



La ciudad: un fenómeno complejo, evolución y estudio de la vivencia del espacio público en la ciudad moderna contemporánea



COMUNICACIÓN
CIENTÍFICA

Leonardo Moreno Toledano
Erika Rogel Villalba



La ciudad: un fenómeno complejo,
*evolución y estudio de la vivencia del espacio público
en la ciudad moderna contemporánea*

LEONARDO ANDRÉS MORENO TOLEDANO
ERIKA ANASTASIA ROGEL VILLALBA



**COMUNICACIÓN
CIENTÍFICA**

Ediciones Comunicación Científica se especializa en la publicación de conocimiento científico de calidad en español e inglés en soporte de libro impreso y digital en las áreas de humanidades, ciencias sociales y ciencias exactas. Guía su criterio de publicación cumpliendo con las prácticas internacionales: dictaminación de pares ciegos externos, autenticación antiplagio, comités y ética editorial, acceso abierto, métricas, campaña de promoción, distribución impresa y digital, transparencia editorial e indexación internacional.

Cada libro de la Colección Ciencia e Investigación es evaluado para su publicación mediante el sistema de dictaminación de pares externos y autenticación antiplagio. Invitamos a ver el proceso de dictaminación transparentado, así como la consulta del libro en Acceso Abierto.



www.comunicacion-cientifica.com

[DOI.ORG/10.52501/cc.082](https://doi.org/10.52501/cc.082)




**COMUNICACIÓN
CIENTÍFICA** PUBLICACIONES
ARBITRADAS
HUMANIDADES, SOCIALES Y CIENCIAS

CC+
COLECCIÓN
**CIENCIA e
INVESTIGACIÓN**

La ciudad: un fenómeno complejo,
*evolución y estudio de la vivencia del espacio público
en la ciudad moderna contemporánea*

LEONARDO ANDRÉS MORENO TOLEDANO
ERIKA ANASTASIA ROGEL VILLALBA



**COMUNICACIÓN
CIENTÍFICA**

La Ciudad: un fenómeno complejo, evolución y estudio de la vivencia del espacio público en la ciudad moderna contemporánea / Leonardo Andrés Moreno Toledano, Erika Anastasia Rogel Villalba. — Ciudad de México : Comunicación Científica, 2023.

127 páginas : Ilustraciones. — (Colección Ciencia e Investigación).

ISBN 978-607-59351-7-1

DOI 10.52501/cc.082

1. Soberanía alimentaria. 2. Ecología agrícola. 3. Industrias agrícolas. I. Rogel Villalba, Erika Anastasia, autora. II. Título. III. Serie.

LC: GF125

Dewey: 307.76

D.R. Leonardo Andrés Moreno Toledano y Erika Anastasia Rogel Villalba, 2023.

Primera edición en Ediciones Comunicación Científica, 2023

Diseño de portada: Francisco Zeledón • Interiores: Guillermo Huerta

Ediciones Comunicación Científica S.A. de C.V., 2023

Av. Insurgentes Sur 1602, piso 4, suite 400,

Crédito Constructor, Benito Juárez, 03940, Ciudad de México,

Tel. (52) 55 5696-6541 • móvil: (52) 55 4516 2170

info@comunicacion-cientifica.com • www.comunicacion-cientifica.com

 comunicacioncientificapublicaciones  @ComunidadCient2

ISBN 978-607-59351-7-1

DOI 10.52501/cc.082



Esta obra fue dictaminada mediante el sistema de pares ciegos externos.
El proceso transparentado puede consultarse, así como el libro en acceso abierto,
en <https://doi.org/10.52501/cc.082>

Índice

<i>Agradecimientos</i>	9
<i>Introducción</i>	11

PARTE 1

DE LA CIUDAD ANTIGUA A LA CIUDAD SISTÉMICA:

UN ACERCAMIENTO A LAS CIUDADES COMPLEJAS

CONTEMPORÁNEAS 15

Transformación y problemática de las ciudades:

de la ciudad antigua a la ciudad moderna contemporánea . . . 17

Evolución de la ciudad en América Latina 38

Complejidad urbana y sistemas de movilidad 49

PARTE 2

EL ESPACIO PÚBLICO COMO FENÓMENO COMPLEJO 57

Percepción y apropiación del espacio público 65

Posiciones contemporáneas sobre cómo hacer ciudad a través
del espacio público 74

