



# La investigación en las ciencias del hábitat

COORDINADORA Guadalupe Salazar González

**UASLP**



# LA INVESTIGACIÓN EN LAS CIENCIAS DEL HÁBITAT

Guadalupe Salazar González  
Coordinadora

Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat

Universidad Autónoma de San Luis Potosí



ISBN: 978-607-535-504-7

Edición digital

Copyright: Universidad Autónoma de San Luis Potosí

DOI: <https://doi.org/10.58493/habitat.book.2026.116>

Esta obra se publica con el apoyo de la Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí y el Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat.

La obra fue dictaminada por evaluadores doble ciego y conforme los requisitos de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí.

Los textos son responsabilidad de los autores.

Todos los derechos reservados. Queda prohibida la reproducción o transmisión parcial o total de esta obra bajo cualquiera de sus formas, electrónica o mecánica, sin el consentimiento previo y por escrito de los titulares del COPYRIGHT.



The text only may be used under licence CC BY-NC-ND 4.0. All other elements (illustrations, imported files) may be subject to specific use terms.

Arte portada y diseño editorial

Centro de Producción de Material Didáctico,

Facultad del Hábitat, UASLP (CEPROMADI) agosto- diciembre 2025

Anuar Abraham Lugo Estrada

Ximena Sarahí Morales López

Sofía Castillo Ordaz

Martha Selene Moreno Espinoza

José Gibran Hernández Cossío

Hecho en México, 2025

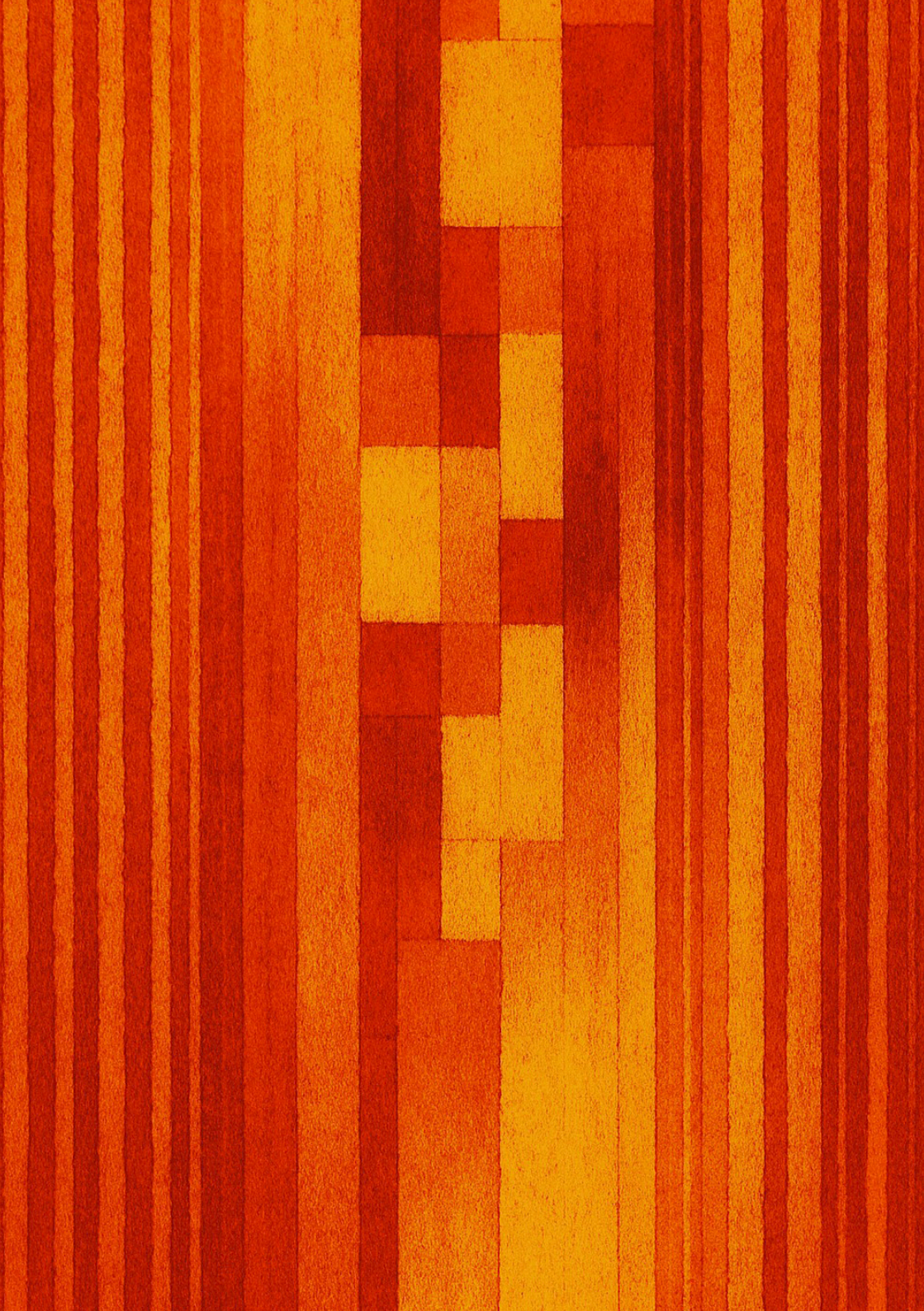
Made in Mexico, 2025

# ÍNDICE

<b>Introducción</b>	7
<b>Las ciencias del hábitat</b>	13
Guadalupe Salazar González	
<b>Diseño y Arte</b>	
<b>La investigación en la arquitectura y la generación de gemelos digitales</b>	51
Juan Manuel Lozano de Poo Guadalupe Salazar González	
<b>Diseño sostenible. Un concepto confuso</b>	67
César González Ochoa	
<b>Morfogénesis y evolución histórica de las formas del automóvil</b>	93
Carlos Sergio Palacios Martínez Miguel Adolfo Ortiz Brizuela	
<b>Representaciones sociales de las mezclas raciales en la Nueva España, 1760-1790</b>	115
Mayra Denise Govea Tello Blanca Esther Paredes Guerrero	

## Lo urbano

<b>La habitabilidad urbana y el espacio universitario. Una mirada a las dimensiones socio-espaciales ante el COVID-19</b>	<b>143</b>
Mariel Organista Camacho	
<b>La espacialidad urbana en los procesos de reconfiguración de las zonas de origen industrial de la Ciudad de México</b>	<b>165</b>
Yúmari Pérez Ramos	
<b>Desigualdades de movilidad cotidiana y capital espacial entre sectores norte y sur de Mérida, Yucatán</b>	<b>189</b>
Brenda Torales Herrera	
<b>Análisis socio-espacial en la producción social de espacios públicos en San Luis Potosí</b>	<b>213</b>
Martha Yolanda Pérez Barragán Blanca Esther Paredes Guerrero	
<b>Políticas públicas en la conformación urbana del centro histórico de Mérida, Yucatán</b>	<b>233</b>
José Jorge Lara Jiménez Manuel Arturo Román Kalisch	
<b>Reapropiación de espacios públicos en conjuntos habitacionales multifamiliares. San Luis Potosí, 1958-2016</b>	<b>257</b>
Víctor Manuel Gutiérrez Sánchez Marco Tulio Peraza Guzmán Gerardo Javier Arista González	
<b>Autores</b>	<b>280</b>



# Desigualdades de movilidad cotidiana y capital espacial entre sectores norte y sur de Mérida, Yucatán

Brenda Torales Herrera

## Introducción

Los estudios de movilidad cotidiana se enfocan en las distintas modalidades del transporte urbano, la estructura urbana, las nuevas tecnologías, y a factores como la edad, la formación de la familia y el ingreso salarial. Estos elementos responden a un espacio urbano regulado por una economía terciaria, el desarrollo del negocio inmobiliario, la privatización de los servicios urbanos y los nuevos modos de consumo.

Antes de los años setenta la ciudad de Mérida concentraba su actividad comercial y las oficinas principales de la gestión pública en el centro de la ciudad. En las décadas siguientes junto con la aparición de las plazas comerciales, la actividad comercial se fue dispersando por varias zonas de la ciudad, siguiendo las principales vialidades y en especial el norte para una modalidad emergente de la actividad comercial que buscaba instalarse cerca de la población de altos ingresos. Hoy la integración desigual de cada zona a la dinámica urbana condiciona configuraciones distintas en sus habitantes y una falta de continuidad en sus relaciones socioespaciales. Lo anterior nos conduce a pensar en términos amplios las características de movilidad interna de las zonas urbanas y las prácticas de movilidad desplegadas en la ciudad.

Desde la óptica de la sociología y la espacialidad de las relaciones sociales, implica explorar las prácticas de movilidad desde sus necesidades, ventajas y restricciones que le impone la ciudad. La movilidad no sólo como atributo del territorio, sino además del sujeto. De este modo, indagar sobre la práctica de movilidad desde la idea de capital espacial es de gran interés, ya que poco se ha estudiado. En el presente texto se considera que el fenómeno social de la práctica de movilidad cotidiana por motivo laboral es una guía que nos permite identificar las desigualdades sociales en términos de desigualdad espacial. El objetivo es comparar el valor de la dimensión espacial en el

estudio de la movilidad cotidiana por motivo laboral, bajo el concepto de capital espacial: en su dominio de capital posicional y de capital situacional, en dos zonas de residencia de una ciudad de tamaño intermedio, como lo es la ciudad de Mérida, Yucatán

## Movilidad cotidiana por motivo laboral

Por movilidad cotidiana por motivo laboral se entiende los desplazamientos de los habitantes de un área metropolitana desde su lugar de residencia hacia su lugar de trabajo.

Existen diversos enfoques al estudiar la movilidad cotidiana por motivo laboral: 1) el enfoque territorial para entender las diferencias entre los municipios principalmente a través de la explotación de los datos de censo de población sobre origen-destino y las características de los desplazamientos,<sup>1</sup> tamaño de hogares, renta, raza o nacionalidad.<sup>2</sup> Otro enfoque es la adscripción territorial de los trabajadores: para el análisis de la movilidad espacial a escala individual y su estructura demográfica de la población y asociados a comportamientos específicos (concretos) de edad, sexo, situación familiar, uso específico de transporte.<sup>3</sup>

También existen estudios enfocados en los viajes que ocurren porque las personas quieren llegar a su lugar de trabajo, es decir, la accesibilidad al lugar de trabajo en la ciudad,<sup>4</sup> la concentración de viviendas y su cercanía a la infraestructura del transporte para alcanzar oportunidades de empleo y procesos de co-localización entre empleos y vivienda.<sup>5</sup> Se reconoce un cambio en el tratamiento de los

<sup>1</sup> Javier Gutiérrez Puebla y Juan Carlos García Palomares, "Movilidad por motivo de trabajo en la comunidad de Madrid", *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, núm. 1-2, Madrid, 2006, pp. 223-256. José Manuel Casado Díaz, *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*, Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, 2000. José Aurelio Granados Alcantar y Laura Myriam Franco-Sánchez, "Migración y movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región centro de México", *Papeles de Población*, vol. 23, núm. 91, 2017, CIEAP/UAEM, pp. 117-141.

<sup>2</sup> Carlos Llano Verduras, "Localización residencial y movilidad laboral: un análisis del commuting de trabajadores nacionales e inmigrantes en la comunidad de Madrid", *Cuadernos de Economía*, vol. 29, 2006, pp. 69-100.

<sup>3</sup> José Manuel Casado Díaz, *Trabajo y Territorio. Los mercados laborales locales de la comunidad de Valencia*, Alicante, Universidad de Alicante, 2000. Robert Certero, Steve Denman y Ying Jin, "Network design, built and natural environments, and bicycle commuting: Evidence from British cities and towns", *Transport Policy*, 2018, pp. 1-28.

<sup>4</sup> Robert Certero, *Accessible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century*, UC Berkeley: Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence, 2005. Angel Cebollada, "Mobility and Labour Market Exclusion in the Barcelona Metropolitan Region", *Journal of Transport Geography*, vol. 17, núm. 3, 2009, pp. 226-233.

<sup>5</sup> Robert Certero, Onésimo Sandoval y John Landis, "Transportation as a Stimulus of Welfare-to Work: Private versus Public Mobility", *Journal of Planning Education and Research*, vol. 22, 2002, núm. 1, pp. 50-63. Manuel Suárez-Lastra y Javier Delgado-Campos, "Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México

estudios sobre el territorio por la geografía humana y la antropología hacia considerar las experiencias de movilidad de los residentes metropolitanos. Esto invita a dirigir la mirada a los sectores populares como porción mayoritaria de la población que pueden estar afectados por dinámicas ya sea de inmovilidad o de repliegue.

## Estudios de movilidad frente al capital espacial

El concepto de capital espacial tiene origen en la mirada sociológica y se identifica en la ideología de Henri Lefebvre,<sup>6</sup> desde su categoría del espacio como producto, reconoce la existencia de una economía espacial que valoriza el espacio y ciertos lugares como objeto de competencia. Lévy<sup>7</sup> a partir de su trabajo sobre vivienda, acentúa las estrategias espaciales; desde esta perspectiva, la noción de capital espacial se refiere a los activos que los actores buscan y pueden movilizar. Más adelante generaliza su propuesta de razonar en términos de capital espacial como los activos que los actores buscan y pueden movilizar “un conjunto de recursos acumulados por un actor, que le permiten beneficiarse, según su estrategia, del uso de la dimensión espacial de la sociedad”.<sup>8</sup> Prévôt en su trabajo sobre fragmentación espacial define el capital espacial como “el conjunto interiorizado de formas de relación (intelectuales y prácticas) de un individuo con el espacio considerado como bien social”.<sup>9</sup>

Los estudios sobre el capital espacial y el desarrollo urbano se han limitado a los aspectos sobre el transporte urbano latinoamericano,<sup>10</sup> la morfología espacial, la densidad urbana, la accesibilidad,<sup>11</sup> las necesidades básicas de los hogares, la planificación urbana,<sup>12</sup> la movilidad y las desigualdades sociales,<sup>13</sup> las estrategias de elección de universi-

---

como evidencia de co-localización de población y empleos”, *Revista EURE*, vol. 36, núm. 107, 2010, pp.67-91.

<sup>6</sup> Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península, 1969.

<sup>7</sup> Jacques Lévy, “Habitat et espace politique”, *Espaces et Sociétés*, núm. 53, 1989, pp. 9-32.

<sup>8</sup> Jacques Lévy, Capital spatial, en Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Capital spatial*, in *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, pp. 124-126.

<sup>9</sup> Marie-France Schapira Prévôt, “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”, *Perfiles Latinoamericanos*, revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, México, vol. 9, núm.19, 2001, pp. 33-56.

<sup>10</sup> Ricardo Apaolaza, Jorge Blanco, Natalia Lerena, Ernesto López-Morales, Michael Lukas y Maite Rivera, “Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile”, *íconos. Revista de Ciencias Sociales*, vol. 56, 2016, pp. 19-41.

<sup>11</sup> Lars Marcus, “Spatial Capital: A proposal for an extension of space syntax into a more general urban morphology”, *Journal of Space Syntax*, vol. 1, núm. 1, 2010, pp. 30-40.

<sup>12</sup> Alan Mace, “Spatial capital as a tool for planning practice”, *Planning Theory*, vol. 16, núm. 2, 2015, pp. 119-132.

<sup>13</sup> Fabrice Ripoll y Vincent Veschambre, “Sur la dimension spatiale des inégalités: contribution aux débats sur la “mobilité et le capital spatial”, *Rural-Urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, PUR, 2005, pp. 467-483. Carolina Palma y Daniela Soldano, “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”, en Adriana Rofman (ed.), *Sociedad y terri-*

dad<sup>14</sup> y gentrificación urbana.<sup>15</sup> Se distingue a la movilidad geográfica o espacial, cada vez más, dentro del campo de las ciencias sociales ya no como un acto sino como una cualidad de las personas, como práctica y atributo social. Y el capital espacial como un concepto relevante para comprender la dimensión espacial de lo social a través de la movilidad.

Lévy considera la movilidad como un sistema de movimientos potenciales. La movilidad como posibilidad, competencia y capital, dentro del dominio del espacio, es parte de la constitución del capital social de los individuos. Esto no quiere decir que el capital espacial sea igual para todos. Por su parte Kauffman<sup>16</sup> presenta su argumento para considerar la movilidad como capital espacial a través del concepto de motilidad en términos del acceso, la competencia y la apropiación desigual, reflejados en diferente grado de uso y dominio de los aspectos espaciales de la vida.

Este trabajo se apoya en la definición de Kaufman y Lévy que en conjunto siguen tres componentes. El primero de acuerdo con el sujeto en sus recursos de movilidad materiales e inmateriales, el segundo componente externo al sujeto como capital de posición vinculado al lugar de su hábitat próximo el cual puede aportarle ventajas espaciales y por último el capital de situación en relación con un área que los individuos accede, selecciona opciones específicas se apropia como lugar de tránsito sobre el que se tiene libertad de uso.

## Estrategia metodológica

El método de investigación empleado en el análisis de la movilidad cotidiana por motivo laboral en términos del capital espacial (conformado por un capital de posición y el capital de situación), se fundamenta en un enfoque cuantitativo; se requirió apoyo de datos de campo, una encuesta semiestructurada con preguntas abiertas y cerradas, además fuentes secundarias como el sistema de información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), datos del Directorio Estadístico Nacional de

---

*torio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*, Buenos Aires, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2010, pp. 103-134.

<sup>14</sup> Catherine Barthón y Brigitte Monfroy, "Sociospatial schooling practices: A spatial capital approach", *Educational Research and Evaluation*, vol. 16, núm. 2, 2010, pp. 177-196.

<sup>15</sup> Jorge Blanco, Ricardo Apaolaza y Natalia Lerena Rongvaux, "Gentrificación, movilidad y capital espacial: una exploración al barrio de Parque Patricios, Buenos Aires", presentado en la Conferencia Anual coes 2015 "Conflictos urbanos y territoriales: ¿desafiando la cohesión social?" Santiago, Chile, 2015. Patrick Rérat y Loretta Lees, "Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities", *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 36, núm. 1, 2011, pp. 126-142.

<sup>16</sup> Vicent Kaufmann, Manfred Max Bergman y Dominique Joyce, "Motility: Mobility as capital", *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, núm. 4, 2004, pp. 745-756.

