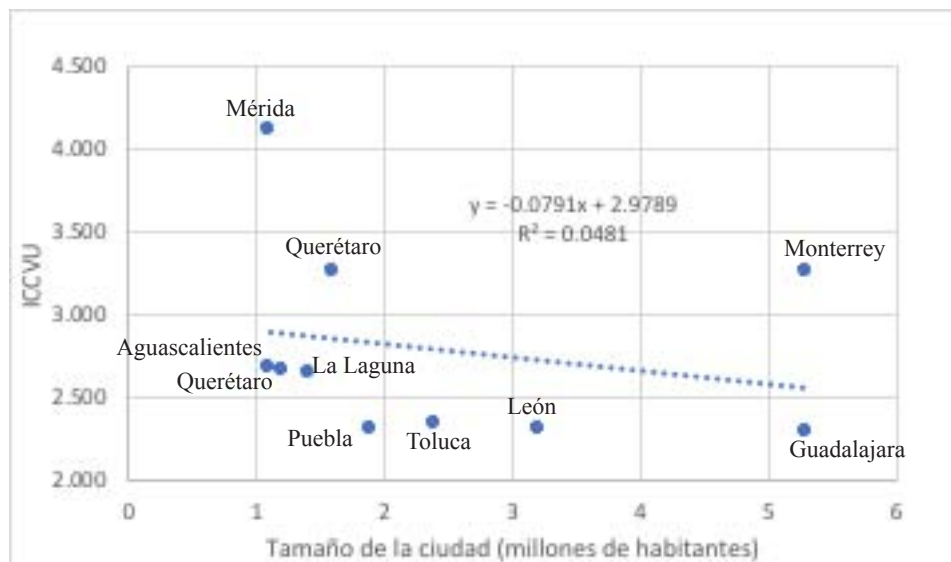


Gráfica 2. México: Relación entre el ICCVU y tamaño de ciudad.
Nota: La población está expresada en millones de habitantes.
Fuente: Elaboración propia con información del Cuadro 4.

Las ciudades fronterizas de Tijuana y Ciudad Juárez no están incluidas en

el ejercicio debido a que no se obtuvo su completa información para calcular el ICCVU respectivo. En el siguiente apartado se analiza la relación estadística y espacial entre las dos variables centrales de este estudio.

b) Sin la Ciudad de México

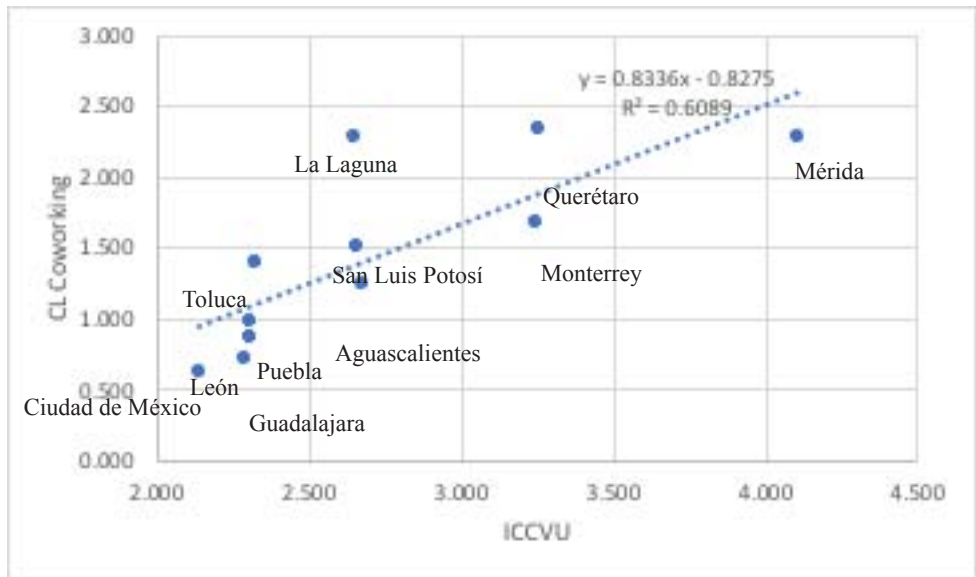


Fuente: Elaboración propia con información del Cuadro 4.