PARTE 3

ESTUDIANDO EL ESPACIO PÚBLICO: TÉCNICAS

DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN ORIENTADAS

A LOS ENTORNOS HUMANOS COMPLEJOS87
Técnicas de mapeo.91
Técnicas de observación no participante101
Técnicas de observación vivencial del espacio público desde la intervención del investigador109
Técnicas de observación vivencial del entorno con la intervención participativa del usuario115

<i>Referencias</i>121
------------------------------	------

<i>Sobre los autores</i>125
------------------------------------	------

Agradecimientos

Quisiéramos hacer un extensivo agradecimiento a la University of Carleton en Canadá, la cual aprobó el proyecto Developing Innovative Urban Design Strategies to Combat Gender Violence in Mexico, a través de la convocatoria Gender Design STEAM in Low and Middle-Income Countries.

Asimismo, agradecer a la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, la cual apoya y da seguimiento a los trabajos de sus docentes investigadores facilitando todas las herramientas necesarias para buscar el aporte de un nuevo conocimiento.

Introducción

There is a myth, sometimes widespread, that a person needs only do inner work, in order to be alive like this; that a man is entirely responsible for his own problems: and that to cure himself, he needs only to change himself... The fact is, a person is so far formed by his surroundings that his state of harmony depends entirely on his harmony with his surroundings.

CHRISTOPHER ALEXANDER, *The Timeless Way of Building*

¿Qué es la ciudad en la actualidad?

La ciudad moderna, es decir, la ciudad como la conocemos en este siglo XXI, es un fenómeno relativamente reciente cuyo origen puede establecerse en la vida urbana de París y en las reformas impulsadas en esa ciudad por Napoleón y Haussman durante la década de 1850 y que definieron el paradigma de la urbanidad de la ciudad moderna del siglo XIX. Aquellas reformas incluían la apertura de anchos y extensos bulevares, el hábito del paseo público, el tráfico acelerado de carruajes y trenes, así como la proliferación de comercios, cafés, bares y teatros en el centro de la ciudad que tenían como finalidad el impulso de la economía y de la vida social desarrollada en el espacio público como elemento integrador. Sin embargo, podemos establecer que la primera ciudad tendrá aproximadamente 10,000 años de antigüedad, la ciudad moderna, como anotábamos al inicio, aproximadamente 150 años y las megalópolis como la Ciudad de México y Buenos Aires, apenas unas décadas. Pero entonces ¿qué entendemos por ciudad? ¿Cómo podemos entender su evolución desde sus inicios y hasta nuestros días? ¿Y cómo podemos abordar los fenómenos que en ella ocurren, en nuestra búsqueda para la construcción de una ciudad más segura, incluyente y equitativa?

Existen muchas maneras de aproximarse a la definición de ciudad. Empero, ninguna de ellas, por sí misma, resulta suficiente para enmarcar la totalidad de las formas, procesos y relaciones que se dan en el espacio urbano. En principio es fácil caer en el reduccionismo de pensar la ciudad

únicamente como lo construido, lo material, es decir, una entidad geográfica que alberga una comunidad y sus actividades, en la que encontramos plazas, calles y edificios. Pero también debemos pensar que la ciudad es el lugar en el que habitamos los seres humanos, al menos la mayoría.¹ En 2006, las Naciones Unidas anunciaban que en unos pocos días un nuevo niño nacería en un ambiente urbano o un nuevo inmigrante llegaría a una ciudad con lo que, a partir de ese momento, más de la mitad de la población del mundo viviría en las ciudades y, para el año 2030, casi 5,000 millones de personas seríamos urbanitas (Montgomery, C., 2013, p. 5). Por ello, la ciudad debe entenderse como “un lugar con mucha gente” (Borja, J., 2009) en el que se generan innumerables relaciones a través de acciones individuales y colectivas realizadas por los individuos que la habitan y hacen uso de ella. Estas acciones se entrelazan unas con otras durante el desarrollo de sus actividades diarias conformando imaginarios² y otorgando un significado al *lugar* en el que viven. Por ello, no podemos entender la ciudad simplemente como el resultado de una construcción física (calles y espacios abiertos), ni pensar que la gente que la habita y las actividades que en ella se desarrollan son el resultado mecánico de esa construcción, sino que la ciudad es el reflejo de la sociedad que la construye y habita. Para Alan Balfour, director de Arquitectura de Londres en 1992, la ciudad es “el lugar en el que se realizan complejas negociaciones entre la necesidad y el deseo” (Margolin, V., 2005, p. 32).