Unidades Económicas (DENUE), proyectos civiles como transpublico.com-Mérida y el de la sociedad privada Rutadirecta S.A. de C.V. y de la página electrónica de Google Maps.

Se tomaron en cuenta dos sectores de estudio seleccionados a través de un proceso de estratificación y de etapas sucesivas. Para esto, se realizó una previa delimitación de las Área Geoestadística Urbana (AGEB) que cumplieran la condición de contar con más de 2 000 habitantes mayores de 18 años. Después, de aplicarles el proceso de estratificación y de etapas sucesivas, lo siguiente fue la selección de las unidades de muestreo<sup>17</sup> seleccionados por su delimitación geográfica: el sector de estudio norte (AGEB 338A) y el sector de estudio sur (AGEB 5140). El resultado del muestreo fue de 60 trabajadores a encuestar en el sector de estudio norte y en el sector de estudio sur fue de 58 trabajadores a encuestar.

Como se observa en la Figura 1, el sector de estudio norte se encuentra localizado a 6.3 km del centro urbano y está conformado por las colonias San Francisco Chuburná II y Lindavista Chuburná, establecidas a finales del siglo XX en los antiguos terrenos de la hacienda Chenkú. A los alrededores del sector se cuenta con infraestructura entre los cuales se observan supermercados de diversos tamaños, zonas comerciales de consumo desde artículos de primera necesidad hasta artículos de lujo, farmacias, clínicas y hospitales, hoteles y escuelas de educación básica, intermedia, universidades y centros de investigación, y servicio de transporte. De acuerdo con datos del INEGI cuenta con una densidad de hogares 17 hog/ha, densidad poblacional 61.4 hab/ha, densidad poblacional nacida en la entidad 48.9 hab/ha y densidad de población económicamente activa 28.9 PEA/HA.

El sector de estudio sur se encuentra ubicado a 8.2 km del centro urbano de la ciudad y está integrado por fraccionamientos abiertos dentro de las colonias San Nicolás del Sur y Fraccionamiento Sur, las cuales se fundaron alrededor de 1998, como parte del programa del estado para ordenar la expansión de la ciudad durante el periodo 1984-2001. Este sector cuenta con mayor población nacida en el estado de Yucatán (64.4 hab/ha), con densidad de hogares 21 hog/ha, densidad poblacional 79.1 hab/ha y densidad de población económicamente activa 33.3 PEA/HA. Cuenta con fraccionamientos y viviendas de interés social, además dentro y a los alrededores se observan parques en línea, comercios y servicios como la Unidad Familiar del Instituto Mexicano del Seguro Social, además colinda con la Unidad Habitacional Militar núm. X Región Militar y con la vialidad Regional Anillo Periférico.

<sup>17</sup> Ranjit Kumar, *Research Methodology: A step-by-step guide for beginners*, 4th ed., Los Ángeles, CA, Sage, 2014.  
Francisco Azorín Poch, *Curso de muestreo y aplicaciones*, Madrid, Aguilar, 1972.

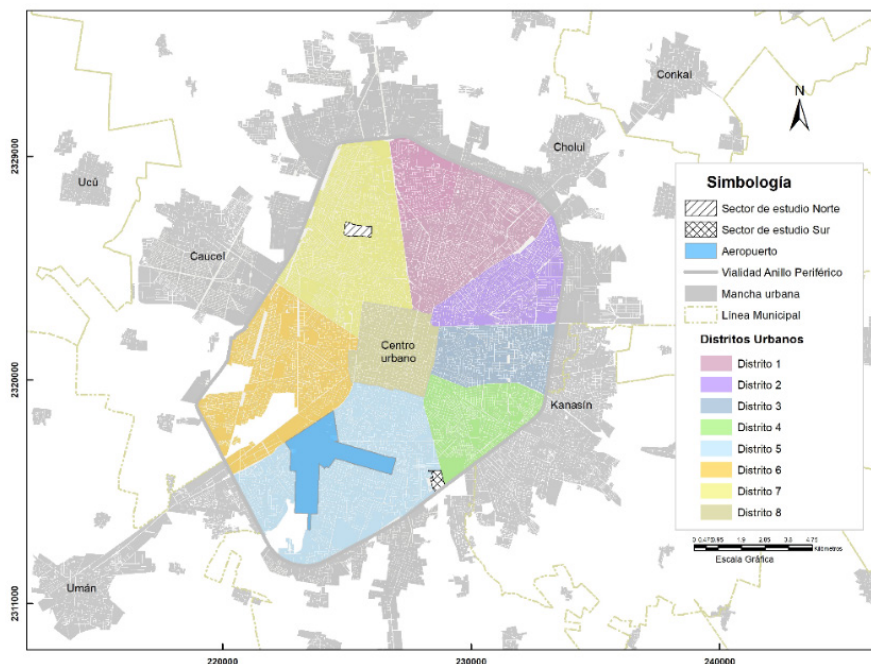


Figura 1. Ubicación de los sectores de estudio norte y sur y ubicación de los distritos<sup>18</sup> urbanos de la ciudad de Mérida, Yucatán. Fuente. Elaboración propia a partir de datos del INEGI (2016) y Fuentes (2008)

En términos de capital espacial se analizó en primer orden: los recursos de movilidad materiales e inmateriales; el capital de posición a través las variables como la propiedad de vivienda, condiciones del entorno, oferta del transporte público y la localización del mercado laboral, es decir, dimensiones del capital como atributo del territorio. Para el análisis del capital de situación se consideraron características como el uso del transporte, accesibilidad a las fuentes de empleo, los destinos laborales, el tiempo y dinero empleado en los desplazamientos hacia el lugar de trabajo, este capital espacial como atributo del sujeto.

Los instrumentos de análisis elementales para cumplir nuestro objetivo fueron: 1) estadística descriptiva y cálculo de densidad por hectárea, 2) cálculo de distancia geográfica entre centroides de los sectores de estudio y la ruta del transporte o

<sup>18</sup> En 1993, el Programa de Desarrollo Urbano organizó la ciudad en ocho distritos, uno de ellos localizado en el centro urbano y los otros siete en torno al centro. Esto permite interpretar de mejor manera la ciudad, ya que son espacios que tienden a compartir funciones urbanas.

paradero de transporte próximo, 3) ordenamiento espacial de las unidades económicas por número de empleados y mapas de calor (densidad de Kernel) de cada sector de estudio, 4) cálculo del índice de accesibilidad<sup>19</sup> por cada sector de estudio,<sup>20</sup> 5) estimación de distancias de viaje a través del software de información geográfica, y 6) ordenamiento espacial de los destinos laborales y estadística descriptiva. Es importante mencionar que para construir el índice de accesibilidad se tomó en cuenta la zona con mayor densidad de unidades económicas (Figura 1) que también coincide como principal lugar de trabajo de las personas entrevistadas.

## Resultados

A continuación, se exponen los resultados en cuanto a movilidad material e inmaterial del sujeto, capital de posición, características del entorno urbano, oferta de transporte público en los sectores de estudio

### *Recursos de movilidad material e inmaterial del sujeto*

En este apartado se consideran los componentes materiales e inmateriales del sujeto que mejoraran su movilidad. Para esto se tomaron en cuenta características socioeconómicas como el ingreso económico, la edad y el nivel educativo de los trabajadores encuestados de ambos sectores de estudio, ver Tabla 1.

El ingreso económico es un factor que permite aumentar los recursos de movilidad. De acuerdo con la remuneración que obtiene cada trabajador le permite desde pagar el pasaje del transporte público, ser propietario de un auto o hasta poseer diversos transportes. Nuestros resultados indican que los trabajadores del sector norte tienen mayores ingresos en comparación con los trabajadores del sector sur, lo cual se refleja en la propiedad de transporte motorizado, debido a su mayor densidad de viviendas con automóvil 12.6 viv/ha, (Tabla 1), sin embargo, los trabajadores del sur que alcanzan mayores ingresos se desplazan mayor distancia de viaje.

La edad de los individuos es un recurso de movilidad en términos de motricidad normal debido a que a los jóvenes y los adultos jóvenes tienen menor restricción de

---

<sup>19</sup> A grandes rasgos el índice de accesibilidad representa que tan fácil es acceder desde los sectores de estudio hacia la principal fuente de trabajo a través de las rutas de transporte público próximas.

<sup>20</sup> Carlos Garrocho Rangel, "La teoría de interacción espacial como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios", *Economía, sociedad y territorio*, vol. 4, núm. 14, 2003, pp. 203-251.

movilidad motriz y menos enfermedades que limiten su desplazamiento en el espacio urbano. En nuestros datos observamos mayor número de trabajadores jóvenes y adultos maduros que pertenecen al sector sur y estos últimos tienen las mayores distancias de viaje en promedio.

**Tabla 1. Características socioeconómicas de los trabajadores y distancia de viaje (Km).**

Característica	Norte		Sur	
	Distancia km	Porcentaje %	Distancia (km)	Porcentaje %
<b>Ingreso Salarial</b>				
menos de 3 mil	6.7	13.3%	9.7	22.4%
entre 3 a 6mil	6.8	45.0%	10.9	48.3%
entre 6 a 10 mil	7.2	26.7%	12.6	22.4%
más de 10 mil	11.9	15.0%	21.7	6.9%
<b>Edad</b>				
Joven 18-25 años	7.1	15.0%	7.7	19.0%
Adulto joven 26-39 años	7.0	38.3%	12.1	43.1%
Adulto medio 40-49 años	8.9	31.7%	10.8	17.2%
Adulto maduro más de 50 años	7.6	15.0%	15.7	20.7%
<b>Nivel educacional</b>				
Básica	3.0	16.7%	11.7	20.7%
Media Superior	9.0	21.7%	10.3	46.6%
Superior o más	8.5	61.7%	14.0	32.8%

Fuente. Elaboración propia a partir de datos de campo.

El desequilibrio en el acceso de información sobre el sistema de movilidad entre los trabajadores se explica por diversos factores, entre estos se encuentra el nivel educacional como una característica que permite obtener mejores habilidades para el acceso a la información vía internet sobre rutas y redes de transporte, intermodalidad, horarios y formas de pago.

Los datos de campo nos indican que los trabajadores del sector norte con mejores ingresos salariales también alcanzan mayor nivel educativo comparados con los trabajadores del sur que cuentan con educación básica y nivel medio superior, esto puede indicarnos que los trabajadores del norte, sólo respecto a estas características socioeconómicas, tienen mejores recursos de transporte, mejores habilidades físicas de movilidad y mejores habilidades para el acceso de información del sistema de transporte, en cambio nuevamente se observa que los trabajadores del sector sur enfrentan mayores distancias de viaje lo cual no sólo puede explicarse por las características socioeconómicas de los individuos como se detalla más adelante.

### *Capital de posición*

A continuación, se presentan los resultados del efecto del capital posicional, el cual implica recursos y limitaciones vinculado a en lugar de residencia o barrio el cual aporta ventajas espaciales para el desplazamiento de los trabajadores. Esto es a través de tres dimensiones: las características del entorno urbano, la oferta de transporte público y la concentración espacial de unidades económicas.

### *Características del entorno urbano*

El sector de estudio norte, según datos primarios de campo, tiene menores condiciones en su entorno urbano. Cuenta con menor densidad de ancho de banquetas 0.8 (m/ha), menor densidad de ancho de calle 4.59 (m/ha), menor densidad de número de carriles 1.21 (carril/ha) y ningún paradero de transporte. Además de acuerdo con trabajo de Domínguez<sup>21</sup> sobre su modelo espacial de segregación residencial de la ciudad de Mérida, este sector está conformado por la mezcla de grupos socioeconómicos rodeado de supermercados, parques en línea, tiendas de conveniencia y fraccionamientos abiertos y cerrados. Y este modelo describe al sector de estudio sur como un área residencial conformado por población inmigrante proveniente de otros estados del país y con reducción de segregación residencial que no significa un efecto de integración social sino de cercanía física y distancia social. Además, de acuerdo con nuestros datos primarios este sector posee mayor densidad de ancho de banquetas 1.49 (m/ha), mayor densidad de ancho de calle 7.97 (m/ha), mayor densidad de número de carriles 2.56 (carril/ha), menor densidad de árboles 0.18 (árbol/ha) y mayor densidad de paraderos señalizados 0.11 (paraderos/ha).

### *Oferta de transporte público en los sectores de estudio*

La oferta de transporte público es un recurso que debe asegurar el acceso a entornos inmediatos y además asegurar desde cualquier vivienda el acceso a la ciudad para permitir a sus habitantes dominar un área mayor. Como se muestra en la Figura 2 y en la Tabla 2, aun cuando el sector de estudio norte cuenta con menor densidad de ancho de calle y sin paraderos de transporte público dentro de sus calles, posee mejor cobertura del servicio de transporte no sólo por la proximidad del sector de estudio a las principales avenidas, sino por la conectividad con los sectores contiguos y su conectividad con las principales zonas de trabajo en la ciudad.

---

<sup>21</sup> Mauricio Domínguez Aguilar, "Las dimensiones espaciales de la segregación residencial en la ciudad de Mérida, Yucatán, a principios del siglo xxi", *Península*, vol. 12, núm. 1, 2017, pp. 147-188.

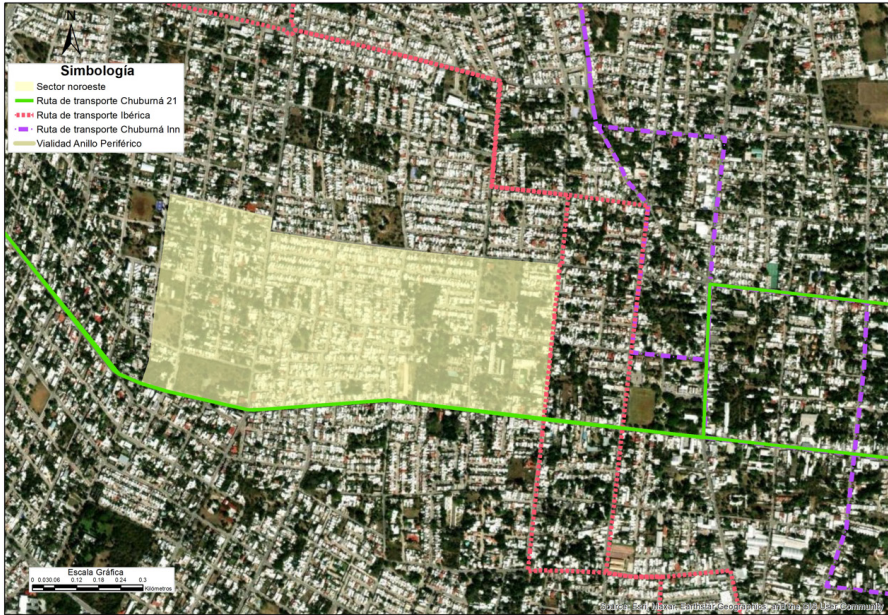


Figura 2. Distribución de rutas de transporte del sector de estudio norte.

**Tabla 2. Distancia entre centroide-rutas de transporte público próximos de ambos sectores de estudio.**

Sector de estudio	Distancia entre centroide-rutas de transporte público próximo (m)	Rutas de transporte público próximas
<b>Sur</b>	423.6	Circuito Metropolitano
	256.0	Sur-42 Sur IMSS
	423.6	Sur-Serapio Rendón IMSS
<b>Norte</b>	720.1	Norte Chuburná Inn
	275.2	Norte-Chuburná 21
	495.9	Norte-Ibérica 66

Fuente: Elaboración propia.

Por el contrario, en la Figura 3, representa el sector sur ubicado en la periferia y con mayor proximidad de las rutas de transporte a los residentes, pero con menor número de rutas de transporte, esto se explica por su menor densidad y falta de continuidad urbana más allá de la vialidad regional anillo periférico y al campo militar núm. X que juntos obstaculizan las posibilidades de conexión con las colonias cercanas.



Figura 3. Distribución de rutas de transporte del sector de estudio sur. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de campo

### *Distribución espacial de las unidades económicas en los sectores de estudio*

En la Figura 4, se observa al sector de estudio sur, con menor densidad de unidades económicas. Los establecimientos principalmente de servicio y comercio con menos de 50 trabajadores se distribuyen al interior y en la cara norte del sector y desaparecen hacia el sur, debido a esto sus residentes se encuentran en desventaja para acceder a otros lugares de trabajo por la falta de rutas de transporte próximas y la falta de continuidad con otras colonias cercanas.

Por otra parte, el sector de estudio norte cuenta con menor distribución de establecimientos económicos, sin embargo, esta característica puede no afectar a los residentes en el acceso al empleo debido a la alta densidad de unidades económicas que se observan en las colonias y se agrupan a lo largo de las avenidas principales cercanas, las cuales generalmente son transitadas por diversas rutas de transporte público (Figura 5).

### *Capital de situación*

Respecto al capital de situación asociado a un área de la que el individuo se apropia y como lugar de tránsito sobre el que se tiene libertad de uso, se analizó a través de tres dimensiones: a) Accesibilidad del transporte público a la principal fuente de trabajo, b) distancia de viaje y destinos laborales y c) uso del transporte, costo y tiempo de viaje al trabajo.

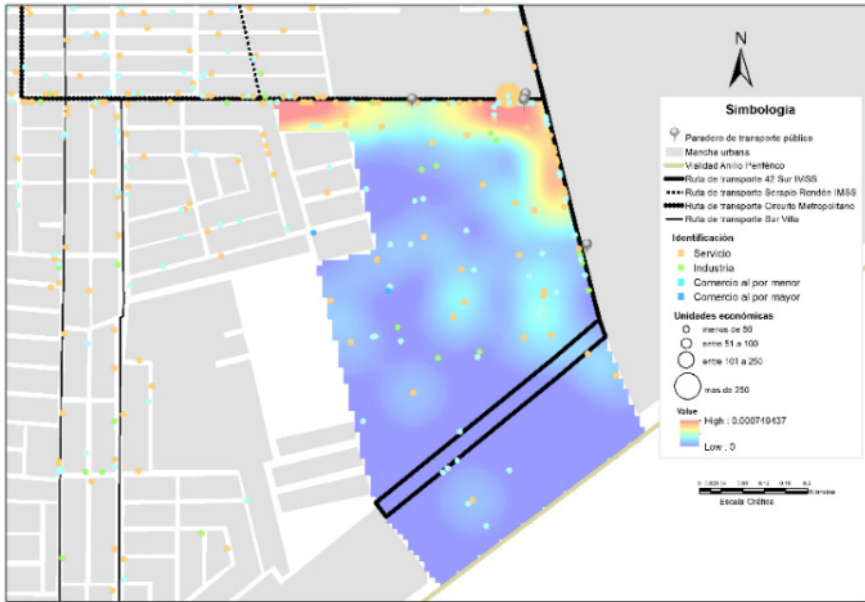


Figura 4. Mapa de calor de la distribución de establecimientos económicos y rutas de transporte del sector de estudio sur.