3.2. Análisis de la relación entre coworking y calidad de vida urbana en el ámbito inter e intraurbano

La relación entre el nivel de presencia de oficinas de coworking y el ICCVU es positiva entre las ciudades millonarias del país (Gráfica 3). La relación es estrecha entre ambas variables, ya que su coeficiente de correlación es de 62.42% (R^2 ajustada= 0.6246). Este resultado indica que la presencia de este tipo de oficinas se encuentra fuertemente vinculada con las condiciones de calidad de vida que ofrece cada ciudad. Es decir, el grado de transformación económica, tecnológica y espacial que representa la presencia

de oficinas de coworking en una ciudad, tal como ha sido indicado en la literatura revisada en la primera sección de este trabajo, se está incrementando de forma paralela con los índices de calidad de vida que ofrecen las grandes ciudades en México. Es importante señalar que esta relación no hace referencia a la contribución que pudiera tener la concentración relativa de oficinas de coworking en una ciudad en dichas condiciones, explorar esta última idea implica un planteamiento distinto al formulado en este trabajo.

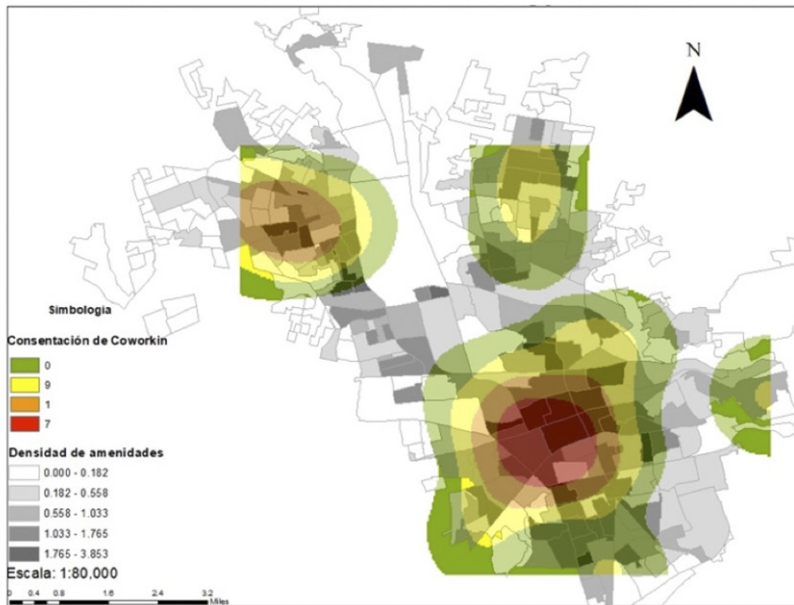


Gráfica 3. México: Relación entre coworking y calidad de vida urbana de las grandes ciudades (\geq millón de habitantes). Fuente: Elaboración propia.

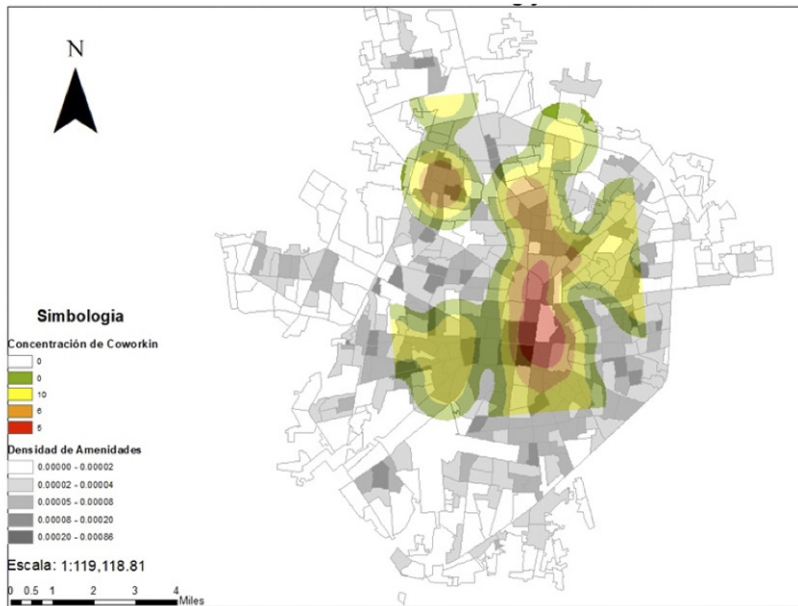
Una aproximación a la distribución de las oficinas de coworking al interior de la estructura urbana de las tres ciudades donde los indicadores previamente descritos resultaron sobresalientes: 1) Querétaro, 2) Mérida y 3) Monterrey (Mapa 1, 2 y 3, respectivamente) permite destacar dos rasgos que comparten las tres ciudades. Primero, aunque la localización de las oficinas de coworking no es exclusiva de las AGEBS de los tradicionales centros históricos de esas ciudades, la mayor densidad de esos espacios laborales ocurre en