Jordi Borja, plantea la ciudad como:

El producto físico, político y cultural complejo, europeo y mediterráneo y también americano y asiático, que hemos caracterizado en nuestra cultura, en

¹ El hábitat, primera y más profunda huella material de la vida humana, es la manifestación más completa y universal de la matriz cultural de una comunidad: refleja e induce el sistema de relaciones físicas y simbólicas de los individuos entre sí y de éstos con el medio. Constituye el repertorio y sistema básico de la cultura material. Por lo tanto, las reglas que regulan el sentido del hábitat son culturales en la acepción más profunda y radical del término: el hábitat sintetiza en cada uno de sus rasgos la totalidad de los niveles de la experiencia humana: lo biológico, lo psicológico, lo ergonómico, lo tecnológico, lo económico, lo político, etc. De allí la ingenuidad de todo planteamiento reduccionista en las teorías del hábitat o la arquitectura (Cháves, N., 2005, p. 20).

² Si bien no existe un consenso acerca de qué son los imaginarios, es posible plantear tres conceptos clave que ayudan a entenderlos. Primeramente, las *percepciones* de los ciudadanos se transforman en *representaciones* a través de acciones comunicativas —palabra, texto, grafiti, eventos históricos, personajes, etc.— y éstas, por un proceso simbólico, se constituyen en imaginarios (Silva, A., 2006).

nuestro imaginario y en nuestros valores como concentración de población y de actividades, mezcla social y funcional, capacidad de autogobierno y ámbito de identificación simbólica y de participación cívica. Ciudad como lugar de encuentro, de intercambio, ciudad como cultura y comercio (2009, p. 24).

Borja agrega, citando a Habermas, que la ciudad es “donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa. La ciudad es un escenario, un espacio público que cuanto más abierto esté a todos, más expresará la democratización política y social” (p. 18). De lo anterior podemos entender que la ciudad es al mismo tiempo una concentración de población (*urbe*), cohesión de culturas y comunidades (*civitas*) y lugar de organización política en donde se expresan los grupos de poder y los dominados (*polis*) (p. 20).

Edward Soja, en su obra *Postmetrópolis*, cita a la crítica urbana Jane Jacobs, quien señala en una entrevista realizada en Toronto en 1997 que “las ciudades son las madres del desarrollo económico, no porque la gente de las ciudades sea más inteligente, sino debido a las condiciones de densidad. En las ciudades hay una concentración mucho mayor de las necesidades, y un mayor incentivo a lidiar con los problemas de un modo en que antes no se había hecho” (Soja, E., 2008, p. 44).

Así, desde nuestra perspectiva, podemos considerar a la ciudad como un metasistema³ autoorganizado. Es decir, un conjunto de sistemas (transporte, tráfico, drenaje, escolar, lúdico, comercial, vivienda, sólo por nombrar algunos) que se interrelacionan formando redes que se entrelazan de diversas maneras y en diversos grados de complejidad, con el fin de albergar una sociedad humana aún más compleja que los sistemas que la albergan, generando una simbiosis altamente complicada en la que a menudo se generan fenómenos emergentes, muchos de los cuales, aunque se suceden en un sitio en particular, afectan a otros sistemas del conjunto urbano [teoría del caos].⁴

³ Cuando se produce una ampliación de los límites de un *sistema* de manera que se amplía la zona de estudio, resulta que lo que en un principio era un *sistema*, ahora es algo mucho más complejo, que involucra nuevos elementos, vínculos y hasta otros *sistemas*. Las relaciones y los procesos que se dan entre las partes ahora están constituidos por un mayor número de variables, por lo que en estos casos decimos que estamos en presencia de un metasistema.

⁴ Desarrollada por Edward N. Lorenz entre los años 1962 y 1964 y que ha dado como resultado un buen número de publicaciones relacionadas con la complejidad. Lorenz fue el primero en reconocer el comportamiento caótico de un sistema; descubrió que pequeñas diferencias en un sistema dinámico, como la atmósfera

Para entender lo anterior, el presente texto se encuentra dividido en tres partes. La primera de ellas, “De la ciudad antigua a la ciudad sistémica: un acercamiento a las ciudades complejas contemporáneas”, plantea un recorrido desde las primeras congregaciones humanas establecidas en lo que entendemos como ciudad hasta las ciudades complejas contemporáneas que habitamos actualmente. La segunda parte, “El espacio público como fenómeno complejo”, describe lo que entendemos como espacio público y realiza un recorrido narrativo por los elementos que hacen complejas las relaciones que en él se desarrollan. Finalmente, la tercera parte enumera un conjunto de técnicas de recopilación de información que pueden resultarle útiles al lector para el estudio de la vida pública de nuestro entorno urbano.

terrestre, podían desencadenar en muchas ocasiones resultados inesperados. Estas observaciones lo llevaron a formular lo que hoy se conoce como el *efecto mariposa*, un término usado para explicar que pequeños cambios sucedidos en un sistema dinámico pueden producir comportamientos insospechados.