### *Accesibilidad del sistema de transporte público a la principal fuente de trabajo*

El sistema de transporte público y el trazado urbano son elementos fundamentales para la accesibilidad al lugar de trabajo en la ciudad. Nuestro indicador de accesibilidad de interacción espacial consideró las rutas del sistema de transporte y el principal destino laboral de los trabajadores, el cual coincide con la mayor concentración de unidades económicas en la región norte de la ciudad (Figura 6)

La Tabla 3 presenta el nivel de accesibilidad del sector de estudio norte, el resultado es un valor bajo del índice de accesibilidad al trabajo, esto se explica por su menor distancia de viaje en transporte público y mayor distancia a pie hacia el paradero entre rutas y destino final.

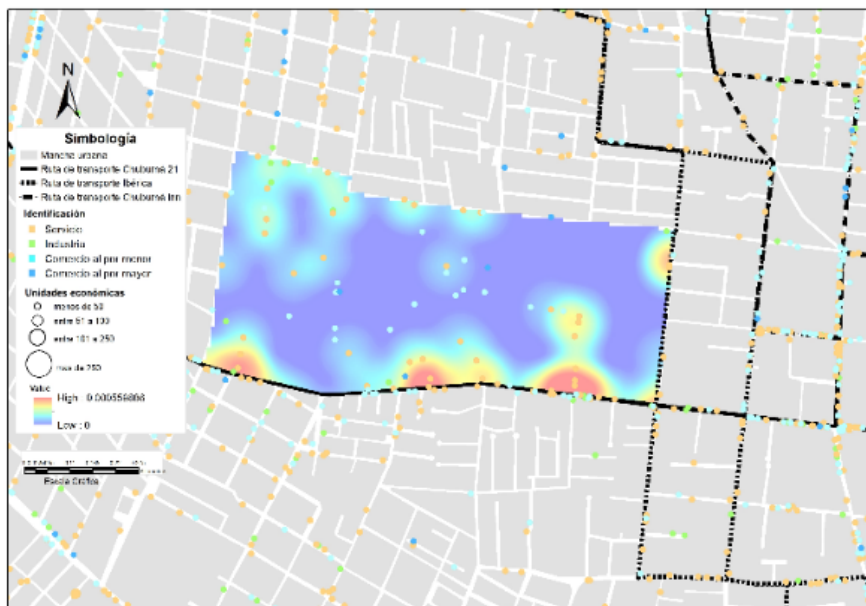


Figura 5. Mapa de calor de la distribución de establecimientos económicos y rutas de transporte del sector de estudio norte.

Tabla 3. Resultados del índice de accesibilidad al principal centro de trabajo de los sectores de estudio

	Norte	Sur
Distancia a pie centro-parada de transporte público (m)	1001	256
Primera ruta de transporte	Fco. de Montejo	42 Sur IMSS R6
Recorrido en ruta de transporte público (m)	1590	4989.75
Distancia a pie entre rutas (m)	0	640
Segunda ruta de transporte	-	Fco. Montejo Dzitya
Recorrido en segunda ruta de transporte público (m)	0	8148.7
Distancia final a pie desde fin de ruta-destino laboral (m)	1270	0
Cij (distancia total) (m)	3861	14034
Nivel de accesibilidad	Baja	Muy Baja

Fuente: Elaboración propia.

Por el contrario, el sector de estudio sur registro un valor muy bajo de accesibilidad a través del transporte público para llegar al principal lugar de trabajo debido a que los residentes están obligados a viajar primero al centro urbano, después a caminar al siguiente paradero y abordar una segunda ruta de transporte.

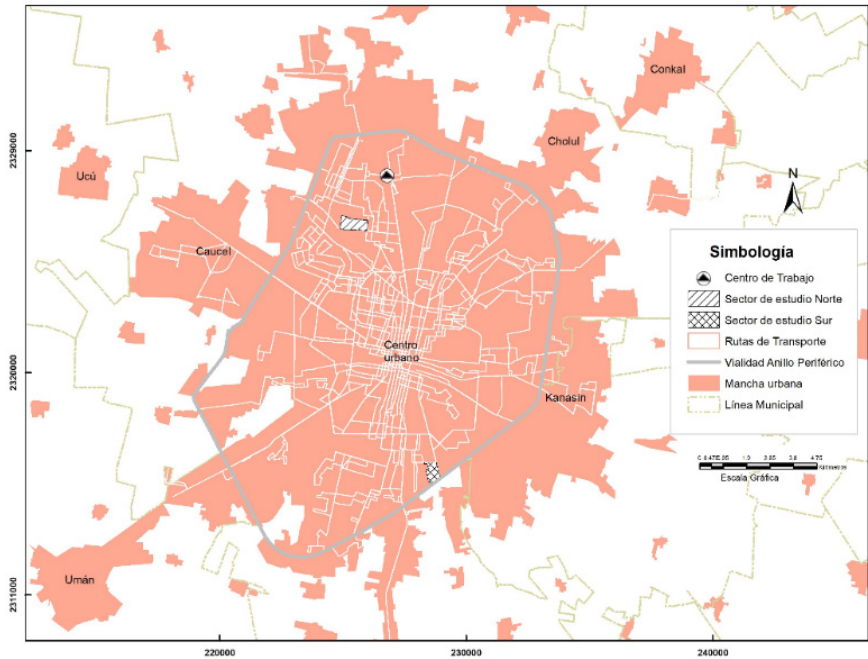


Figura 6. Distribución de rutas de transporte público y el principal destino laboral de los trabajadores de ambos sectores de estudio. Fuente: Elaboración propia a partir de datos primarios y datos de [transpublico.com-Mérida](http://transpublico.com-Mérida) y Ruta directa.

### *Distancia de viaje y destinos laborales*

La desigualdad en la distancia de viaje al trabajo representa una desventaja para los residentes de las zonas de estudio en virtud que pueden estar en riesgo de perpetuar situaciones de pobreza.

El patrón de movilidad de los trabajadores entrevistados se caracteriza por destinos laborales dentro del límite de la ciudad (Vialidad Regional Anillo Periférico) con 83.1 %. A pesar de que existe una creciente y constante aparición de nuevos desarrollos inmobiliarios más allá de los límites de la ciudad.

El sector norte se encuentra a 6.34 km del centro urbano y sus residentes se desplazan en promedio 7.7 km hacia su lugar de trabajo. A diferencia del sector de estudio sur ubicado en la periferia a 8.2 km del centro urbano y sus residentes están obligados a desplazarse en promedio 11.8 km a su lugar de trabajo, 53.2 % más distancia de viaje comparado con el sector del norte; esto puede explicarse debido a la ubicación de los sectores de estudio respecto al centro urbano donde coinciden la mayoría de las rutas de transporte público.

En general, se registró que el 27.1 % de todos los viajes tienen como destino su propio distrito de residencia, no obstante, esta proporción difiere entre sectores, como se observa en la Tabla 4. El sector de estudio sur tiene menor frecuencia de viajes con destino laboral dentro de su propio distrito y menor distancia de viaje, además de contar con menor concentración de destinos debido a la ausencia de unidades económicas alrededor y fuera del sector de estudio. Por su parte el sector de estudio norte cuenta con mayor retención de habitantes con trabajo cercano en su mismo distrito de residencia con el 35 % (distrito VII). Esto es posible debido a la diversidad de negocios e industria cercanos a este sector.

La siguiente escala en destinos laborales se encuentra en el centro urbano (22 %), donde los trabajadores del sector sur prefieren la zona central como destino laboral (24.1 %) representado por hombres (17.2 %) y adultos jóvenes (13.8 %). A diferencia de los trabajadores del sector norte (20 %) con menor proporción de viajes hacia el centro urbano a pesar de registrar menor distancia de viaje (Tabla 4).

Por otra parte, se identificó que en general que el 33.9 % de todos los viajes de mediano alcance (12 km promedio) tienen destino dentro del límite de la ciudad “Vialidad Regional anillo Periférico”. La mayor parte de estos viajes corresponden al sector de estudio sur (46.6 %). Entre sus destinos laborales encontramos el distrito VII (17.2 %) y el distrito I (13.8 %); estos viajes están representados por adultos jóvenes (17.2 %), en su mayoría hombres. A pesar de que el sector norte se encuentra dentro de la mayor concentración del mercado laboral, sólo el 21.7 % de los encuestados eligen trabajar dentro de la ciudad.

Más allá del límite de la ciudad, donde se extiende la mancha urbana, en total el 16.9 % de los viajes al trabajo tienen destino fuera de la ciudad. El 23.3 % de los trabajadores del sector norte viajan fuera de la ciudad (15.8 km en promedio), representados por adultos de mediana edad (11.7 %), en su mayor parte son hombres (15 %) que se desplazan 15.8 km en promedio a destinos laborales en el norte más allá de los distritos VII (8.3 %) y fuera del distrito I (6.7 %) (Tabla 4).

Tabla 4. Destinos laborales y distancia de viaje de ambos sectores de estudio.

Destinos laborales	Norte			Sur		
	km prom	Frec.	%	km prom	Frec.	%
Mismo distrito	2.5	21	35.0	1.9	11	19.0
Zona Central	6.7	12	20.0	7.6	14	24.1
Dentro de la ciudad	8.4	13	21.7	15.6	27	46.6
Fuera de la ciudad	15.8	14	23.3	22.6	6	10.3
<b>Total</b>	7.7	60	100	11.8	58	100

Fuente: Elaboración propia.

Por su parte sólo del 10.3 % de los trabajadores del sector de estudio sur logran trabajar fuera de la ciudad, debido a que se enfrentan a una mayor distancia de viaje, arriba del 40 % comparado con el sector norte y por lo tanto mayor tiempo y costo de transporte, lo cual afecta la calidad de vida de los trabajadores por asegurar un puesto laboral lejano.

### *Uso del transporte, tiempo y costo de viaje al trabajo*

Entre los sectores de estudio hay diferencias en su modalidad de transporte. Cuando se compara el uso del transporte por parte de los trabajadores del sector sur, se observa que el uso del transporte público es alto (39.7 %), así como el uso de la motocicleta (12.1 %). A diferencia del sector norte donde el uso del automóvil es mayor (41.7 %) y sus desplazamientos a pie son el 13.3 % (Figura 7).

Estos resultados son los esperados para la región norte donde se encuentran altos valores de densidad de hogares propietarios de automóvil y mayor ingreso salarial. A pesar de que los trabajadores del sector sur perciben menores ingresos económicos que los trabajadores del sector norte, sus colonias cuentan con características urbanas para fomentar el uso peatonal, sin embargo, nuevamente el sector norte registró mayores desplazamientos a pie.

También se observó que el sector sur supera con 3 % sus viajes en transporte público al sector norte, no obstante, su distancia de viaje en camión se incrementa 60 % y hasta 41 % de viajes en motocicleta (Figura 7).

Cabe mencionar que los viajes en automóvil son menos por parte del sector sur, aun así, estos requieren de mayor costo debido a que recorren mayor distancia de viaje en promedio. Por otra parte, es relevante destacar que la percepción de los

trabajadores respecto a su tiempo de viaje para ambos sectores es similar cuando usan el automóvil y la motocicleta, en cambio difieren cuando usan el transporte público o cuando emplean mayor esfuerzo físico en su movilidad como caminar o viajar en bicicleta (Figura 8).

Cuando se analiza la modalidad de transporte con destinos laborales a distintas escalas se observan grandes diferencias. Con respecto a la escala barrial y destinos

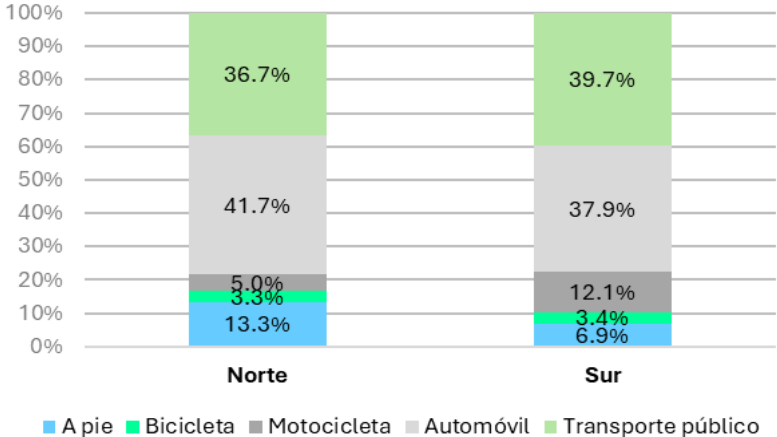


Figura 7. Distribución modal de viajes al trabajo por cada sector de estudio. Fuente: elaboración propia a partir de datos de campo.

en el distrito de residencia destacan los desplazamientos no motorizados. La posibilidad de llegar caminando al trabajo en el barrio o en el propio distrito aporta mayor bienestar por el tiempo libre disponible para fomentar relaciones familiares y sociales. Como se puede ver en la Tabla 5, el sector ubicado en el norte con mejor conectividad entre las colonias próximas cuenta con mayor número de viajes a pie y en bicicleta de mayor distancia. Además, sus viajes en automóvil y en transporte público dentro de su distrito son mayores en porcentaje y distancia. Por otra parte, en el sector sur son los viajes en motocicleta dentro del distrito de residencia los que superan en porcentaje y distancia de viaje.

Respecto a los desplazamientos con destino en el centro urbano (distrito VIII), el sistema de transporte es un factor determinante debido a que es el principal nodo

dentro de una red que enlaza colonias y municipios vecinos. Por esto existen coincidencias respecto al porcentaje y distancia de viaje para ambos sectores cuando viajan en transporte público. En cambio, cuando viajan en automóvil los trabajadores del sector de estudio sur emplean mayor distancia de viaje en promedio comparados con el sector norte.

**Tabla 5. Destino laboral y modalidad de transporte por sector de estudio.**

Destino laboral y modalidad de transporte	NORTE		SUR	
	Km prom	Porcentaje	Km prom	Porcentaje
<b>Mismo distrito</b>				
A pie	0.8	13.3%	0.7	6.9%
Bicicleta	3.2	3.3%	1.4	3.4%
Motocicleta	3.7	1.7%	5.2	3.4%
Automóvil	3.2	10.0%	1.4	3.4%
Transporte público	4.1	6.7%	1.6	1.7%
<b>Zona central</b>				
A pie	-	-	-	-
Bicicleta	-	-	-	-
Motocicleta	-	-	7.7	1.7%
Automóvil	6.7	6.7%	9.4	8.6%
Transporte público	6.7	13.3%	6.5	13.8%
<b>Dentro de la ciudad</b>	-	-	-	-
A pie	-	-	-	-
Bicicleta	-	-	-	-
Motocicleta	9.0	1.7%	14.8	6.9%
Automóvil	6.3	13.3%	15.4	20.7%
Transporte público	12.4	6.7%	16.2	19.0%
<b>Fuera de la ciudad</b>				
A pie	-	-	-	-
Bicicleta	-	-	-	-
Motocicleta	10.6	1.7%	-	-
Automóvil	18.9	11.7%	12.1	5.2%
Transporte público	13.1	10.0%	33.0	5.2%

**Fuente:** elaboración propia a partir de datos de campo.

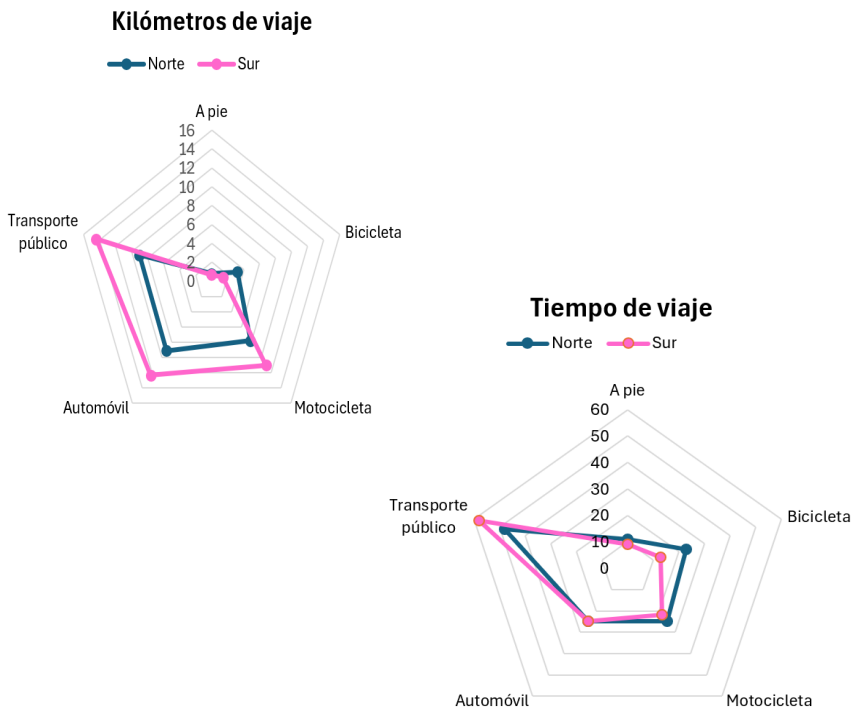


Figura 8. Distancia y tiempo de viaje por sector de estudio y modalidad de transporte Fuente: elaboración propia a partir de datos de campo.

En los viajes con destino dentro del límite de la ciudad “Vialidad Anillo Periférico” se registró mayor porcentaje de trabajadores del sector sur, se identifican viajes de mayor distancia y en mayor porcentaje en transporte público y privado.

Por su parte los trabajadores del sector norte realizan mayor porcentaje de viajes en transporte motorizado fuera del límite de la ciudad. Sin embargo, los trabajadores del sector sur registraron mayor distancia de viaje en transporte público comparados con el sector norte.

Por otra parte, el desbalance entre los destinos laborales y la ubicación de los trabajadores que buscan acceder a mejores oportunidades de empleo puede afectar su calidad de vida, debido al costo del transporte público. Se encontró que para ambos sectores de estudio es similar el costo del transporte público cuando viajan al centro urbano, en cambio el costo difiere hacia otros destinos laborales (Tabla 6).