sus respectivas áreas centrales. Las concentraciones de oficinas coworking que están fuera de las áreas centrales son indicativas de la configuración de nodos económicos alternos dentro de sus respectivas estructuras urbanas.

Segundo, existe una coincidencia espacial entre las concentraciones de oficinas coworking y la densidad de amenidades urbanas de dichas ciudades. Tal coincidencia ocurre tanto en las AGEBS con mayores densidades de oficinas de coworking como en aquellas concentraciones fuera de las áreas centrales, lo que podría ser un indicador de su organización intraurbana. En este caso las amenidades incluyen actividades como cafés, restaurantes, billares y bares las cuales fueron obtenidas del Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUE), tal como se especifica en las notas del Mapa 1.



Mapa 1. Querétaro: Concentración de oficinas de coworking y amenidades urbanas. Fuente: Elaboración propia. Oficinas de coworking de la Plataforma Google My Maps, se muestra intensidad según Kernel Density. La densidad de amenidades es la cantidad de unidades económicas de las subramas seleccionadas del DENUE de INEGI respecto a la superficie de cada AGEBS.

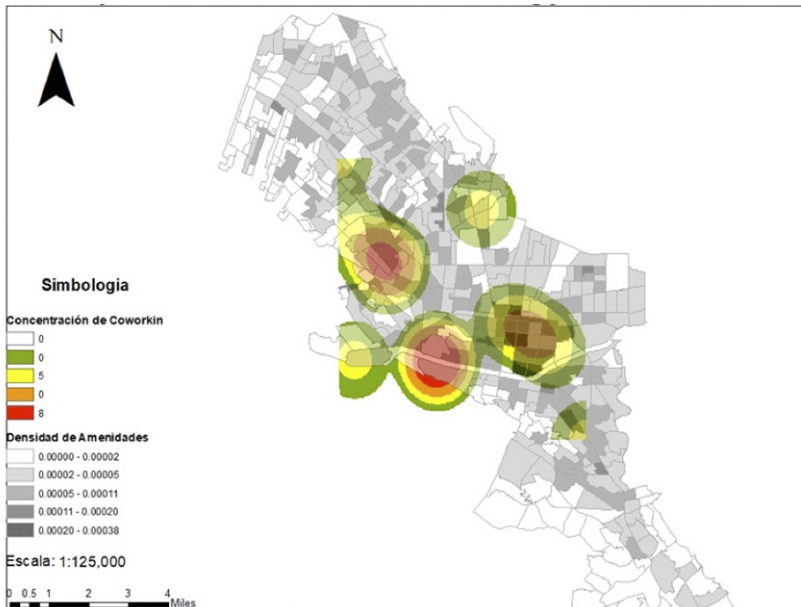


Mapa 2. Mérida: Concentración de oficinas de coworking y amenities urbanas. Fuente: Elaboración propia con información similar al Mapa 1 del presente trabajo.