PARTE 1
DE LA CIUDAD ANTIGUA A LA CIUDAD SISTÉMICA:
UN ACERCAMIENTO A LAS CIUDADES COMPLEJAS
CONTEMPORÁNEAS

El presente segmento aborda la ciudad, su concepto, evolución, su uso y construcción histórica partiendo de las primeras urbanizaciones consideradas como ciudad y hasta la actualidad. Esto se desarrollará a partir de una perspectiva histórica y desde el punto de vista de las teorías de la complejidad y de sistemas.

Transformación y problemática de las ciudades: de la ciudad antigua a la ciudad moderna contemporánea

Hemos diseñado capullos (nuestras casas y autos), objetos personales (ropa y celulares) y barreras (muros y vallas) para ayudarnos a administrar la distancia física, social y cultural entre nosotros y otros humanos y entre nosotros y la naturaleza. P. Boradkar, *Designing Things: A Critical Introduction to the Culture of Objects*

Entender la transición y lo complejo de los sistemas urbanos puede hacerse a través de tres momentos clave o revoluciones urbanas, planteados por Edward Soja en *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (2008, pp. 31-33).

La Primera Revolución Urbana planteada por Soja es, en su opinión, la más controvertida dado que desafía una gran cantidad de supuestos muy arraigados sobre el temprano desarrollo histórico de las sociedades humanas. Soja plantea que ver el urbanismo desde esta perspectiva hace retroceder al menos 10 milenios los comienzos de la urbanización, y por lo tanto lo que tradicionalmente hemos denominado civilización. Dicha aproximación se hace más evidente en dos lugares representativos: el primero de ellos es la ciudad de Jericó, asentada en el valle del Jordán alrededor del año 8000 a. C. Jericó fue una comunidad bien organizada, de casi 3,000 personas, muy distinta a los poblados anteriores que no alcanzaban más de unos cientos de personas. En ella nace la especialización y así, junto al campesinado, aparecen los constructores, los artesanos del metal y la piedra además de mercaderes y sacerdotes, entre otros. Su tamaño era ocho veces mayor que el de los primeros asentamientos natufienses, y se cree que fue uno de los primeros núcleos provistos de murallas. Las excavaciones arqueológicas han sacado a la luz un buen número de casas circulares, muchas de más de una habitación, a las que se añaden espacios abiertos para las actividades domésticas como cocinar o lavar. Por otra parte, Çatal Hüyük

(que significa Doble Colina), situada a unos 250 kilómetros al sur de Ankara en Anatolia, fue un establecimiento neolítico asentado alrededor del año 7000 a.C. que abarcaba una superficie de 13 hectáreas en las que se alzaban santuarios y barrios especializados en ciertas manufacturas y que contaba con una planeación residencial y una producción considerable de pinturas murales, textiles, cobre y artículos de hueso, lo que hace que merezca, sin duda, ser llamada una ciudad. Esta ciudad de casi 10,000 personas basó su economía en el comercio de obsidiana. A cambio, obtuvieron bienes lujosos de mármol, calcita, alabastro y pedernal, entre otros. El asentamiento no era fortificado como Jericó, pero los edificios estaban agrupados en apretados barrios de manera que sólo un muro continuo y blanco enfrentaba el campo circundante. Ni puertas ni ventanas eran permitidas en las casas en ese lado. Las calles eran desconocidas. Cada barrio, al parecer, contaba con sólo un patio el cual servía de baño y para depósito de basura y la entrada a las casas era a través de un hoyo en el techo plano en el que se encontraba una escalera de madera (Hamblin, D., 1979). Según Soja, tanto Jericó como Çatal Hüyük comenzaron como asentamientos urbanos preagrícolas de cazadores, recolectores y comerciantes:

[...] las primeras ciudades incubaron el desarrollo de la agricultura a gran escala y organizaron la cría de animales, invirtiendo lo que había sido concebido convencionalmente como una secuencia histórica en la cual la así denominada Revolución Agrícola precedía al desarrollo de las primeras ciudades verdaderas (Soja, E., 2008, p. 31).