Tabla 6. Costo de pasaje en transporte público por persona en promedio

Sector de estudio	NORTE		SUR	
	\$ pasaje	Porcentaje	\$ pasaje	Porcentaje
Mismo distrito	\$14.0	18 %	\$ 8.0	4 %
Centro urbano	\$ 8.0	36 %	\$ 9.0	35 %
Dentro de la ciudad	\$13.5	18 %	\$15.3	48 %
Fuera de la ciudad	\$14.7	27 %	\$33.3	13 %

Fuente: elaboración propia a partir de datos de campo.

Para los trabajadores del sector de estudio norte resulta más costoso trasladarse en camión hacia los destinos dentro de su mismo distrito, en cambio para los trabajadores del sector sur el precio de la accesibilidad es más alto cuando viajan a destinos laborales dentro y fuera de los límites de la ciudad.

## Conclusión

Nuestro trabajo sobre los sectores norte y sur de la ciudad de Mérida expone la importancia de tener en cuenta no sólo las características socioeconómicas de los trabajadores sino además la configuración espacial del mercado laboral y del sistema de transporte para describir y comprender las prácticas de movilidad de los trabajadores según su ubicación y origen social.

Las desigualdades en el acceso a las oportunidades laborales son sociales e inseparables de su contexto espacial. Específicamente en este trabajo, el sector norte resultó en ventajas socioeconómicas, de capital de posición y de capital de situación. Por lo tanto, se ubica a los residentes del sector sur en desventaja en sus prácticas de movilidad a la luz de su capital espacial para lograr obtener mayores oportunidades empleo.

Las prácticas de movilidad cotidiana por motivo laboral son frecuentes en distritos del norte de la ciudad donde se tiene mayor oferta de trabajo, donde los residentes de estas áreas urbanas se favorecen del beneficio de ubicación, de un capital que les permite, un acceso privilegiado a la oferta laboral y obtener mejores ingresos económicos y más aún evitar barreras espaciales que van acompañadas de grandes distancias de viaje. De manera que el uso del transporte por parte de los trabajadores no es una simple decisión individual, puesto que está asociada a los recursos económicos y la disponibilidad del transporte público en la región.

En Mérida, los mayores ingresos se concentran en los grandes establecimientos ubicados en el norte de la ciudad. Es importante subrayar que esta situación junto a la concentración del sistema de transporte público en el centro de la ciudad puede empeorar la desigualdad laboral entre los trabajadores con menos recursos económicos.

## Bibliografía

APAOLAZA, Ricardo, Jorge Blanco, Natalia Lerena, Ernesto López-Morales, Michael Lukas y Maite Rivera, “Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile”, *ICONOS. Revista de Ciencias Sociales*, vol. 56, 2016, pp. 19-41.

AZORÍN, Poch Francisco, *Curso de muestreo y aplicaciones*, Madrid, Aguilar, 1972.

BARTHON, Catherine y Brigitte Monfroy, “Sociospatial Schooling Practices: A Spatial Capital Approach”, *Educational Research and Evaluation*, vol. 16, núm. 2, 2010, pp. 177-196.

BLANCO, Jorge, Ricardo Apaolaza y Natalia Lerena Rongvaux, “Gentrificación, movilidad y capital espacial: una exploración al barrio de Parque Patricios, Buenos Aires” [Conferencia Anual COES 2015], *Conflictos urbanos y territoriales: ¿desafiando la cohesión social?*, Santiago, Chile, 2015.

CASADO, Díaz, José Manuel, *Diferencias de género en los desplazamientos cotidianos por razones laborales*, Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas, 2000.

\_\_\_\_\_, *Trabajo y Territorio. Los mercados laborales locales de la comunidad de Valencia*, Alicante, Universidad de Alicante, 2000.

CEBOLLADA, Ángel, “Mobility and Labour Market Exclusion in the Barcelona Metropolitan Region”, *Journal of Transport Geography*, vol. 17, núm. 3, 2009, pp. 226-233.

CERVERO, Robert, Onésimo Sandoval y John Landis, “Transportation as a Stimulus of Welfare-to Work: Private versus Public Mobility”, *Journal of Planning Education and Research*, vol. 22, 2002, núm. 1, pp. 50-63.

\_\_\_\_\_, Steve Denman y Ying Jin, “Network design, built and natural environments, and bicycle commuting: Evidence from British cities and towns”, *Transport Policy*, 2018, pp. 1-28.

\_\_\_\_\_, *Accessible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century*, UC Berkeley: Center for Future Urban Transport: A Volvo Center of Excellence, 2005.

DOMÍNGUEZ Aguilar, Mauricio, “Las dimensiones espaciales de la segregación residencial en la ciudad de Mérida, Yucatán, a principios del siglo XXI”, *Península*, vol. 12, núm. 1, 2017, pp. 147-188.

FUENTES, Gómez José Humberto y Zuleika Formoso Sierra, “Representaciones y discursos sobre multiculturalidad, identidad y patrimonio urbanos del Programa Mérida, Capital Americana de la cultura, 2000”, *Cuicuilco*, vol. 15, núm. 42, México, 2008, pp. 181-205.

GARROCHO Rangel, Carlos, “La teoría de interacción espacial como síntesis de las teorías de localización de actividades comerciales y de servicios”, *Economía, sociedad y territorio*, vol. 4, núm. 14, 2003, pp. 203-251.

GRANADOS-Alcantar, José Aurelio y Laura Myriam Franco-Sánchez, “Migración y movilidad laboral entre las zonas metropolitanas de la región centro de México”, *Papeles de Población*, vol. 23, núm. 91, CIEAP/UAEM, 2017, pp.117-141.

GUTÉRREZ Puebla, Javier y Juan Carlos García Palomares, “Movilidad por motivo de trabajo en la comunidad de Madrid”, *Revista del Instituto de Estudios Económicos*, núm. 1-2, Madrid, 2006, pp. 223-256.

KUAUFMANN Vicent, Manfred Max Bergman y Dominique Joyce, “Motility: Mobility as capital”, *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, núm. 4, 2004, pp. 745-756.

KUMAR, Ranjit, *Research Methodology: A step-by-step guide for beginners*, Los Ángeles, CA, Sage, 2014.

LEFEBVRE, Henri, *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península, 1969.

LÉVY, Jacques, “Habitat et espace politique”, *Espaces et Sociétés*, núm. 53, 1989, pp. 9-32.

\_\_\_\_\_, “Capital spatial”, en Jacques Lévy et Michel Lussault (dir), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 2003, pp. 124-126.

LLANO Verduras, Carlos, “Localización residencial y movilidad laboral: un análisis del commuting de trabajadores nacionales e inmigrantes en la comunidad de Madrid”, *Cuadernos de Economía*, vol. 29, 2006, pp. 69-100.

MACE, Alan, “Spatial capital as a tool for planning practice”, *Planning Theory*, vol. 16, núm. 2, 2015, pp. 119-132.

MARCUS, Lars, “Spatial Capital: A proposal for an extension of space syntax into a more general urban morphology”, *Journal of Space Syntax*, vol. 1, núm. 1, 2010, pp. 30-40.

PALMA, Carolina y Daniela Soldano, “Capital espacial y movilidad cotidiana en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Una propuesta analítica y empírica”, en Adriana Rofman, (ed.), *Sociedad y territorio en el conurbano bonaerense. Un estudio de las condiciones socioeconómicas y sociopolíticas de cuatro partidos: San Miguel, José C. Paz, Moreno y Morón*, Buenos Aires, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2010, pp. 103-134.

PRÉVÔT Schapira, Marie-France, “Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades”, *Perfiles Latinoamericanos, revista de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales*, México, vol. 9, núm.19, 2001, pp. 33-56.

RÉRAT, Patrick y Loretta Lees, “Spatial capital, gentrification and mobility: evidence from Swiss core cities”, *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 36, núm. 1, 2011, pp. 126-142.

RIPOLL, Fabrice y Vincent Veschambre, “Sur la dimension spatiale des inégalités: contribution aux débats sur la “mobilité et le capital spatial””, *Rural-Urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*, Rennes, PUR, 2005, pp. 467-483.

SUÁREZ-Lastra, Manuel y Javier Delgado-Campos, “Patrones de movilidad residencial en la Ciudad de México como evidencia de co-localización de población y empleos”, *Revista EURE*, vol. 36, núm. 107, 2010, pp.67-91.

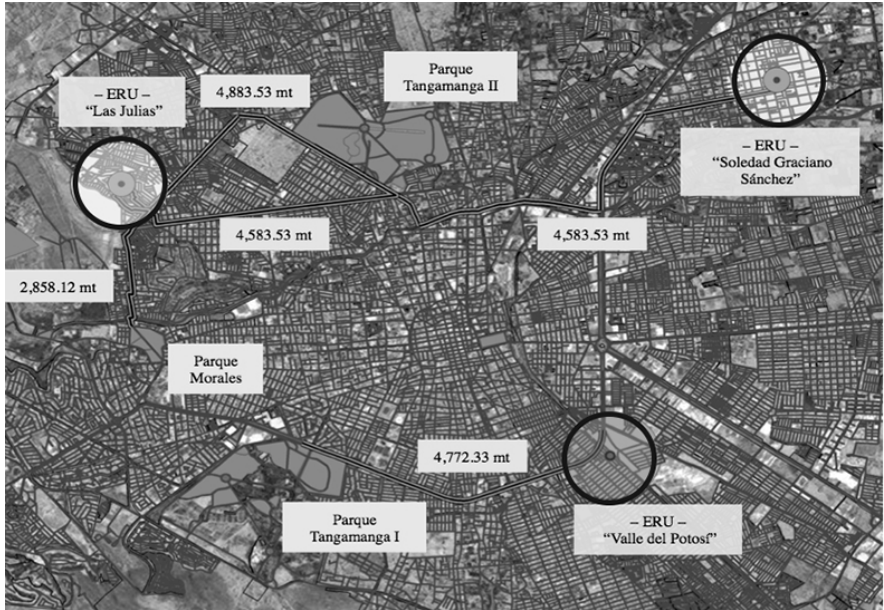


# Análisis socio-espacial en la producción social de espacios públicos en San Luis Potosí

Martha Yolanda Pérez Barragán  
Blanca Esther Paredes Guerrero

## Introducción

Derecho esencial del habitante de la ciudad es tener las condiciones para desenvolverse en su dimensión pública, es decir, en espacios de libre acceso donde desarrollar relaciones de convivencia, de encuentro, recreación o descanso y tránsito. No obstante, las ciudades en América Latina presentan un rezago en este sentido. Los espacios públicos que, por ejemplo en México, debieran contemplar las planeaciones urbanas en cada caso, no satisfacen en cantidad y calidad este derecho y ahí donde existen espacios públicos, por lo general, debido a su ubicación y escasos quedan muy distantes de las colonias habitacionales, sobre todo populares, que son habitadas por personas de economía limitada y con familias más numerosas, lo cual obstaculiza su adecuado desplazamiento a las áreas públicas disponibles, tanto por la distancia como por el costo que implica (Gráfica 1).

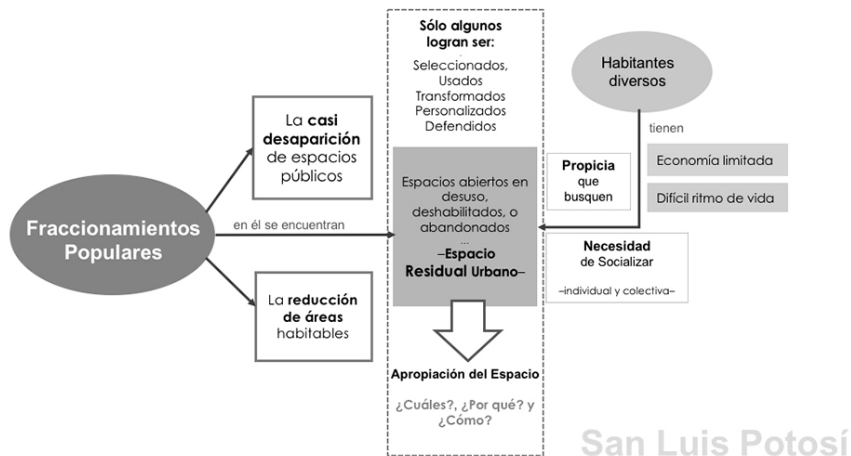


Gráfica 1. Colonias populares ubicadas a más de 4 km de los espacios públicos de San Luis Potosí para la recreación y el encuentro.

Elaboró: Autoras.

La respuesta a la carencia de espacios para el encuentro y la socialización en las colonias populares ha sido la apropiación de los habitantes de áreas desocupadas, en desuso y abandono; muchas veces irregulares y cercanas a sus zonas habitacionales ocasionando procesos socioespaciales, a los cuales este trabajo se enfoca: lugares construidos socialmente mediante el uso cotidiano y que, con el tiempo, logran generar vínculos sociales y espaciales entre las personas y su entorno (Gráfica 2).

Mediante el análisis socio-espacial de colonias populares en San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, se seleccionaron lugares urbanos sujetos a algún tipo de apropiación social. Se observaron procesos, a través de los cuales los habitantes de esas colonias habilitan y practican socialmente esos espacios, próximos a sus viviendas, reconfigurando con el tiempo los espacios de una manera



Gráfica 2. Problemática. Causa y efectos por la ausencia de espacios para la socialización y el encuentro en colonias populares. Elaboro: autor.

organizada y con objetivos precisos, todo ello, mediante negociaciones y acuerdos para el uso de los espacios y con ello también para dotar de cierta identidad a las colonias.<sup>1</sup>

La información para el análisis se obtuvo durante un año de trabajo, principalmente los fines de semana, aplicando técnicas de observación, entrevistas y mapeos socio-espaciales de los lugares en proceso de apropiación.<sup>2</sup>

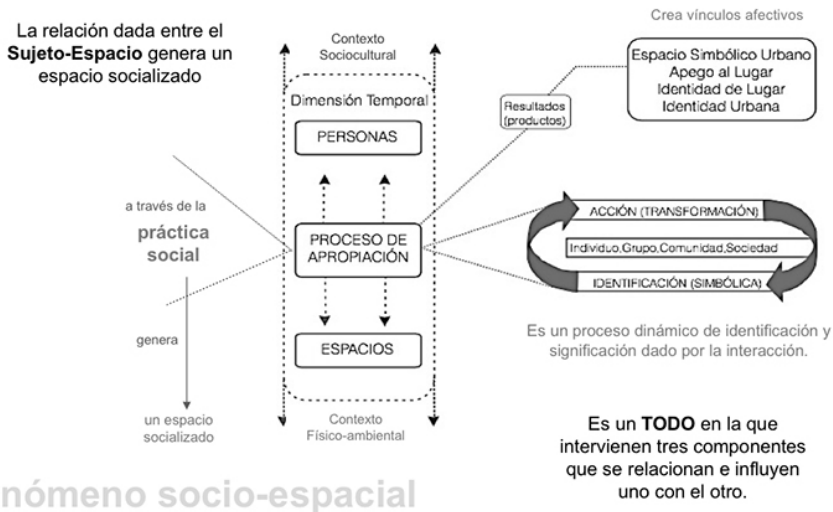
## Apropiación espacial, un marco referencial

El fenómeno de la apropiación conceptualizado por los autores Vidal y Pol,<sup>3</sup> en congruencia con nuestro estudio de los espacios, destacan la relevancia de los vínculos, que ocurren en un proceso de apropiación, entre las personas que crean su entorno socio-espacial.

<sup>1</sup> Martha Pérez Barragán y Blanca Paredes Guerrero, "Apropiación de espacios residuales urbanos. Fraccionamientos populares de San Luis Potosí", en Guadalupe Salazar (coord.), *Hábitat, Espacios y Objetos. Nuevas perspectivas de investigación en diseño*, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2019, pp. 187-202.

<sup>2</sup> Martha Yolanda Pérez Barragán, *Apropiación del espacio urbano para la construcción social de un lugar colectivo mediante la participación de diversos grupos de habitantes. 2015 -Fraccionamientos populares de San Luis Potosí-* [tesis doctoral], Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2017.

<sup>3</sup> Tomeu Vidal Moranta y Enric Pol Urrutia, "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares", *Anuario de Psicología*, vol. 36, núm. 3, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2005, pp. 281-297.



Gráfica 3. Modelo Dual de apropiación de Pol y Vidal. Fuente: Pol y Vidal (2005) con ajustes complementarios.

Los autores explican el proceso de apropiación mediante un modelo, un fenómeno que se genera en la práctica social, es decir en el espacio vivido o experimentado (Gráfica 3).

Por otra parte, la teoría de Lefebvre complementó la comprensión de este fenómeno, al enunciar que la apropiación espacial designa básicamente el conjunto de prácticas sociales que confieren a un espacio determinado las cualidades del lugar, de una obra. Afirma que la apropiación exige en todo momento una producción, la necesidad y el deseo de participar.<sup>4</sup> De acuerdo con Dávila, la apropiación acontece básicamente cuando un individuo o comunidad pertenezca o este afiliado a un determinado entorno concreto y significativo.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Henri Lefebvre, *apud* Emilio Martínez, "Configuración urbana, habitar y apropiación de espacio", en *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2014.

<sup>5</sup> Mónica Ivette Dávila Martínez, *Uso y apropiación del espacio público por jóvenes pandilleros en el conjunto habitacional infonavit Morales* [tesis de maestría], San Luis Potosí, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2012.

Korošec-Serfaty,<sup>6</sup> en el mismo sentido, define la apropiación como el proceso dialéctico que vincula las personas con los espacios.

Pérez<sup>7</sup> afirma que un espacio en desuso o en aparente abandono puede ser utilizado por las personas y con el tiempo, mediante un proceso de identificación y significación que manifiestan los diversos grupos de personas al habitarlo e interactuar en el espacio, lo transforman en un lugar urbano público,<sup>8</sup> adquiere significado y es construido a través de la práctica social. Basada en la teoría de Pol y Vidal, se afirma que la apropiación es un proceso de identificación y significación dado por las interrelaciones entre los diversos grupos de habitantes y el entorno físico, ambiental y social, en busca de satisfacer sus necesidades existenciales y axiológicas, conforme lo dice Max Neef. En este proceso cada grupo a través de sus prácticas sociales desarrolla diversos grados de transformación e identificación espacial, estas prácticas se reflejan en acciones transformadoras del espacio físico y en la significación social y espacial para el sujeto, transformándose en un lugar público para la socialización (Gráfica 4).