Los resultados descritos previamente tienen doble lectura con respecto a la literatura generada sobre el tema. Por un lado, en el ámbito interurbano las ciudades con mayores niveles de concentración relativa (CL) de oficinas de coworking son consistentes con lo identificado en otros estudios donde se resalta el avance de esas ciudades hacia una economía intensiva en conocimiento en el ámbito nacional (Santiago, 2020). Es decir, se trata de algunas de las ciudades con mayores niveles de especialización en ‘servicios intensivos en conocimiento’, lo cual parece estar acompañada de la presencia de ciertos empleos con alta flexibilidad organizacional y espacial.

Por otro lado, en el ámbito intraurbano los resultados coinciden con las características espaciales de este tipo de espacios laborales identificadas en

otros trabajos donde se resalta su concentración en las áreas centrales de las ciudades que se analizan (Capdevila, 2015; Koramaz & Ozturk, 2019). Tal concentración es explicada por la literatura a partir de la aglomeración de infraestructura, amenidades y espacios públicos que acompañan el desarrollo de las nuevas dinámicas laborales que representa la presencia de oficinas de coworking (Duvivier & Polèse, 2018). La relación entre las oficinas de coworking y el ICCVU es analizado en la siguiente y última sección del capítulo.



Mapa 3. Monterrey: Concentración de oficinas de coworking y amenidades urbanas. Fuente: Elaboración propia con información similar al Mapa 1 del presente trabajo.

4. Reflexiones finales

El El objetivo primario de este capítulo es explorar la relación estadística y espacial entre la densidad de espacios de coworking y los niveles de CVU (Calidad de Vida Urbana) entre las grandes ciudades de México en 2020. El

estudio se centra en las grandes ciudades, aquellas con más de un millón de habitantes del país, al asumir que el tamaño y volumen de sus estructuras tangibles e intangibles las define como los espacios urbanos en los que se puede apreciar con mayor nitidez las transformaciones asociadas con el desarrollo de nuevas formas de empleo y la configuración de nuevos espacios laborales cuya principal característica es ser más flexibles funcional y espacialmente.

Los resultados indican que existen ciudades con sobresalientes niveles de concentración relativa de oficinas de coworking dentro de su estructura económica, tal es el caso de Querétaro, Monterrey y Mérida, en ese orden de importancia. Este resultado sugiere que esas ciudades son las más avanzadas en la flexibilización organización y espacial del empleo derivada del actual avance tecnológico. El índice de CVU, por su parte, presenta valores relativamente consistentes entre las ciudades millonarias del país, aunque las tres ciudades mencionadas previamente son las que tienen mayores valores de ese último indicador. La concentración relativa de oficinas de coworking y el índice de CVU no están asociados con el peso demográfico de las ciudades. Sin embargo, se observa una relación positiva entre ambos indicadores (oficinas de coworking y CVU) sugiriendo que las ciudades donde se avanza en ofrecer mejores condiciones de vida son aquellas donde ocurre en mayor medida la configuración de los nuevos espacios laborales, cuya geografía intraurbana tiende a reconocer como sus ejes rectores los espacios centrales y la concentración de amenidades urbanas. Estos resultados apuntan a que el incremento en la calidad de vida y la reestructuración de las áreas centrales pueden ser dos variables para explicar las características espaciales de la presencia de oficinas de coworking entre las ciudades del país.

La relación positiva entre los indicadores que son el eje central de este trabajo puede ser interpretado en términos de política pública para las ciudades del país. Especialmente, en el sentido de aprovechar la concentración de oficinas de coworking como posibles motores generadores innovación y creatividad. Sin embargo, nuestros resultados indican que para lograr lo anterior es necesario dotar a las ciudades de las condiciones urbanas y sociales que incrementen su calidad de vida. Es decir, el avance local para aprovechar el actual desarrollo tecnológico parece tener como condición básica la

mejora en la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. Finalmente, un aspecto que ha quedado ausente en el presente trabajo y asociado a esta última idea es la necesidad de conocer el impacto cuantitativo y cualitativo que tiene la presencia de oficinas de coworking en su entorno urbano inmediato donde se desarrollan. Este último apunte escapa del alcance de este trabajo, pero sin duda abre aristas de futuros trabajos sobre el tema.