Estas primeras ciudades se encontraban constituidas por una serie de sistemas estructurales básicos, fácilmente identificables como vivienda, seguridad y comercio. Además, no contaban aún con muchos de los sistemas urbanos que conocemos hoy día como calles, transporte, alumbrado, drenaje, entre otros. Las relaciones que se generaban entre estos eran pocas y los nodos de interacción social, cultural y económica se encontraban ubicados a partir de centros bien identificados, como el templo y el mercado. Asimismo, si bien se desarrollaban relaciones de comercio con otras poblaciones —sistemas externos— gran parte de las actividades comerciales se desarrollaban internamente. Por su parte, los sistemas humanos también

eran simples y se encontraban cimentados en creencias y costumbres comunes, “no parecen haber señales sobre diferencias de clases sociales o de género, por lo que las relaciones entre sus pobladores eran considerablemente igualitarias” (Fromm, E., 2004, p. 163). De la misma manera, el liderazgo y el control de la ciudad se ejercían de manera equitativa a partir de las creencias comunes conformadas por la experiencia comunal (p. 164).



FIGURA 1. Representación de Çatal Hüyük. Obtenida en <http://prehistoria1esoccss.blogspot.mx/2012/03/catal-huyuk.html>

La Segunda Revolución Urbana expuesta por Soja comenzó a modificar los principales espacios geográficos utilizados por las primeras ciudades, que se desplazaron de la región de las tierras altas del suroeste de Asia a las planicies aluviales de los ríos Tigris y Éufrates. Se trata de aquello que los textos arqueológicos suelen proclamar como la primera y única revolución urbana y que asocian directamente a dos eventos interrelacionados:

[...] la invención de la escritura —y, por lo tanto, el comienzo de la *historia* documentada— y el desarrollo de una forma particular de gubernamentalidad urbana denominada ciudad-Estado o *polis*, en su posterior elaboración griega. Representada a través de la arquetípica ciudad sumeria de Ur, esta Segunda Revolución Urbana extiende el complejo de la producción social y la escala de la organización social centrada en la ciudad, más allá de la simple

sociedad agraria, hacia nuevas formas de control y regulación social y espacial territorialmente definidas, basadas en la realeza, el poder militar, la burocracia, las clases, la propiedad, la esclavitud, el patriarcado y el imperio. (p. 32)

Las ciudades fundadas durante este periodo estaban constituidas por sistemas claramente más complejos y numerosos que sus antecesoras. Además de los sistemas mencionados anteriormente, las nuevas ciudades contaban con centros urbanos claramente identificables y nodos de interacción importantes como edificios de gobierno, templos, puertos y espacios para el comercio. Asimismo, contaban con sistemas viales para el transporte de bienes y personas, así como sistemas de defensa como murallas internas y externas y la milicia. En estas ciudades surgieron también nuevos sistemas políticos y de control que comenzaron a manifestar una clara división entre gobernantes y gobernados. Empero, las creencias y las costumbres de la mayoría de los habitantes de estas urbes seguían siendo en buena medida homogéneas.

Cabe agregar que, debido al crecimiento de las ciudades, el surgimiento de nuevos sistemas y una mayor interacción generada entre éstos, se incrementó la complejidad y con ello, a partir de esta época comenzaron a hacerse presentes algunos fenómenos emergentes como la migración, la violencia, la pobreza e incluso algunos que podríamos imaginar como exclusivos de nuestra era, como los problemas de tráfico. Si bien tendemos a pensar que los problemas de tráfico que aquejan a las grandes ciudades de nuestra época son resultado de la proliferación de automotores a partir de la era industrial, en realidad es necesario apuntar que varios problemas derivados del tráfico ya estaban presentes en la Antigüedad. Luis Montoro, en “Tráfico y seguridad vial: 6,000 años de historia” publicado en 2003 en *Antropología viària : un enfocament humanístic*, nos explica que “ya en la antigua Babilonia —hace casi 4,000 años— existían noticias precisas de los graves problemas de tráfico que tuvieron que soportar sus calles y sus habitantes, y que dieron lugar a la aparición de lo que posiblemente fueron las primeras normas reguladoras de una circulación urbana, al parecer bastante colapsada por la alta afluencia de carruajes por calles y caminos” (p. 2). Asimismo, otras características como el uso de señales, los permisos

para conducir, la seguridad, la ostentación y la jerarquización mediante los vehículos ya se encontraban presentes en la antigua Roma hace más de 2,000 años.