Es a través de la práctica social que, en el devenir del tiempo, se crean vínculos entre los habitantes y el entorno socio-espacial, los cuales se manifiestan a través del: apego al lugar, integración, identidad y sentimiento de pertenencia.

Para la comprensión de lo que es un proceso fue necesario acudir a José Luis Coraggio,<sup>9</sup> que nos dice que un proceso social se puede identificar con claridad, cuando se distinguen tres aspectos:

1. Configuración espacial, que alude a cualquier distribución, sea esta causal o legal, regular o irregular, expresable en términos de recursos abstractos;
2. Organización espacial, que requiere la existencia de un proceso social al cual está asociada la configuración y,
3. Forma espacial, a partir de una distribución que tiene una lógica descifrable desde un proceso real y tiene regularidad identificable y recurrencia en la distribución.

---

<sup>6</sup> Enric Pol, Joan Guàrdia *et. al.*, “Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales”, en *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2004.

<sup>7</sup> Martha Yolanda Pérez Barragán, *Apropiación del espacio urbano para la construcción social de un lugar colectivo mediante la participación de diversos grupos de habitantes. 2015– Fraccionamientos populares de San Luis Potosí* – [tesis doctoral], Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2017.

<sup>8</sup> Blanca Rebeca Ramírez Velázquez y Liliana López Levi, *Lugar. Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.

<sup>9</sup> José Luis Coraggio, *Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, 1994.



Gráfica 4. Producción Social de un lugar de encuentro y socialización.  
Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano*

Por tanto, un lugar urbano construido socialmente implica satisfacción, tolerancia, utilización, organización, negociación y transformación constante; y como consecuencia permite que el contexto logre ciertas condiciones para que la gente viva mejor y el espacio adquiera una significación que los vincule, mediante la creación de diversos niveles de lazos afectivos.

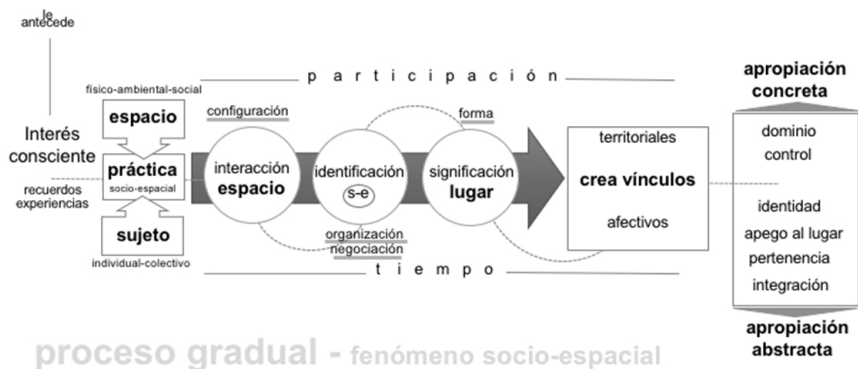
En el proceso a través del tiempo se desarrollan aspectos de identidad, integración social, tendencia a permanecer, satisfacción, bienestar y apego con el lugar.

Se trata de un proceso gradual de identificación entre el sujeto y el entorno, que se expresa a través de los modos de interacción, y se determina mediante:

1. El nivel de participación, configuración y caracterización de los grupos –social, de género, edad y física-sensorial–;
2. El tipo y forma de las prácticas sociales ejercidas, y
3. Por el conjunto de atributos presentes en el entorno físico ambiental, socio-cultural.

Aspectos específicos como la territorialidad, el comportamiento, la ideología y el sentimiento por ejercer un derecho, dan cuenta del significado, dominio y control del espacio de los grupos participantes (el escenario socioespacial presente), así como del impacto en la sociedad y en el lugar.

El proceso de apropiación identificado en la producción social de un lugar para la socialización y el encuentro concluyente en esta investigación, se determinó de la siguiente manera:



Etapas de un proceso de apropiación: 1) el sujeto se enfrenta ante la configuración del espacio físico y social e identifica sus prioridades; 2) para coexistir y permanecer las personas se enfrentan ante negociaciones internas y externas, en esta etapa se define la organización de manera colectiva y/o individual; 3) con el tiempo y de acuerdo al nivel de participación y jerarquía el espacio adquiere diversos significados los cuales con el tiempo y la interacción crean vínculos: territoriales y afectivos; 4) los territoriales se pueden identificar mediante el control y dominio del territorio y los afectivos se manifiestan en el sentimiento de pertenencia e integración otorgando al lugar una identidad (Gráfica 5).

En suma, la apropiación social es un proceso de significación dado por las interrelaciones entre los diversos grupos de habitantes y el entorno –físico-ambiental-social–, en busca de satisfacer sus necesidades sociales y de confort.

Donde cada grupo a través de sus prácticas sociales desarrolla diversos grados de transformación e identificación espacial y estas se ven reflejadas en acciones transformadoras del espacio físico y la significación del

Gráfica 5. Proceso de apropiación social de un espacio a través de la práctica recreativa y el encuentro. Elaboró: Martha Pérez. *Apropiación del espacio urbano...*



Gráfica 6. Construcción de escenarios socio-espaciales a través del registro fotográfico y la configuración del espacio. Fuente: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*

espacio para el sujeto, a través del tiempo. Resultando diversos niveles de apego, permanencia y condiciones de accesibilidad.

## Método

A nivel empírico, la investigación se sustentó en la recopilación sobre cómo es utilizado, ocupado, organizado, gestionado y negociado un espacio, que inicialmente estaba deshabilitado y en aparente abandono, logrando una apropiación social por parte de diversos grupos de habitantes del lugar, durante largos periodos de tiempo, para fines sociales y recreativos. Y como resultado de esta apropiación social a través de un análisis y de la interpretación de los datos recolectados se determinaron los diversos intereses, necesidades y motivos (propios y comunes) de los grupos que participan e interactúan (Gráfica 6).



Atributos topográficos y ambientales reconocidos por los grupos



Territorios definidos por los atributos topográficos del lugar.

CONFIGURACIÓN TERRITORIAL SOCIO-ESPACIAL

Para el análisis de prácticas sociales y formas de habitar se aplicaron algunas técnicas e instrumentos de medición (mapeo socio-espacial, notas de registro mediante la observación y la participación directa, grabaciones de las entrevistas, mapeo mediante encuestas, registro de video y fotografía), que son utilizados para conocer los procesos: una determinante y necesaria fue entrar al mundo social estudiado y participar como un actor más.

La observación directa fue clave, puesto que el cuestionamiento de la realidad, de lo visible, de lo cotidiano, se logra mediante una percepción consciente del espacio urbano, de las personas, de los objetos y de la relación entre ellos; lo que me permitió tener contacto con varios grupos e identificar sus modos de acción, interacción, organización y negociación entre los actores –de forma individual y grupal– y de estos con su entorno (Gráfica 7).

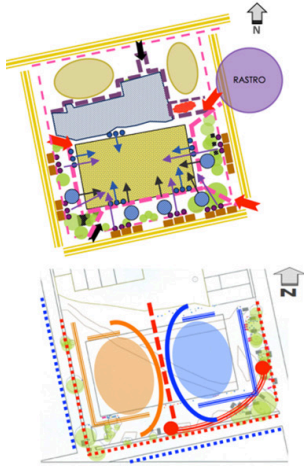
Gráfica 7. Construcción de escenarios socio-espaciales, sus cualidades espaciales y territorios. Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*



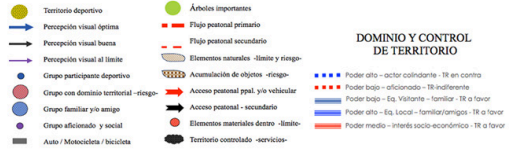
Gráfica 8. Construcción de escenarios socio-espaciales, usos y definición de prácticas sociales.

Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*

El contacto y la observación de las prácticas, sin duda, ayudó a comprender cada componente, sentir los modos de vivir y percibir de la gente. Por medio de mapeos socio-espaciales en cada uno de sitios de estudio, se recolectaron múltiples datos: videos, audios e imágenes, los cuales resultaron de las interacciones entre los habitantes y entre éstos con el entorno en el espacio vivido. Este material proporcionó elementos contundentes para construir la configuración, la organización y la forma social y espacial; poco a poco se fue construyendo el escenario socio-espacial de los tres casos de estudio; aproximándonos así a la forma de cómo vive, se percibe y se concibe el espacio (Gráfica 8).



## FORMA / DOMINIO Y CONTROL SOCIO-ESPACIAL



## ORGANIZACIÓN SOCIO-ESPACIAL

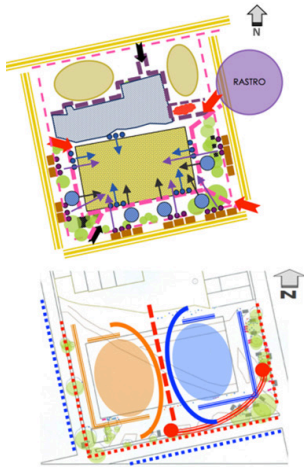
### Forma, dominio y control socio-espacial

Las relaciones e interacciones sociales y espaciales son condicionantes de la forma de control y dominio, en ellas se presentan negociaciones diversas, hacia el interior y hacia el exterior.

Las negociaciones se definen como una conversación entre dos o más personas para conseguir un arreglo de intereses divergentes o un acuerdo mutuo. Por tanto, la capacidad de negociación supone una habilidad para crear un ambiente propicio para la colaboración y lograr compromisos duraderos que fortalezcan la relación.

Es determinante, por un lado, un actor o grupo interesado en llegar a un acuerdo; y por el otro, un actor o grupo que escucha y/o que expone propuestas y condiciones; sin embargo, no siempre ambos se encuentran interesados en acordar compromisos, o simplemente se realizan acuerdos que no siempre son justos.

Gráfica 9. Escenarios socio-espaciales a través de la participación.  
Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*



Gráfica 9. Escenarios socio-espaciales a través de la participación.  
Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*

## FORMA / DOMINIO Y CONTROL SOCIO-ESPACIAL



## ORGANIZACIÓN SOCIO-ESPACIAL

### Organización espacial

En los lugares observados se vio claramente como la jerarquía de poder se daba en tres niveles, las personas con más influencia y más dominantes son las más participativas y las más comprometidas. La ubicación del área recreativa dentro del lugar es resultado de las negociaciones con los usuarios vecinos, este espacio en donde se da la práctica deportiva (fútbol) se vuelve el elemento central y estructurante, en el cual en su perímetro se dan varias actividades complementarias (Gráfica 9), pues periódicamente van las familias sólo a socializar y algunas a ofrecer algún servicio, principalmente venta de agua y comida rápida.

### Actores notables

En esta investigación se evidencia que cuando el entorno físico de las zonas populares de la ciudad no cuenta con áreas para el encuentro y la socialización surgen los actores notables, que son personas muy interesadas y convencidas del beneficio social, ellos son los

que buscan espacios alternativos –en aparente abandono e inhabilitados– para ejercer sus prácticas recreativas y de encuentro, esto les permiten con el tiempo una real participación e interacción entre los diversos grupos en el lugar seleccionado para reunirse a socializar. El actor notable<sup>10</sup> es fundamental para la conformación y permanencia de estos lugares, al menos destaca uno por cada lugar, son personas que cuentan con experiencia y habilidades en la negociación por lo que participan como líderes y mediadores constantemente (Gráfica 10).

#### actores notables



Gráfica 10. Actores notables en la construcción social de un espacio público en las colonias populares. Elaboró: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*

#### *Estructura social. Control y dominio*

En el estudio se distinguieron dos grupos. En el primer grupo, los integrantes participan de forma externa y tienen el control legal –agentes externos–; son grupos con intereses económicos y políticos (propietarios o responsables por parte del Estado). Estos grupos externos no buscan involucrarse, pero son identificados y localizados por las personas interesadas en utilizar estos espacios en desuso (a quienes consideramos mantienen un vínculo e interacción con un mediador –un actor notable–, y reflejan poca o nula interacción con los participantes internos). En el segundo grupo, los integrantes participan e interactúan de forma interna, es constituido por grupos con varios intereses socio- recreativos –agentes– (Gráfica 11).

#### *Niveles de participación*

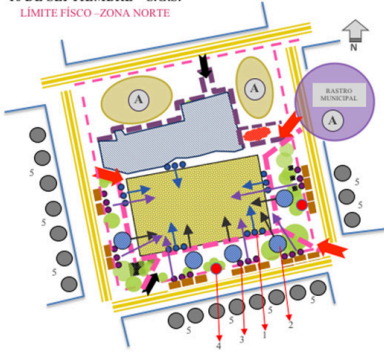
Para el análisis de los actores, se realizó una matriz en donde se identificaron los niveles de participación y los motivos por los que asistían al lugar; se trabajó con actores externos e internos; externos como el dueño del lugar, la organización de la liga, los residentes colindantes, el grupo responsable por parte de gobierno; entre los

<sup>10</sup> Norman Long, *Sociología del desarrollo: una perspectiva centrada en el actor*, San Luis Potosí, Colegio de San Luis, 2007.

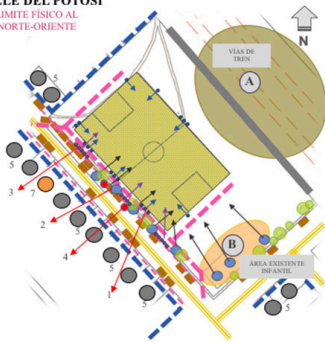




16 DE SEPTIEMBRE – S.G.S.  
LÍMITE FÍSICO – ZONA NORTE



VALLE DEL POTOSÍ  
LÍMITE FÍSICO AL NORTE-ORIENTE



**SIMBOLOGÍA**  
**COMPONENTES SOCIO-ESPACIALES**

- |  |  |  |                                       |
|--|--|--|---------------------------------------|
|  | Territorio deportivo                   |  | Árboles importantes                   |
|  | Percepción visual óptima               |  | Flujo peatonal primario               |
|  | Percepción visual buena                |  | Flujo peatonal secundario             |
|  | Percepción visual al límite            |  | Elementos naturales -límite y riesgo- |
|  | Grupo participante deportivo           |  | Acumulación de objetos -riesgo-       |
|  | Grupo con dominio territorial -riesgo- |  | Acceso peatonal ppal. y/o vehicular   |
|  | Grupo familiar y/o amigo               |  | Acceso peatonal - secundario          |
|  | Grupo aficionado y social              |  | Elementos materiales dentro -límite-  |
|  | Auto / Motocicleta / bicicleta         |  | Territorio controlado -servicios-     |

El papel que cada actor asume manifiesta el interés de cada grupo participante y con el tiempo, las prácticas sociales otorgan identidad a los lugares cumpliéndose con ello lo que precisamente define a un “lugar”, es decir, su carácter relacional, identificatorio e histórico.

Esta investigación prueba la teoría expuesta por Coraggio en donde afirma que la configuración es sostenida por un proceso social que la refuerza y la conserva o cuando es producto de actos voluntarios en función de ciertos objetivos conscientes.

Este estudio desplegó diversas formas de interactuar, pensar y utilizar espacios inhabilitados; y se logró evidenciar la importancia del espacio practicado en su dimensión socio-espacial y valorar la capacidad de las

Gráfica 12. Esquema de organización geo-espacial de lugares sociales producidos socialmente en Colonias Populares.  
Fuente: Martha Pérez, *Apropiación del espacio urbano...*

personas ante las adversidades ocasionadas por el escasa planeación y diseño en las ciudades, en donde se presentan problemas que derivan de la forma de configuración que se plantean en sus diversas escalas -ciudad, fraccionamiento y sitio-, los cuales afectan los modos de vida de las personas.

La práctica social, la participación en ella y el interés o intereses de los usuarios son fundamentales para comprender, por un lado, lo relevante del espacio urbano y de la dimensión social; y, por otro lado, la importancia que tiene el poder de un grupo social motivado y participativo que, a través de diversas modalidades de apropiación, crea múltiples vínculos socio-espaciales, los cuales pueden favorecer o no el desarrollo del lugar.

## Bibliografía

CORAGGIO, José Luis, *Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en América Latina*, Toluca, Universidad Autónoma del Estado de México, 1994.

DÁVILA MARTÍNEZ, Mónica Ivette, *Uso y apropiación del espacio público por jóvenes pandilleros en el conjunto habitacional Infonavit Morales* [tesis de maestría], San Luis Potosí, Universidad Autónoma de San Luis Potosí (UASLP), 2012.

LONG, Norman, *Sociología del desarrollo: una perspectiva centrada en el actor*, San Luis Potosí, Colegio de San Luis, 2007.

MARTÍNEZ, Emilio, “Configuración urbana, habitar y apropiación de espacio”, en *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2014.

PÉREZ BARRAGÁN, Martha y Blanca Paredes Guerrero, “Apropiación de espacios residuales urbanos. Fraccionamientos populares de San Luis Potosí”, en Guadalupe Salazar (coord.), *Hábitat, espacios y objetos. Nuevas perspectivas de investigación en diseño*, San Luis Potosí, Universidad Autónoma de San Luis Potosí, 2019, pp. 187-202.

\_\_\_\_\_, *Apropiación del espacio urbano para la construcción social de un lugar colectivo mediante la participación de diversos grupos de habitantes. 2015 -Fraccionamientos Populares de San Luis Potosí-* [tesis doctoral], Mérida, Universidad Autónoma de Yucatán, 2017.

POL, Enric, Joan Guàrdia et. al., “Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales”, en *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, Barcelona, Universidad de Barcelona, 2004.

RAMÍREZ Velázquez, Blanca Rebeca y Liliana López Levi, *Espacio, paisaje, región, territorio y lugar: la diversidad en el pensamiento contemporáneo*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2015.

SALAZAR GONZÁLEZ, Guadalupe, “Habitar, territorio y territorialidad”, en Guadalupe Salazar González (coord.), *Lecturas del Espacio Habitable*, San Luis Potosí, UASLP\CONACYT, 2011.

VIDAL Moranta, Tomeu y Enric Pol Urrutia, “La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares”, en *Anuario de Psicología*, vol. 36, núm. 3, Barcelona, Universitat de Barcelona, 2005, pp. 281-297.