Referencias

- ALVAREZ, A., & MÜLLER-EIE, D. (2017). Quality of Urban life and its relationship to spatial conditions. *Sustaibale City*, 223, 285–296.
- BADLAND, H., WHITZMAN, C., LOWE, M., DAVERN, M., AYE, L., BUTTERWORTH, I., HES, D., & GILES-CORTI, B. (2014). Urban liveability: Emerging lessons from Australia for exploring the potential for indicators to measure the social determinants of health. *Social Science & Medicine*, 111, 64–73. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2014.04.003>
- BARRAS, R. (1987). Technical Change and the Urban Development Cycle. *Urban Studies*, 24(1), 5–30. <https://doi.org/10.1080/00420988720080021>
- BERBEGAL-MIRABENT, J. (2021). What Do We Know about Co-Working Spaces? Trends and Challenges Ahead. *Sustainability*, 13(3). <https://doi.org/10.3390/su13031416>
- BROWN, J. (2017). Curating the “Third Place”? Coworking and the mediation of creativity. *Geoforum*, 82, 112–126. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.04.006>
- CAPDEVILA, I. (2014). Knowledge Dynamics in Localized Communities: Coworking Spaces as Microclusters. *SSRN Electronic Journal*, 1–18. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2414121>
- CAPDEVILA, I. (2015). Co-Working Spaces and the Localised Dynamics of Innovation in Barcelona. *International Journal of Innovation Management*, 19(03), 1540004. <https://doi.org/10.1142/S1363919615400046>
- CLARK, J. (2020). *Uneven Innovation. The Work of Smart Cities*. Columbia University Press.
- DI MARINO, M., & LAPINTIE, K. (2020). Exploring multi-local working: challenges and opportunities for contemporary cities. *International Planning Studies*, 25(2), 129–149. <https://doi.org/10.1080/13563475.2018.1528865>
- DICKEN, P. (2003). Global shift the internationalization of economic activity (4th

ed., Vol. 1). SAGE Publications.

DUVIVIER, C., & POLÈSE, M. (2018). The great urban techno shift: Are central neighbourhoods the next silicon valleys? Evidence from three Canadian metropolitan areas. *Papers in Regional Science*, 97(4), 1083–1111. <https://doi.org/10.1111/pirs.12284>

GANDINI, A. (2015). The rise of coworking spaces: A literature review. *Ephemera : Theory and Politics in Organization*, 15(1), 193–205.

GRAIZBORD, B. (2015). Teleworking as a Mobility Strategy for Mexico City. *International Planning Studies*, 20(1–2), 112–130. <https://doi.org/10.1080/13563475.2014.942506>

GRUENWALD, H. (2020). Coworking Spaces in Germany during the Covid-19 Crisis Utilized for Homeoffice and Homeschooling. *South Asian Journal of Social Studies and Economics*, 8(4), 57–67. <https://doi.org/10.9734/sajsse/2020/v8i430219>

JAMAL, A. C. (2018). Coworking spaces in mid-sized cities: A partner in downtown economic development. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 50(4), 773–788. <https://doi.org/10.1177/0308518X18760857>

JAMES, T., & CLARK, J. (2016). Flexible Work, Flexible Work Spaces: The Emergence of the Coworking Industry in US Cities. Center for Urban Innovation Blog. <http://thomaslodato.info/writing/flexible-work-flexible-work-spaces/>

JONES, C. I., & ROMER, P. M. (2010). The New Kaldor Facts: Ideas, Institutions, Population, and Human Capital. *American Economic Journal: Macroeconomics*, 2(1), 224–245. <https://doi.org/10.1257/mac.2.1.224>

KORAMAZ, K. E., & OZTURK, E. (2019). Coworking Spaces and Urban Quality of Life in Istanbul. *Real Corp*, 4(April), 183–190.

LEVA, G. (2005). Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología. Universidad Nacional de Quilmes.