FIGURA 2. Representación virtual de la ciudad sumeria de Ur. Obtenida en <http://elpajaricofriolero.wordpress.com/2013/06/12/sumer-antes-del-diluvio/>

La Tercera Revolución Urbana, desarrollada alrededor del siglo XIX, no supuso un aumento del tamaño de las ciudades, sino más bien una recomposición expansiva de la población urbana, de la urbanización y de los sistemas que la componen. Por ejemplo, en Gran Bretaña la población pasó de ser 80% rural en 1750, a ser más de 80% urbana en 1900. Dicha reconfiguración urbana y social sin precedentes fue provocada por la migración en masa que comenzó a llegar a las ciudades a partir de la Revolución Industrial y que empezó a conformar las dos nuevas clases que definirían el capitalismo industrial urbano: la clase obrera y la clase burguesa capitalista (Soja, E., 2008, p. 125). Soja lo explica de la siguiente manera:

Esta extraordinaria migración de masas reestructuró radicalmente las antiguas distinciones entre la ciudad y el campo, lo urbano y lo rural, *polites* e *idiotes*, lo sagrado y lo profano, para inscribir un nuevo orden urbano en el cual la producción de un excedente social no sólo estaba coordinado y controlado por la ciudad, sino que también, por primera vez en la historia, tenía lugar en la propia ciudad, dentro y alrededor del denso centro del espacio urbano (p. 125).

La ciudad de Manchester, al sur de Lancashire, se convirtió para la Tercera Revolución en lo que la ciudad de Ur fue para la Segunda Revolución Urbana. En 1750, Manchester era considerada una pequeña población-mercado, un punto de intersección dentro de un sistema de pueblos, aldeas y granjas dedicadas al tejido, principalmente a las telas de algodón. Sin embargo, su localización geográfica y la búsqueda por remplazar los ingresos agrícolas cada vez menores, la llevaron a convertirse en la primera ciudad creada, casi en su totalidad, por las prácticas socioespaciales del capitalismo industrial (p. 127). Entre 1770 y 1850, Manchester, se transformó en la primera metrópolis capitalista completamente industrial, una conurbación regional de 400,000 habitantes, la segunda en tamaño después de Londres (p. 128). Según Soja, la historia de esta notable transformación es bastante compleja, pero puede ubicarse su desarrollo en torno a un conjunto de nuevos procesos de urbanización que ayudan a describir la Tercera Revolución Urbana:

Inicialmente, tuvo lugar la implantación del sistema de producción industrial dentro de la ciudad. Hacia 1830 ya había en Manchester cerca de 100 fábricas textiles a vapor [...] Con las nuevas fábricas cerca, la densa ciudad interior se transformó en el hogar de la clase trabajadora y en otro componente vital del capitalismo industrial, lo que Marx y Engels denominarían el *ejército de reserva* de trabajadores temporales o sin empleo [...] Otros dos nuevos procesos de urbanización se concentrarían y expresarían espacialmente dentro de dicho anillo: la *pauperización* y la formación de lo que puede ser denominado como barrios urbanos pobres inducidos. Estos dos procesos [...] están vinculados a una de las estrategias disciplinarias más poderosas del capitalismo industrial: la creación de una subclase de extrema pobreza y miseria que podía ser utilizada material y simbólicamente (p.128).

La pauperización¹ se inscribió en la ciudad a través de la formación de barrios urbanos pobres, áreas de miseria que fueron creadas activamen-

¹ La pauperización supuso la creación de un sector de la población que estaba virtualmente divorciado de cualquier medio a través del cual pudiera construir su propio sustento, incluido el trabajo en la fábrica [...] el objetivo era no sólo crear una reserva de potenciales trabajadores sino también una reserva de no trabajadores, es decir, de desempleados, de sin tierra, de destituidos, de todos los que no tendrían otra opción más que entrar a la ciudad, y especialmente al centro de la ciudad, para sobrevivir. En ninguna sociedad urbana

te por la propia naturaleza del desarrollo capitalista urbano-industrial. Esto llevó a “Las peores condiciones de vida urbana que se hubieran experimentado hasta ese momento. En la década de 1840, la mitad de los niños nacidos en las áreas más pobres de Manchester fallecían antes de cumplir seis años, y el promedio de vida era de 17. (p. 130)”

Desde principios de la conformación de la ciudad industrial capitalista, las nuevas clases se conformaron en zonas concéntricas segregadas espacialmente: los trabajadores y el ejército de reserva en la zona interior, la nueva burguesía (de clase media) se estableció en el segundo anillo organizado según una cuadrícula más regular y la alta burguesía en una zona suburbana periférica compuesta por villas con jardines y fincas rurales (p. 130).