# Políticas públicas en la conformación urbana del centro histórico de Mérida Yucatán

José Jorge Lara Jiménez  
Manuel Arturo Román Kalisch

## Introducción

Por las cualidades simbólicas, morfológicas y culturales del Centro Histórico de Mérida (CHM), la perspectiva y políticas bajo las cuales se ha abordado e intervenido han sido predominantemente bajo una postura conservacionista de la cultura y el patrimonio, sustentados en la riqueza histórica y singularidad de la zona, lo cual ha resultado necesario y valioso para determinar las acciones para su preservación.

Bajo esa postura, el número de intervenciones urbano arquitectónicas en el CHM han aumentado y se han regulado con mayor rigor desde 1982, año en el cual se le reconoce como Zona de Monumentos Históricos (ZMH) mediante una Declaratoria Federal. Ante ello, el problema de investigación surge del interés por explicar el origen y fundamento de las políticas públicas que se han implementado en la zona a partir del aquel año.

Cabe señalar que si bien existe un marco teórico y normativo para la intervención en zonas históricas fundamentados en planteamientos nacionales e internacionales que establecen las pautas y las reglas para la intervención, ello no explica lo que ha sucedido y está sucediendo en los centros históricos, se consideró que ahí radica la relevancia del tema y el problema de investigación. Asimismo, resultó de interés registrar dónde y cómo se han aplicado tales políticas públicas y cómo han incidido en la morfología y la habitabilidad urbana de la zona, trabajo que pudiera servir para orientar la crítica y la reflexión sobre las decisiones tomadas por el gobierno municipal. También se consideró necesario, elaborar un instrumento para el registro de las incidencias y evaluación de las políticas públicas, bajo el interés de que pudiera ser replicable en otros centros históricos.

En la relación entre las políticas públicas y su incidencia en los centros históricos se encuentran los habitantes y usuarios de la zona, bajo esa consideración, en las visitas iniciales a la zona de estudio, se aplicó de forma aleatoria un cuestionario a usuarios, en el cual se les solicitó que enlistaran lo que quisieran saber sobre el actuar del gobierno en el CHM y su opinión sobre las características actuales del sitio como lugar para vivir.

La información obtenida sirvió para plantear dos preguntas directrices de este trabajo ¿De qué forma han incidido las acciones e inversiones del gobierno en la transformación y conservación urbano arquitectónica del centro? Y ¿Cómo han incidido las transformaciones urbano arquitectónicas del sitio en su habitabilidad?

Ante tales cuestionamientos se determinaron los objetivos del trabajo. El objetivo general, sustentado en la aplicación de un instrumento metodológico de evaluación, se determinó explicar la incidencia de las políticas públicas en la morfología y habitabilidad urbana del Centro Histórico de Mérida en las últimas cuatro décadas. Como objetivos específicos se determinaron sintetizar diacrónicamente las políticas públicas, inversiones y programas de intervención, confrontar los argumentos y la visión bajo la cual se han gestado y aplicado las inversiones y políticas públicas, y elaborar un instrumento metodológico para la evaluación de las políticas públicas, considerando indicadores que permitan su aplicabilidad en centros históricos con características similares al de Mérida.

Ante el interés por el reconocimiento de las condiciones morfológicas del lugar y la percepción de sus usuarios, el trabajo se determinó bajo un enfoque mixto de investigación, analizando y confrontando datos cuantitativos de las políticas públicas y datos cualitativos obtenidos de lo señalado por diferentes actores. Tal información sirvió para confrontar las acciones y los discursos del gobierno, con la percepción y discurso de los usuarios.

La unidad de análisis comprendió el polígono denominado y determinado por el Ayuntamiento de la Ciudad como Primer Cuadro del Centro Histórico. El cual contiene los espacios e inmuebles más antiguos del centro, además de ser la zona con mayor movilidad peatonal, vehicular y económica, y donde se ha destinado la mayor inversión de recursos públicos.

La temporalidad considerada abarcó las últimas cuatro décadas, esto es, a partir de 1982, cuando el centro recibió la Declaratoria Federal como Zona de Monumentos

Históricos, ya que partir de aquel año, en la zona se comienza a aplicar con mayor rigor la normativa correspondiente, a la par que se comienzan a gestar programas y reglamentos específicos.

El planteamiento general del diseño metodológico se estableció en cuatro grandes etapas. En la primera se desarrolló la estrategia de investigación, en la cual, se realizó la revisión de los antecedentes historiográficos (estado del arte), y de esa revisión documental y conceptual se determinó el área de oportunidad o nicho de investigación dentro del tema de interés. En la segunda, se desarrolló el marco conceptual y el marco contextual relacionados al objeto de estudio, aquí se determinaron los aspectos y niveles requeridos para el análisis de los conceptos teóricos y se formuló la estructura y enfoque del diseño metodológico. En la tercera etapa se aplicó el instrumento para el registro y análisis de datos cuantitativos y cualitativos, se realizó el cruce de información y el estudio comparativo. En la cuarta etapa se realizó la evaluación y síntesis de los hallazgos y resultados, a partir de ello se elaboraron las conclusiones del trabajo, proponiendo consideraciones para la intervención urbano arquitectónica para la zona de estudio y planteando áreas de oportunidad de investigación para trabajos futuros (Tabla 1).

Tabla 1. Etapas del diseño metodológico.

No.	Etapas	Desarrollo
1	Planteamiento de la estrategia de investigación	Revisión del "estado del arte" y construcción de un primer marco conceptual para determinar áreas de oportunidad y la estrategia investigación.
2	Desarrollo de una metodología para el marco conceptual y contextual del "objeto"	Planteamiento de una metodología para determinar los aspectos y niveles requeridos para el entendimiento de los conceptos y el objeto de estudio.
3	Desarrollo de la metodología para el registro y análisis de datos	Planteamiento metodológico para el registro, recolección y análisis de la información del trabajo de campo y gabinete
4	Desarrollo de la metodología para evaluar los hallazgos y resultados	Planteamiento metodológico para la evaluación y síntesis de los hallazgos y resultados.

Fuente: diseño del autor, 2020, basado en Bolio (2012)

## Estrategia metodológica para la evaluación de las políticas públicas

El planteamiento de una estrategia metodología para la evaluación de las políticas públicas y los instrumentos de ella emanados resultaron reveladores, ya que permitieron confrontar y comparar la información de los indicadores cuantitativos y

cualitativos y las acciones ejecutadas del gobierno, con los objetivos de las políticas públicas y la normativa correspondiente, y con ello, observar con mayor claridad lo presentado entre los hechos urbano y el discurso gubernamental.

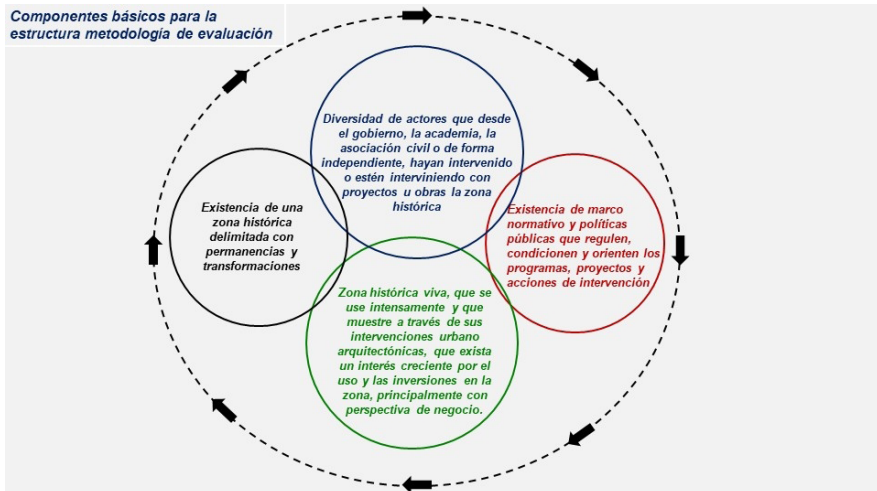
El planteamiento de la metodología para la evaluación de las políticas públicas surgió bajo dos intereses de la investigación, primero elaborar una estrategia e instrumentos de registro y medición que sirvieran para reconocer lo que ha sucedido y está sucediendo en la zona de estudio; y segundo, contar con estructura metodológica que pudiera ser replicable o servir de base para el estudio de las políticas públicas en otros centros históricos con características similares al de Mérida.

Ante ello, se determinó que la estructura metodología para la evaluación de las políticas públicas se construyera a partir de componentes con los que cuenta el CHM y que podrían encontrarse en otros centros históricos, los cuales son:

- La existencia de una zona histórica delimitada con permanencias y transformaciones;
- Diversidad de actores que, desde el gobierno, la academia, la asociación civil o de forma independiente, hayan intervenido o estén interviniendo con proyectos u obras la zona histórica;
- Que cuente con un marco normativo y políticas públicas que regulen, condicionen y orienten los programas, proyectos y acciones de intervención;
- Que sea una zona histórica viva, que se use intensamente, que cuente con vivienda y habitantes oriundos de la zona, y;
- Que muestre a través de las intervenciones urbano arquitectónicas, que existe un interés creciente por el uso y las inversiones en la zona, principalmente con perspectiva de negocio.

En la Gráfica 1 se muestra la conceptualización y componentes de la estructura metodológica. El reconocimiento de los componentes y su consideración bajo una perspectiva cíclica, contribuye a la justificación de su aplicabilidad en otros centros históricos.

Como se señaló, el diseño metodológico de investigación se planteó en cuatro grandes etapas, en la primera etapa se realizó, la revisión documental y conceptual sobre el objeto y fenómenos de estudio. Con tal información, en la segunda etapa se construyeron

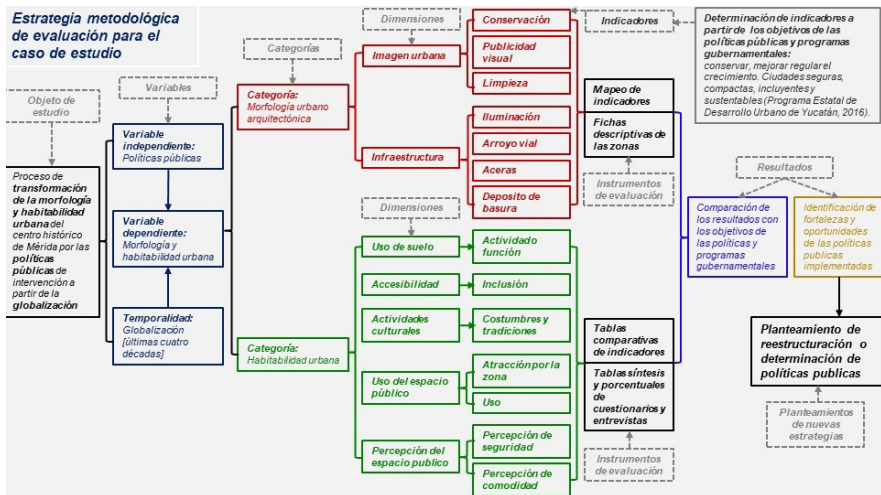


el marco conceptual y el marco contextual para plantear la estructura y enfoque del diseño metodológico. Contando con la información histórica, teórica, conceptual y contextual del objeto de estudio, en la tercera y cuarta etapa, se planteó y aplicó la estrategia metodológica para evaluación.

En la Gráfica 2 se presenta el esquema de conceptualización de la estrategia metodológica para la evaluación de las políticas públicas, en ella se muestra cómo los indicadores para la evaluación se determinaron a partir de los objetivos de las políticas públicas, tal correspondencia permitió alinear los instrumentos de evaluación con los aspectos cuantitativos y cualitativos del fenómeno y zona de estudio. En la misma Gráfica 2, se muestran ya desglosadas las variables, dimensiones, categorías, indicadores e instrumentos de evaluación, a partir de los cuales se obtuvieron y analizaron los resultados, con el objetivo de encontrar nichos de fortalecimiento y oportunidad de las políticas públicas implementadas.

La estrategia metodológica propuesta permitió comparar los resultados y registros de campo, con los objetivos

**Gráfica 1. Esquema de conceptualización de la estructura metodológica.**  
Fuente: Diseño del autor, 2023



Gráfica 2. Esquema de la estrategia metodológica para la evaluación de las políticas públicas.

Fuente: diseño del autor, 2023

de las políticas y programas gubernamentales, con ello se pudieron identificar fortalezas y oportunidades. Tales resultados representan argumentos para la reflexión, disertación y propuesta de conservación, mejoramiento y corrección de las políticas públicas implementadas.

## Síntesis diacrónica de las políticas públicas de intervención

Uno de los objetivos específicos de este trabajo fue sintetizar diacrónicamente las políticas públicas de intervención desde la fundación de la ciudad, con el propósito de explicar cómo la visión y momento ideológico en el que se implementaron determinaron la morfología, usos y lectura de la zona. Para el análisis se establecieron dos momentos históricos, del siglo XVI al XIX, que abarcan los denominados periodo colonial e independiente y de siglo XX a la actualidad, periodo contemporáneo. Se determinaron esos dos momentos, por el tipo de gobierno que administraba la ciudad, en el primero los gobernantes llegaron por designación del mismo gobierno, en el segundo llegaron por vía de elección popular.

## Políticas públicas del siglo xvi al siglo xix

Las políticas de gobierno forjaron la morfología y usos de la ciudad, su fundación en el siglo xvi, su desarrollo y consolidación en los siglos xvii y xviii, fueron resultado de políticas de expansión territorial, de explotación humana, y económica al ser parte del sistema de ciudades para la colonización (junto con San Francisco de Campeche, Valladolid y Salamanca de Bacalar), teniendo como objetivo cumplir funciones de centro administrativo, militar y religioso.<sup>1</sup>

Es importante destacar el hecho que, desde el periodo prehispánico la zona fue el centro del poder religioso, político, económico y social de los mayas de esa región y formó parte de los cacicazgos de la Península.<sup>2</sup> Aspecto que los fundadores no ignoraron, y aprovecharon el reconocimiento y valoración simbólica que ya le otorgaban los pobladores, al hacer la traza y distribución de los terrenos para la edificación, dejando la parte central para los espacios de los colonizadores y ubicando a los indígenas en áreas periféricas, conformando así, la ciudad y sus barrios *indígenas* (Santa Lucía, La Mejorada, San Cristóbal, San Juan, Santiago, San Sebastián, Santa Ana e Itzimná).<sup>3</sup>

En la parte central establecieron la Plaza Mayor, la Catedral, el edificio de gobierno y la casa del fundador Francisco de Montejo “el Mozo”. Se dejaron áreas para la construcción del mercado y del colegio de San Francisco de Javier.<sup>4</sup> Bajo tal estrategia de distribución se observa el interés por implementar una política urbanística de hacer lugares, es decir, construir espacios identificables física y simbólicamente por la población.

Para el siglo xviii, bajo una política urbanística de uso social, procurando la utilidad funcional y simbólica de un componente rector, en cada uno de los barrios se erigió una plazuela y un pequeño templo, como se observa en el plano topográfico de José Salazar Ilarregui (1864-1865);<sup>5</sup> asimismo, en tal documento se muestra que la concentración de edificaciones de

<sup>1</sup> Gobierno del Estado de Yucatán, “Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico de la Ciudad de Mérida”, *Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán*, Yucatán, Mérida, 2004, p. 10.

<sup>2</sup> Eduardo López Calzada, “Zona de Monumentos Históricos” en *Mérida, Zona de Monumentos históricos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016, p. 6.

<sup>3</sup> Aercel Espadas Medina, *Plan Parcial del Centro Histórico de Mérida*, Mérida, FAUADY, 1993, pp. 17-18

<sup>4</sup> Luis Cámara Millet, “La fundación. Una visión de su historia”, en *Mérida, Zona de Monumentos históricos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016, p. 15.

<sup>5</sup> Considerado el primer plano oficial de Mérida, *Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, se puede consultar en: <https://meridaenlahistoria.com.mx/2017/08/merida-a-traves-del-mapa-del-comisario-del-imperio-jose-salazar-ilarregui/>, acceso en mayo 2020.

mampostería de piedra de influencia europea se encontraba en las manzanas centrales, mientras que en las manzanas perimetrales se ubicaban las casas de origen maya, resultado de una política de segmentación social y urbana ejecutada en los tres primeros siglos de colonización.

Para la segunda mitad del siglo XVIII, como incidencia de las Reformas Borbónicas y ante la expansión territorial de la ciudad, se gestó una primera modernización urbana a través de la construcción de espacios públicos como el paseo La Alameda.<sup>6</sup> Tal intervención fue muestra del interés por embellecer la ciudad bajo una política urbanística de expresión artística y atracción visual.