LUO, Y., & CHAN, R. C. K. (2020). Production of coworking spaces: Evidence from Shenzhen, China. *Geoforum*, 110, 97–105. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.01.008>

MARIOTTI, I., PACCHI, C., & DI VITA, S. (2017). Co-working Spaces in Milan: Location Patterns and Urban Effects. *Journal of Urban Technology*, 24(3), 47–66. <https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1311556>

MURGAŠ, F., & KLOBUČNÍK, M. (2018). Quality of life in the city, quality of urban life or well-being in the city: Conceptualization and case study. *Ekológia (Bratislava)*, 37(2), 183–200. doi:10.2478/eko-2018-0016

NAKANO, D., SHIACH, M., KORIA, M., VASQUES, R., SANTOS, E. G. DOS, & VIRANI, T. (2020). Coworking spaces in urban settings: Prospective roles? *Geoforum*, 115, 135–137. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2020.04.014>

OMS. (1997). Medición de la calidad de vida. Instrumentos de calidad de vida de la Organización Mundial de la Salud. In WHOQOL. <http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/oms-calidad-01.pdf>

OREL, M. (2019). Coworking environments and digital nomadism: balancing work and leisure whilst on the move. *World Leisure Journal*, 61(3), 215–227. <https://doi.org/10.1080/16078055.2019.1639275>

PAJEVIĆ, F., & SHEARMUR, R. G. (2017). Catch Me if You Can: Workplace Mobility and Big Data. *Journal of Urban Technology*, 24(3), 99–115. <https://doi.org/10.1080/10630732.2017.1334855>

PÉREZ, A. (1999). La construcción de indicadores bio-ecológicos para medir la calidad del ambiente natural urbano (Issue 1). <https://docplayer.es/15445317-La-construccion-de-indicadores-bio-ecologicos-para-medir-la-calidad-del-ambiente-natural-urbano.html>

PIORE, M., & SABEL, C. (1984). *The Second Industrial Divide. Possibilities for Prosperity*. Basic Books.

ROBERTSON, P. L. (2017). Technological diffusion in local, regional, national and transnational setting. In B. Warf (Ed.), *Handbook on Geographies of Technology* (pp. 17–35). Edward Elgar.

RUEDA, S. (1999). Modelos e indicadores para ciudades más sostenibles. In *Taller sobre Indicadores de Huella y Calidad Ambiental Urbana* (No. 1; Taller Sobre Indicadores de Huella y Calidad Ambiental Urbana).

SANTIAGO, L. E. (2020). The industries of the future in Mexico: Local and non-local effects in the localization of “knowledge-intensive services”. *Growth and Change*, 51(2), 584–606. <https://doi.org/10.1111/grow.12368>

SCHALOCK, R. (1996). Reconsidering the conceptualization and measurement of quality of life. *Quality of Life*, 1(9), 123–139.

SCHWAB, K. (2016). *La Cuarta Revolución Industrial*. DEBATE.

SEDATU, CONAPO, & INEGI. (2018). *Sistema Urbano Nacional 2018*. <https://www.gob.mx/conapo/documentos/sistema-urbano-nacional-2018>

SERAG EL DIN, H., SHALABY, A., FAROUH, H. E., & ELARIANE, S. A. (2013). Principles of urban quality of life for a neighborhood. *HBRC Journal*, 9(1), 86–92. <https://doi.org/10.1016/j.hbrcj.2013.02.007>

SHEARMUR, R., & DOLOREUX, D. (2008). *Urban Hierarchy or Local Buzz?*

High-Order Producer Service and (or) Knowledge-Intensive Business Service Location in Canada, 1991–2001. *The Professional Geographer*, 60(3), 333–355. <https://doi.org/10.1080/00330120801985661>

SUTRIADI, R., & FACHRYZA, D. M. (2021). A phenomenon in urban disruption: the emergence of Coworking Spaces in Bandung. *Heliyon*, 7(7), e07663. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2021.e07663>

TINTIANGKO, J., & SORIANO, C. R. (2020). Coworking Spaces in the Global South: Local Articulations and Imaginaries. *Journal of Urban Technology*, 27(1), 67–85. <https://doi.org/10.1080/10630732.2019.1696144>

WARF, B. (2017). *Handbook on Geographies of Technology* (B. Warf (ed.)). Edward Elgar Publishing.