Podemos decir desde nuestra perspectiva que, aunque en la ciudad industrial ocurrió una gran transformación de los sistemas de producción y transporte —motorización e industrialización—, muchos de los sistemas estructurales urbanos que habían surgido en las épocas anteriores se mantuvieron sin grandes cambios. Aunque cabe mencionar que éstos se extendieron fuera del espacio de la ciudad interior, lo que puede considerarse como el surgimiento de sistemas estructurales urbanos cada vez más complejos. Empero, a raíz de la industrialización y la implementación del sistema capitalista, fueron los sistemas sociales los que comenzaron a transformarse y complejizarse en formas nunca antes vistas.

El sistema de clases se desarrolló a partir de sistemas esencialmente opuestos (opresores y oprimidos), con ideas y costumbres que ya no perseguían intereses comunes y que, sin embargo, se encontraban destinados a interactuar uno con el otro, a través de la dinámica capitalista industrial. Las interacciones entre dichos sistemas no ocurrían de forma equitativa, en equilibrio, sino que se desarrollaban principalmente en favor de la nueva clase burguesa capitalista y en detrimento de la clase trabajadora. Esto tuvo como resultado el surgimiento de fenómenos emergentes, como el crecimiento exponencial de la desigualdad social, el surgimiento de una brecha cultural entre las diversas clases sociales, el aumento de la pobreza, el hambre y la violencia en la zona interior de la ciudad, donde, dicho sea de paso,

anterior, incluidas aquellas basadas en la esclavitud, hubo una población semejante tan numerosa y tan necesaria (Soja, E., 2008, p. 128).

los sistemas estructurales, destinados con anterioridad a mantener un nivel de bienestar en la población —comercio, seguridad, educación, vivienda, etc.— comenzaron a deteriorarse.

Soja cita a Friedrich Engels, quién migró a Manchester en 1842 para trabajar para la empresa industrial textil de su padre, y describe de manera brillante los cambios ocurridos a partir de la introducción del capitalismo industrial al decir que:

La separación entre las diferentes clases y la consecuente ignorancia acerca de los hábitos y condiciones de las demás, son mucho más profundas en este lugar que en ningún otro país [...] [h]ay mucha menos comunicación entre el hilador de algodón [...] y su trabajador [...] que la que hay entre el duque de Wellington y el trabajador más humilde de su estado (Engels, F., en Soja, E., 2008, p. 14).

Y continúa:

Los barrios de la gente trabajadora están [...] separados de las secciones de la ciudad reservadas a la clase media [...] Casi todo el distrito [central] es abandonado por sus habitantes, y se vuelve solitario y desértico de noche. [A su alrededor] hay barrios de gente trabajadora [...] más allá vive la alta y media burguesía [...] Y la mejor parte del asunto es que los miembros de esta aristocracia pueden pasar a través de todos los distritos obreros [...] alineados, a ambos lados, con una serie casi perfecta de tiendas [que] son suficientes para ocultar de los ojos de los ricos [...] la miseria y la suciedad que forman el complemento de su riqueza (Engels, F., pp. 79-80 en Soja, E., 2008, p. 132).

En esta nueva configuración del entorno urbano, el lugar de los espacios residenciales en relación con la distancia al centro de la urbe se encontraba virtualmente invertido. Lo que llevó no sólo una nueva fuerza centrífuga que empujaba hacia fuera las fronteras de la ciudad, sino también una nueva dinámica de circulación interna que comenzó a girar alrededor del viaje cotidiano al trabajo. Esto creó nuevas demandas de importancia a la planificación urbana y además “proporcionó otra tecnología disciplinaria a fin de mantener las divisiones sociales y espaciales entre clases, dado que el

viaje hacia el trabajo implicaba un costo que podía ser manipulado a través de instituciones cívicas y obras públicas en provecho del máximo beneficio para la clase dominante” (Soja, E., 2008, p. 130). Estas situaciones “crearon una matriz de toma de decisiones que se transformaría en una de las principales características organizadoras del espacio urbano del capitalismo industrial en todos los lugares del mundo” (Soja, E., 2008, p. 130). La ciudad misma comenzó a transformarse en mercancía y el alquiler y el transporte diario al trabajo fueron los primeros ejemplos de la manera creciente en que el espacio urbano se convertía en una herramienta capitalista.