Para el siglo XIX, además de continuar con la expansión territorial, la ciudad ya contaba con cuatro paseos urbanos: La Alameda (Paseo de las Bonitas), el Camposanto, la Cruz de Gálvez y el Limonar, además de las plazuelas de los barrios.<sup>7</sup> El crecimiento de la ciudad hasta finales del siglo XIX estuvo circunscrito por los barrios: Santa Ana, La Mejorada, San Cristóbal, San Juan, San Sebastián y Santiago, la conurbación de esos barrios con la zona central, conformaron la ciudad hasta las dos primeras décadas del siglo XX (Gráfica 3)

## Políticas públicas a partir del siglo XX

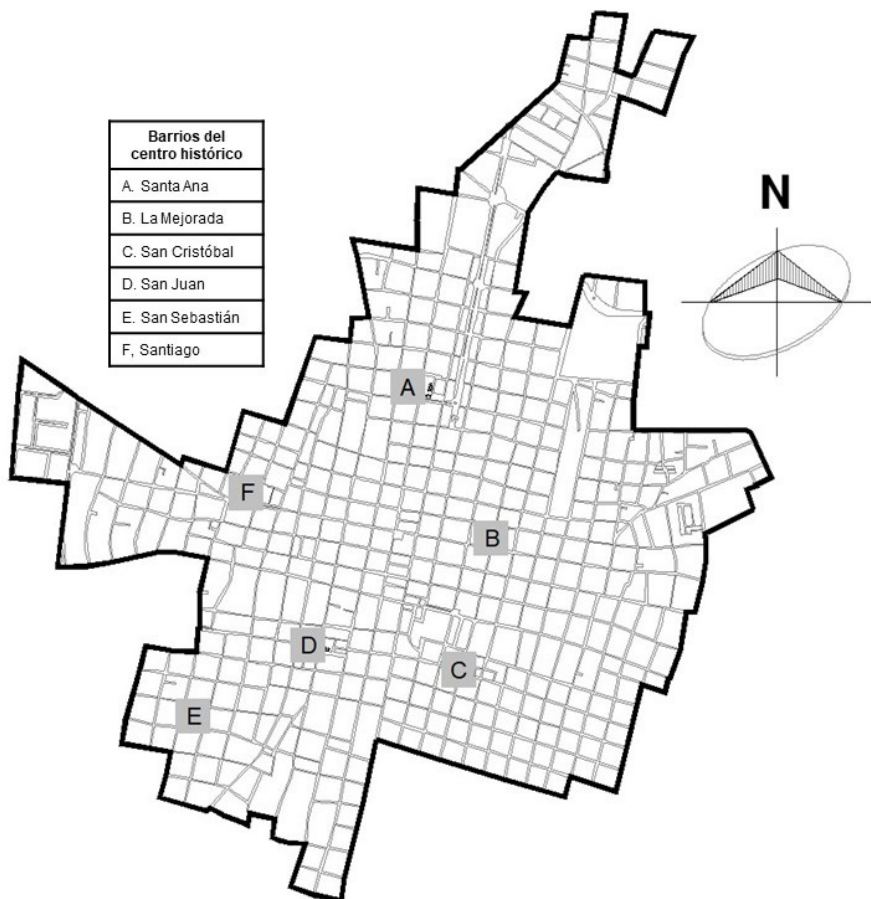
A principios del siglo XX se crearon las colonias Chuminópolis y San Cosme (actualmente, García Ginerés) y como parte de su consolidación y bajo una política urbanística de uso social se les construyeron parques, se pavimentaron calles y se implementaron rutas de transporte público. Durante la primera mitad de ese siglo continuó el crecimiento de la mancha urbana, sin embargo, tal expansión se dio de manera disímil con respecto al crecimiento de la población, esto es, la ciudad se expandió más rápido de lo que aumentaba la población. La creación de colonias periféricas (Gráfica 4), a pesar de que en su inicio carecían de equipamiento y servicios, incentivaron el despoblamiento paulatino del centro.<sup>8</sup>

Las mayores transformaciones en el centro se dieron durante el segundo y tercer cuarto del siglo XX dentro del denominado Periodo Moderno, y estas se realizaron como resultado de tres factores: el despoblamiento del centro al crearse colonias

<sup>6</sup> Denominado popularmente como “Paseo de las Bonitas”, aunque tal “paseo urbano”, hoy, ya no existe, queda el testimonio inscrito en una placa de piedra empotrada en la fachada del predio 477D, de la Calle 61, del Centro Histórico.

<sup>7</sup> Leopoldo Tommasi López, *El Paseo de las Bonitas*, en <https://www.explore.mx/el-paseo-de-las-bonitas/> acceso en junio 2020.

<sup>8</sup> Enrique Urzais Lares, “Amábilis Domínguez y Obregón Santacilia, arquitecturas paralelas”, en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 3, Mérida, FAUADY, 1990, p. 25.

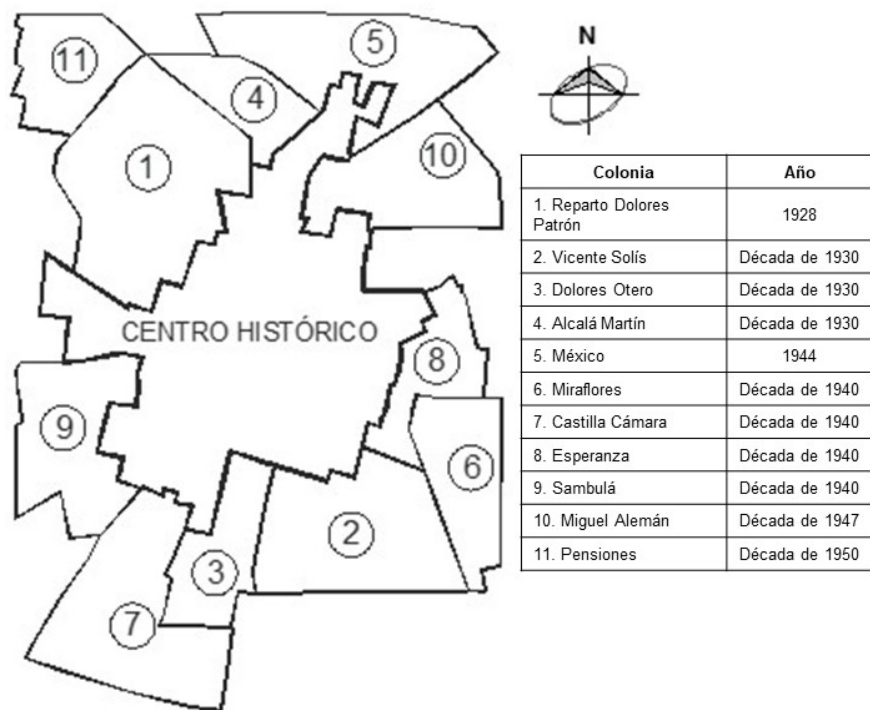


Gráfica 3. Mapa de los barrios históricos de la ciudad de Mérida. Fuente: elaboración propia, 2023

en la periferia, el aprovechamiento de la imprecisión normativa del gobierno local, y el no acatamiento de los reglamentos existentes por parte de los constructores e inversionistas.<sup>9</sup>

De la conformación urbano arquitectónica del centro, hoy denominada patrimonio edificado, se han transformado varios de sus componentes por el acaecimiento e interpretación de la modernidad del siglo xx. Tales transformaciones han representado permutaciones urbanas, pérdida parcial o total de edificaciones y cambios de uso, principalmente en el espacio privado.

<sup>9</sup> Elvia González Canto, “El Barrio de la Mejorada. Centralización y Olvido”, en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 3, Mérida, FAUADY, 1990, p. 37.

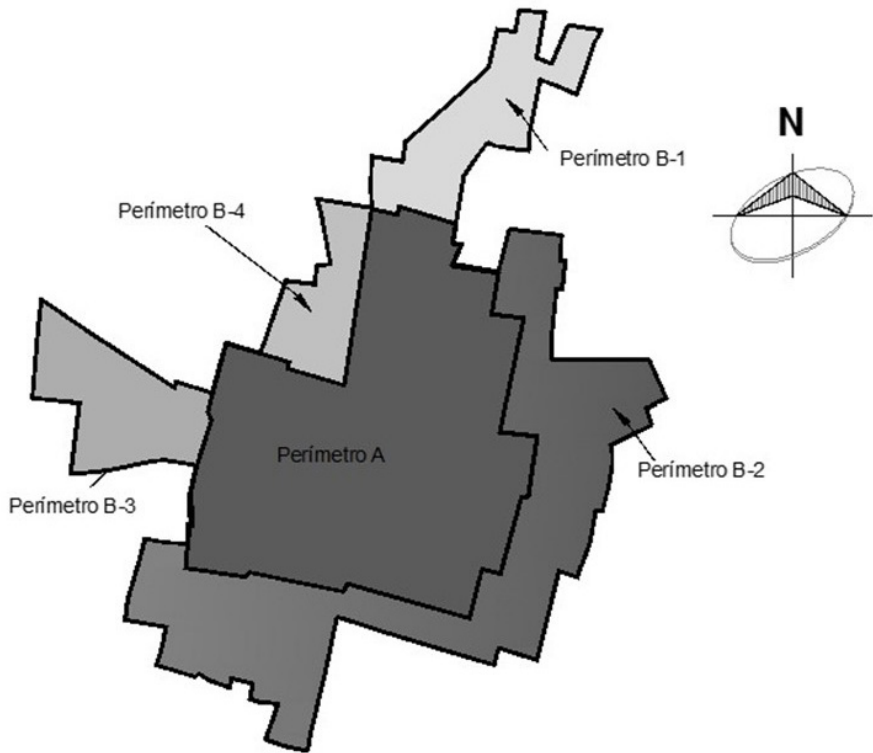


Gráfica 4. Mapa de primeras colonias de Mérida fuera del centro histórico. Fuente: elaboración propia, 2023.

Ante ello, y como una forma de protección a ese patrimonio, en 1982, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) promovió la Declaratoria del Centro, para ser denominado como Zona de Monumentos Históricos, considerando para su protección cinco perímetros (Gráfica 5), quedando así bajo la protección y regulación de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas, el Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas y la Delegación del INAH Yucatán.<sup>10</sup>

Tal Declaratoria también contempla los denominados barrios históricos, siendo sus plazuelas y contexto inmediato (Gráfica 3) donde se han aplicado la mayoría de los programas y acciones de intervención emanadas de las políticas públicas en los últimos 40 años.

<sup>10</sup> Eduardo López Calzada, *op. cit.*, p. 11.



Gráfica 5. Mapa de perímetros de la Zona de Monumentos Históricos de Mérida.  
Fuente: Según Declaratoria Federal de 1982, basado en Eduardo López Calzada, 2016.

En la Declaratoria se estipuló que la zona tiene una superficie de 8 795 km<sup>2</sup> y 659 manzanas, en aquel momento se contabilizaron 3 906 inmuebles, de los cuales 634 se *catalogaron* como monumento histórico, por lo tanto 3 272 quedaron como inmuebles *no catalogados*,<sup>11</sup> pero todos ellos protegidos; por lo tanto, cualquier intervención que se quiera realizar debe contar con la autorización de la Delegación Estatal del INAH y la aprobación del Ayuntamiento a través de la Dirección de Desarrollo Urbano; de igual manera, los cambios de uso de suelo, quedan bajo la autorización de la misma Dirección en concordancia con la normativa municipal vigente y la Carta Síntesis de Zonas de Patrimonio de Mérida (2006).

<sup>11</sup> En la Declaratoria Federal, el término utilizado es *catalogado* o *no catalogado*, aunque en tal documento, sólo se muestra un listado de inmuebles protegidos, no contiene un catálogo.

Para el 2019, los 3 906 inmuebles señalados habían sido subdivididos en 19 950 predios, algunos para uso habitacional y otros para uso comercial y de servicios. Ese número ha variado año con año, ante las solicitudes por unir o dividir predios.<sup>12</sup>

Ante la subdivisión de predios y los cambios de uso de suelo, de los 3 906 inmuebles protegidos, casi la mitad han sido transformados parcial o totalmente, poco más del 17 % presentan un deterioro irreversible y sólo, poco más del 34 % han conservado su morfología, aunque no su uso.<sup>13</sup>

Ante tal fenómeno y bajo un limitado marco normativo específico existente, el Ayuntamiento expidió tres documentos para fortalecer la política proteccionista federal: el Programa Parcial del Centro Histórico (2005), la Declaratoria de Zonas del Patrimonio Cultural del Municipio de Mérida (2007) y el Reglamento para la Preservación de las Zonas de Patrimonio Cultural del Municipio de Mérida (2008), añadiéndose a otros existentes y actualizados en concordancia con la normativa federal y municipal (Tabla 2 donde se resalta el año de 1982, momento en el que recibe para su protección, la Declaratoria Federal)

En torno a ese marco normativo, las políticas públicas y proyectos de intervención para el centro histórico se han gestado e implementado, y aunque en la Declaratoria Federal se establece que esta zona es un núcleo o unidad, en las políticas y programas de gobierno se han gestado y ejecutado de forma focalizada, conformando un centro histórico heterogéneo y segmentado.

Dentro de este marco de reflexión, se plantea que la conformación y habitabilidad urbana de Mérida son resultado de las políticas públicas, las cuales se gestaron e implementaron en siete momentos que representaron cambios urbanos claramente identificables:

1. La ciudad fundacional (siglo *xvi*) que evidencia el interés por construir un nuevo modelo de ciudad y dinámica de vida;
2. La ciudad fundada (siglo *xvii*) que pretendió la consolidación urbana y la jerarquización del espacio público;
3. En la primera mitad del siglo *xviii*, se acentuó la fragmentación barrial y el uso del espacio público;
4. Para la segunda mitad de ese siglo, y ante la incidencia de las Reformas Borbónicas, se gestó una modernización urbana a través de la construcción de algunos espacios públicos como el paseo La Alameda, (Paseo de las Bonitas);

<sup>12</sup> Información proporcionada por la Dirección de Catastro del Ayuntamiento de Mérida, 2018.

<sup>13</sup> Programa Parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico de la Ciudad de Mérida, *op. cit.*, p. 62.

5. Para el siglo XIX, se consolidó la modernidad de la ciudad y de su espacio público, para ese momento, ya contaba con cuatro paseos urbanos; La Alameda, el Camposanto, la Cruz de Gálvez y el Limonar.
6. En el siglo XX, ante el surgimiento de las primeras colonias, fuera de la zona central, se gestó el concepto de, centro de la ciudad y consecuentemente el de periferia, que representaron también, la subvaloración del centro como lugar histórico, que, avalada por políticas de gobierno, se realizaron la mayor cantidad de demoliciones y modificaciones de inmuebles en los denominados barrios históricos.
7. En el presente siglo, ante la normativa vigente y las políticas de intervención globalizadas en centros históricos, se revalora la zona, simbólica y económicamente, por lo que las políticas públicas, están encaminadas a la conservación de la morfología, y a la revitalización urbana.

Tabla 2. Normatividad para la intervención urbano arquitectónica en el centro histórico de Mérida

Año	Documentos	Nivel
1972	Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artístico e Históricas	Federal
1975	Reglamento de la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artístico e Históricas	Federal
1982	<b>Declaratoria de Zona De Monumentos Históricos de Mérida</b>	<b>Federal</b>
2001	Plan Municipal de Desarrollo	Municipal
2003	Programa de Desarrollo urbano de Mérida	Municipal
2003	Reglamento de Anuncios e Imagen Publicitaria del Municipio de Mérida	Municipal
2004	Reglamento de Construcciones del Municipio de Mérida	Municipal
2005	Plan Parcial para el Centro Histórico de Mérida	Municipal
2007	Declaratoria de Zonas del Patrimonio Cultural del Municipio de Mérida	Municipal
2008	Reglamento de Zonas de Patrimonio Cultural del Municipio de Mérida	Municipal
2014	Actualización del Reglamento de Zonas de Patrimonio Cultural del Municipio de Mérida	Municipal

Fuente: diseño del autor, 2023.

En la siguiente Tabla 3, se muestra una síntesis diacrónica de la conformación del centro histórico como resultado de las políticas públicas ejercidas. La mayor transformación en la conformación y de habitabilidad urbana en el centro histórico se dio a partir de la segunda mitad del siglo pasado, diversos factores convergieron para ello.

En la década de 1950, y con el advenimiento del deseo por modernizar la ciudad, se continuó con la expansión territorial y el desarrollo de equipamiento y servicios, y ante el interés por parte del gobierno por reapuntalar la economía de la ciudad, esta se volvió más atractiva para la población rural, como quedó manifiesto en el *Estudio*

Tabla 3. Construcción diacrónica de la conformación del centro histórico resultado de las políticas públicas.

Siglo	Mérida	Política de gobierno
XVI	La ciudad fundacional	Imposición del nuevo modelo de ciudad y vida
XVII	La ciudad fundada	Jerarquización y consolidación
XVIII (Primera mitad)	La ciudad consolidada	Fragmentación, desigualdad y prestigio barrial
XVIII (Segunda mitad)	La influencia borbónica	Expansión y modernización urbana
XIX	La ciudad liberal	Modernización del espacio público
XX	La antigua y nueva ciudad	Periferización y subvaloración de la zona antigua
XXI	La zona antigua contemporánea	Revaloración evocativa y culturalista

Fuente: diseño del autor, 2020.

de *Planificación de la Región Henequenera*, elaborado en 1952, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico de Yucatán, buscando reorganizar y dinamizar del cultivo del henequén, donde podrían laborar poco más de 6 000 personas, contando con los servicios y comodidades que podría ofrecer la vida urbana.<sup>14</sup>

Para la década de los setenta, ante una laxa normatividad y el interés continuo por modernizar el centro, se consintieron desde el gobierno, demoliciones, construcciones y modificaciones de espacios emblemáticos para la ciudadanía, como el del antiguo edificio del Olimpo (1974), y el cambio de uso del Centro Escolar Felipe Carrillo Puerto en mercado en la década de los años 1970 y su demolición en la década siguiente.

A partir de la Declaratoria Federal de 1982 se comenzó una reestructuración en las políticas y programas de gobierno municipal para el rescate y conservación del centro histórico, como la elaboración de un primer Plan Parcial (1987) y la creación de la Subdirección de Patrimonio y del Departamento del Centro Histórico del Municipio de Mérida (1995).

En las dos décadas del presente siglo se han decretado nuevos reglamentos para la intervención en la zona y se han ejecutado mayor cantidad de programas y acciones. En la Tabla 4 se enlistan las políticas predominantes del gobierno municipal por década a partir de la intención por modernizar el centro histórico.

<sup>14</sup> Alfredo Alonzo Aguilar, “Estrategias de desarrollo urbano-ambiental en Yucatán. Hacia una visión crítica”, en Lucía Tello Peón, Alfredo Alonzo Aguilar (coords.), *Evolución y estrategias del Desarrollo urbano ambiental en la Península de Yucatán, Mérida*, UADY / CONACYT, 2003, pp. 11-12

Tabla 4. Construcción diacrónica del desarrollo y transformación del centro histórico resultado de las políticas públicas.

Siglo	Año	Centro Histórico de Mérida	Política de gobierno
XX	1950	La ciudad expandida	Urbanización de Mérida, atracción de población rural
	1970	La ciudad moderna	Permisividad para la demolición de edificios antiguos
	1979	La ciudad integral	Plan de desarrollo urbano, conservación de monumentos históricos
	1982	La protección del C.H.	Declaratoria de Zona de Monumentos Históricos. Programas parciales desarrollo urbano para la zona
	1995	La conservación y regulación del C.H.	Creación de Subdirección de Patrimonio, Departamento del C.H., Programa de Rescate de Fachadas. Políticas conservacionistas de intervención.
XXI	2004	El C.H. ambivalente	Publicación del Programa Parcial del C.H. Actualización del R.C.M.M. y R.A.I.P.M.M. Acciones de intervención focalizadas.
	2007	La retórica para el C.H.	Declaratoria de la Z.P.C.M.M. y publicación de su Reglamento. Política de intervención "culturalista"
	2015	El C.H. tematizado	Intervención y renovación modernizadora y neoliberal. Política de conservación de imagen urbana
	2019	El C.H. Turistificado	Gentrificación habitacional, turística y comercial

Fuente: diseño del autor, 2020.

En cuanto a los programas y proyectos para el rescate y conservación del centro histórico, a partir del Declaratoria Federal, los gobiernos estatal y municipal, con la asesoría y participación directa de especialistas han gestionado e implementado diversos programas y proyectos para el mejoramiento y conservación de la zona; en la Tabla 5 se muestran los que han sido ampliamente difundidos por el gobierno. A partir de la Declaratoria, la aplicación de la normativa vigente y las diversas políticas gubernamentales han logrado regular las intervenciones en el sitio; sin embargo, estas se han aplicado diferencial y discriminadamente según las características y usos de las diversas zonas, dándole prioridad a las turísticas.

## Síntesis de los resultados

Bajo la Declaratoria Federal de 1982, donde se reconoce una Zona de Monumentos Históricos en Mérida y alineándose con la normativa federal correspondiente, se gestó la base sobre la cual se sustentarían las políticas públicas, con las cuales se buscaba la protección y conservación de los edificios, monumentos y espacios públicos históricos, y se planeó la recuperación, revaloración y conservación de las características que configuraban

Tabla 5. Programas y proyectos para la conservación del centro histórico de Mérida a partir de la Declaratoria de 1982.

	Año	Acción	Nivel	Observaciones
1	1985	Programa Mérida en Domingo	Municipal	Vigente
2	1995	Programa de Rescate de Fachadas del C.H.	Municipal	Vigente
3	1998	Rescate de Imagen Urbana de los parques de Santiago, La Mejorada y la Plaza Grande	Municipal	Concluido
4	1998	Reconstrucción de los arcos del Pasaje de la revolución	Municipal	Concluido
5	1999	Construcción del Centro Cultural Olimpo	Municipal	Concluido
6	2000	Mejoramiento del Mercado de Santa Ana	Municipal	Concluido
7	2001	Rescate del Antiguo Portal de Granos	Municipal	Concluido
8	2005	Restauración del Antiguo Palacio de Correos	Municipal	Concluido
9	2005	Rescate de la Imagen Urbana del Parque Eulogio Rosado	Municipal	Concluido
10	2006	Programa Bici-ruta de Mérida	Municipal	Vigente
11	2008	Rescate de la Imagen Urbana de la calle 64-A y Parque de la Ermita de Santa Isabel	Municipal	Concluido
12	2008	Rescate de la Imagen Urbana del Parque de San Juan	Municipal	Concluido
13	2008	Programa de Mejoramiento de la Imagen Urbana del C.H.	Municipal	Concluido
14	2008	Rescate del Atrio de la Catedral de Mérida	Municipal	Concluido
15	2008	Rescate de Fachadas de los Templos, de la Candelaria, Ermita de Santa Isabel, Santa Lucía.	Municipal	Concluido
16	2009	Rescate de la Imagen Urbana de la calle 59	Municipal	Concluido
17	2011	Restauración de los Arcos del Parque Centenario	Municipal	Concluido
18	2012	Restauración de la Fachada del templo de Santa Ana	Municipal	Concluido
19	2012	Iluminación de la Catedral, Plaza Mayor y manzanas aledañas	Municipal	Concluido
20	2016	Construcción del Palacio de la Música.	Municipal	Concluido

Fuente: diseño del autor, 2020.

la identidad histórica y sociocultural de la ciudad. Sobre ese fundamento comenzó la intervención del centro histórico bajo tres posturas identificables y que corresponden también a tres momentos de administraciones municipales diferentes.

El primer momento es la década de 1980, todas las administraciones municipales de esa década fueron del Partido Revolucionario Institucional, en aquel momento no existía aún una reglamentación específica para el patrimonio edificado y cultural de Mérida, por lo que se puede señalar que fue un periodo de búsqueda y gestación normativa, como testimonio de ello está el primer Plan Parcial para el Centro Histórico realizado en 1986, que esencialmente consistía en un diagnóstico de la condición del centro hasta ese momento, y en las propuestas de intervención planteaba una clara tendencia a la recuperación y conservación arquitectónica.

El segundo momento comenzó en la década de 1990 con la llegada de una nueva administración y un nuevo partido al gobierno: el Partido Acción Nacional. Sobre la base de los documentos disponibles se realizó en 1993 un segundo Plan y se comenzaron obras

de recuperación urbano arquitectónica; esa dinámica fue en aumento y la visión de intervención monumentalista dio prioridad y se generalizó a la restauración y conservación del monumento como componente urbano aislado y relevante para la imagen urbana.

El tercer momento se observa a partir del 2005, donde un cuerpo consolidado de investigadores y analistas participaron de diferentes formas con las administraciones de gobierno y contribuyó a ampliar la visión de las intervenciones, y con ello se integraron en las políticas públicas, sectores del centro, y no sólo edificios aislados; eso también sirvió, para incluir en los proyectos, acciones y consideraciones sociales y culturales.

Esa visión integral de intervención, ya por sectores del centro, fue bien recibida por los habitantes y visitantes de Mérida, por lo que su recuperación y conservación urbano arquitectónica estuvo acompañada de la llegada de nuevos habitantes y el aumento de visitantes.

La inyección de recursos económicos dinamizó la recuperación y reocupación de inmuebles, mejoraron los programas culturales, los de vigilancia y de mantenimiento, e incorporaron a las políticas públicas de conservación y recuperación arquitectónica las de la rehabilitación y renovación del espacio público, con miras a cumplir con los lineamientos de la Nueva Agenda Urbana Internacional, pero principalmente, buscando mayor atractivo para los visitantes y continuar creciendo en la recuperación económica de la zona.

Esa consideración, como objeto mercantil, propició paralelamente a la renovación urbana, una marcada segregación y segmentación entre las diferentes áreas del centro, la reestructuración de los diferentes barrios por medio de los cambios de uso del espacio privado, las nuevas funciones que de ello derivaron y la migración de nuevos habitantes, generaron cambios en la dinámica e imagen urbana de algunas áreas.

Como se puede observar en la Gráfica 6, en las manzanas centrales del Primer Cuadro, la vivienda es prácticamente inexistente, el uso habitacional se encuentra en el perímetro, predominantemente al noroeste y suroeste, inmuebles ocupados y rehabilitados en los últimos 15 años.

El área de estudio está conformada por 142 manzanas con registro de 852 inmuebles ante la Dirección de Catastro (2019), subdivididos en 4 260 predios, de los cuales 639 tienen registrado uso de suelo de vivienda. Los datos recabados indican que en el Primer Cuadro el 72 % de los predios están dedicados al comercio o servicios (restaurantes, bares, cafeterías, hoteles, oficinas, etc.), el 15 % a vivienda, 6 % a servicios administrativos de gobierno y 6 % a estacionamiento público.

Resulta paradójico que los proyectos y acciones que buscaban integrar al centro histórico a las dinámicas de vida económica y cultural actuales; en su ejecución, contribuyeron a la segregación y segmentación urbana y social, ya que las intervenciones, si bien se plantearon para la colectividad, han servido a algunos sectores de la población, principalmente a aquellos que generan fuerte derrama económica.

Las políticas públicas para el CHM están buscando generar las condiciones para atraer más visitantes y mayor inversión empresarial. Los programas de apoyo al turismo y la gran cantidad de eventos culturales que se están desarrollando, varios de ellos son representaciones escenográficas, histriónicas y tematizadas, que recurren a la riqueza histórica y cultural de la ciudad, la región e incluso del país, buscando satisfacer los deseos y demandas del creciente turismo cultural.

## Conclusión

Con respecto a los planteamientos que dieron origen y sustento al desarrollo de este trabajo, se puede señalar que las intervenciones en el denominado centro histórico) y la actual ciudad de Mérida, obedecen a intereses predominantemente económicos, donde las necesidades de los habitantes no son el *axis* de acción, ya que el gobierno municipal, plantea políticas y acciones sin contar con la participación ciudadana, y cada administración determina sus propios proyectos y políticas para la zona.

En la construcción diacrónica de las políticas públicas que para el CHM se realizó, se evidenció que las políticas de gobierno en las cuatro últimas décadas muestran una tendencia hacia la turistificación de la zona, donde los grupos hegemónicos (gobierno y empresarios), han encauzado los usos y destinos urbanos de acuerdo a sus intereses.

Con relación a las preguntas de investigación e hipótesis, quedó demostrado que, si bien, las inversiones y políticas gubernamentales han sido desde hace cuarenta años el principal detonante en la recuperación y conservación morfológica del centro histórico, estas se han focalizado en publicitar la conservación del patrimonio edificado y en la inversión de la imagen urbana, facilitando las condiciones para atraer y aumentar las inversiones en el sitio, priorizando la existencia de los servicios turísticos, con lo que se han fortalecido sus cualidades de centro y debilitando sus cualidades de histórico.

Con respecto a las condiciones de habitabilidad, se demostró que había una

ambivalencia generalizada en el uso y percepción del espacio público, donde la segmentación del centro y la segregación de zonas se han generado deliberadamente por parte de los gobiernos estatal y municipal, por lo cual, hay áreas de barrios con mejora continua de infraestructura y servicios y otras en deterioro paulatino, como por ejemplo la intervención continua en la zona norte y norponiente del centro *versus* la zona sur y sur poniente.

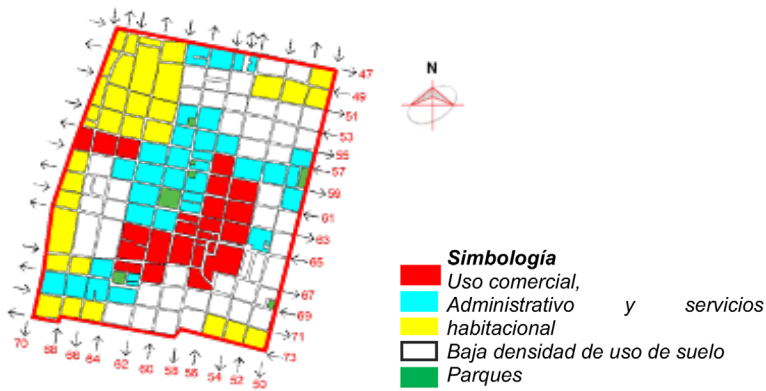
Con respecto a los objetivos del trabajo, se analizaron y evaluaron las políticas públicas, y se explicó la incidencia de las políticas públicas de intervención en la morfología y habitabilidad urbana del Primer Cuadro (unidad de análisis), parte de ello se muestra y expone en la Gráfica 6.

Con relación a los objetivos particulares, se elaboró la construcción diacrónica de las políticas públicas y programas implementadas para la intervención en el centro histórico de las últimas cuatro décadas, también se analizaron los argumentos y la visión bajo la cual se gestaron, y se compararon con los hechos urbanos. Con ello, quedó evidenciada la visión que tiene el gobierno para el centro histórico y el papel que la zona tiene para los intereses políticos y económicos del gobierno.

Con relación a otros aspectos de interés inicial, quedaron dos que no se pudieron desentrañar a cabalidad, no se pudo determinar de forma concreta, los montos de inversión destinados para los programas y trabajos de intervención para el centro histórico desde el gobierno, ya que, muchas cifras no aparecen en los informes y páginas oficiales de gobierno, ni los montos destinados a todas y cada una de esas acciones. El rastreo de tal información, se dificulta, ya que, los trabajos se realizan por diferentes direcciones del gobierno, a veces desvinculadas, por lo que, la información sobre los montos utilizados, se va diluyendo y perdiendo entre el aparato burocrático.

Otro aspecto que interesaba determinar es el de la tenencia y ocupación de propiedad de inmuebles en el CHM y la zona de estudio, debido a la llegada de un número importante de extranjeros y connacionales a vivir a la zona, según datos del Ayuntamiento (2020) en el CHM existen 15 627 inmuebles, de los cuales 5 027 tiene uso de vivienda,<sup>15</sup> y según datos del INEGI (2020), indican que en Mérida viven 12 114 extranjeros de los cuales el 37.14 % viven en el CH, es decir 4 500 aproximadamente, cabe señalar que, tanto en la Dirección de Catastro, como en la de Desarrollo Urbano, señalaron que las gestiones de compra-venta, de licencias de funcionamiento y de construcción se realizan predominantemente

<sup>15</sup> Ayuntamiento de Mérida, *Diagnóstico Estadístico y situacional del municipio de Mérida, Yucatán*, en: <https://www.merida.gob.mx/municipio/porta/umaip/contenido/poas/diagnostico.pdf>, acceso en marzo 2024.



Gráfica 6. Mapa de usos de suelo del Primer Cuadro. Fuente: Diseño del autor, 2019, basado en Gobierno del Estado de Yucatán, 2012

por terceros y las solicitudes para unir y dividir inmuebles en el CH que se reciben diariamente.

Asimismo, se planteó que los estudios y trabajos de investigación para el centro histórico de Mérida se han desarrollado predominantemente bajo una perspectiva culturalista, por la fuerza histórica y cultural de reconocimiento nacional e internacional que tiene la zona. De esos trabajos, se dio cuenta y se hizo un repaso en los antecedentes historiográficos. Tal indagación, ayudó a fortalecer el argumento de la pertinencia y necesidad de contar con un trabajo de investigación, que contribuyera a explicar el origen y fundamento de las políticas públicas de intervención para el CHM, principalmente de las décadas recientes, y contar con un instrumento que permitiera su evaluación e incidencia en la morfología y habitabilidad urbana.

El trabajo de campo y su posterior mapeo demostró que en el contexto inmediato a las plazas de los barrios ya no hay uso habitacional, los inmuebles están destinados predominantemente al comercio y servicios o desocupados, y aunque son comercio y servicios de proximidad, tales usos

han modificado total o parcialmente la estructura interna y fachadas de los inmuebles.

Como resultado de la evaluación, se considera pertinente que el gobierno reoriente sus políticas de intervención hacia el CH ya que, desde la administración municipal del 2010, se ha priorizado la recuperación urbana y arquitectónica a través del desarrollo e inversión para la industria turística, la cual ha generado una creciente especulación y encarecimiento inmobiliario y de servicios.

Ante ello, se considera que es necesaria una permanente política pública de recuperación social del centro, con la cual, se controle y regule con mayor rigor los cambios de uso de suelo, el costo de los servicios, el uso del espacio público, el fomento a la recuperación del uso habitacional y fortalecer la democratización y asequibilidad de los servicios y del espacio público para los habitantes originarios de la zona, en comunión con los nuevos habitantes, políticas donde la inclusión, equidad y sustentabilidad sean el eje rector.

## Bibliografía

ALONZO Aguilar, Alfredo Alonzo Aguilar, “Estrategias de desarrollo urbano-ambiental en Yucatán. Hacia una visión crítica”, en Lucia Tello Peón, Alfredo Alonzo Aguilar (coords.), *Evolución y estrategias del Desarrollo urbano ambiental en la Península de Yucatán*, Mérida, UADY/CONACYT, 2003.

CÁMARA Millet, Luis, “La fundación. Una visión de su historia”, en *Mérida, Zona de Monumentos históricos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016.

ESPADAS Medina, Aercel, *Plan Parcial del Centro Histórico de Mérida*, Mérida, FAUADY, 1993.

Gobierno del Estado de Yucatán, “Programa parcial de Desarrollo Urbano del Centro Histórico de la Ciudad de Mérida”, Yucatán, Mérida, *Diario Oficial del Gobierno del Estado de Yucatán*, 2004.

GONZÁLEZ Canto, Elvia, “El Barrio de la Mejorada, Centralización y Olvido”, en *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 3, Mérida, FAUADY, 1990.

LÓPEZ Calzada, Eduardo, “Zona de Monumentos Históricos”, en *Mérida, Zona de Monumentos históricos*, México, Instituto Nacional de Antropología e Historia, 2016.

URZAIZ Lares, Enrique, “Amábilis Domínguez y Obregón Santacilia, arquitecturas paralelas”z, EN *Cuadernos de Arquitectura de Yucatán*, núm. 3, Mérida, FAUADY, 1990.

## Recursos digitales

Ayuntamiento de Mérida, *Diagnóstico Estadístico y situacional del municipio de Mérida, Yucatán*, en: <https://www.merida.gob.mx/municipio/portal/umaip/contenido/poas/diagnostico.pdf>, acceso en marzo 2024.

*Plano Topográfico de la Ciudad de Mérida*, José Salazar Ilarrégui, en <https://meridaenlahistoria.com.mx/2017/08/merida-a-traves-del-mapa-del-comisario-del-imperio-jose-salazar-ilarregui/>, acceso en mayo 2020.

TOMMASI López, Leopoldo, *El Paseo de las Bonitas*, en <https://www.explore.mx/el-paseo-de-las-bonitas/>, acceso en junio 2020.

El libro *La investigación en ciencias del hábitat* se terminó de maquetar en su versión en digital en diciembre de 2025, en el departamento de producción de material didáctico de la Facultad del Hábitat. La dirección del diseño editorial estuvo a cargo Anuar Abraham Lugo Estrada y la supervisión del mismo por Guadalupe Salazar González. Diciembre 2025.



El texto reúne investigaciones hechas en el seno del Doctorado Interinstitucional en Ciencias del Hábitat y realizados por exalumnos y en algunos casos en coautoría con sus directores de tesis, continuando con la colaboración. Los textos exponen resultados de diversos objetos de estudio, desde la digitalización de espacios, el diseñar, la morfología, las representaciones sociales, la movilidad urbana, la apropiación espacial, la patrimonialización, la participación y las políticas públicas. En primer lugar, se expone las Ciencias del Hábitat como un área de conocimiento y como razón de ser del Doctorado, para lo cual se realiza una sucinta historia de la investigación por los diseños y se desarrollan como marco de cuestiones epistémicas y epistemológicas en esta área. En seguida, el resto de los textos se han agrupado en dos partes: Diseño y Arte, y Lo Urbano. La primera parte, incluye cuatro textos referidos a los gemelos digitales, el diseño sostenible, el devenir del diseño del automóvil y las representaciones sociales en las pinturas de castas. La segunda parte consta de seis textos que abordan la habitabilidad urbana, la reconfiguración urbana posindustrial, la movilidad urbana por el trabajo, la producción de espacio social, las políticas públicas en la patrimonialización y en la reapropiación de espacios públicos.