Los nuevos procesos de urbanización que transformaron Manchester y otros espacios urbanos, se conformaron en una estructura espacial relativamente simple: “Existía entonces una intensa centralización de la población, del trabajo y de la producción, y una zonificación concéntrica bien definida de las clases y de la calidad residencial, interrumpida sólo por unas pocas rutas de tránsito protegido” (Soja, E., 2008, p. 131). Al menos así fue hasta finales del siglo XIX, cuando la era del capital llegó a un periodo de crisis provocado por acontecimientos como la Comuna de París y el pánico financiero de la década de 1870.

Así pues, a raíz de los nuevos fenómenos sociales emergentes no resulta sorprendente que haya sido en Manchester donde tuviera lugar el desarrollo de la primera escuela de estudios urbanos y que ésta estuviera inmediatamente involucrada en la búsqueda de explicaciones y soluciones políticas progresistas para los problemas excesivamente evidentes de la ciudad. El enfoque dominante de la economía política aplicada a la urbanización en Manchester explicaba los problemas de la ciudad como resultado de causas externas y accidentales:

Las causas externas estaban frecuentemente focalizadas en el fluctuante flujo de inmigrantes, especialmente irlandeses, que no estaban acostumbrados a la vida en la gran ciudad; mientras que las causas accidentales tendían a culpar a los especuladores rapaces, a los prestamistas y comerciantes, en una estrategia de dos caras a fin de convertir a ambos en chivos expiatorios, algo que continúa influyendo en las políticas y en la planificación urbana pública de la actualidad (Soja, E., 2008, p. 133).

La visión de la Escuela de Manchester a inicios de la era industrial no contemplaba en absoluto la existencia de los numerosos sistemas que integraban la ciudad ni la manera en que éstos se interrelacionaban. Así, lo que estaba sucediendo en la ciudad capitalista industrial era visto únicamente desde la imposición y el poder de las relaciones de producción capitalistas industriales que eran expresadas a través del sistema de producción industrial y de una visión limitada del contexto urbano (Soja, E., 2008, p. 134).



FIGURA 3. Imagen de los slums obreros; al fondo las fábricas. Obtenida en <http://ciudadesimportantes.com/ciudad-industrial-cambios-morfologia-urbana/>

En América, Chicago fue a la segunda mitad del siglo XIX lo que Manchester fue a la primera: un laboratorio urbano para el examen de la formación de la ciudad capitalista industrial moderna. Chicago creció aún más rápido que Manchester y alcanzó la cifra de más de un millón de habitantes antes del fin de siglo, lo que implicó un crecimiento de los sistemas y sus relaciones tanto a nivel estructural como humano. La Escuela de Sociología de Chicago buscó influir en la enredada realidad social de la ciudad. Con sus aportes teóricos pretendió dar solución a los numerosos problemas que emergían en la naciente urbe moderna, ahora heterogénea e industrializada (Soja, E., 2008, p. 136).

En 1871 la ciudad de Chicago, especialmente la zona en la que se ubicaba el centro de negocios, fue destruida por un incendio. La ciudad se

encontraba en ese momento inmersa en un importante crecimiento económico que, contra lo que podría pensarse, no terminó con el desastre, sino que, por el contrario, tomó un nuevo impulso. La burguesía industrial se abocó a reconstruir de nueva cuenta las oficinas, viviendas, almacenes, edificios comerciales y hoteles de manera rápida y sobre el mismo plano reticular existente. La demanda de ocupación fue tan grande en los años posteriores —su población se multiplicó por 10 en los 20 años siguientes— que la especulación disparó el precio del suelo y los arquitectos tuvieron que ingeniárselas para levantar los nuevos edificios a bajo costo y aprovechar al máximo el espacio. La solución a ese problema fue edificar en altura, dado que no existían limitaciones urbanísticas en este sentido y que la Revolución Industrial proporcionaba nuevos materiales y técnicas constructivas.

Años más tarde, el desarrollo de la World's Columbian Exposition en Chicago² en 1893 tuvo una gran influencia en el desarrollo local de la Escuela de Estudios Urbanos de esa ciudad. Su resplandeciente modelo de la Ciudad Blanca cristalizó las posibilidades utópicas de una modernización capitalista industrial como una fuerza progresista³, y colocó al pragmático e idealista planificador urbano como una figura heroica del modernismo estadounidense (Soja, E., 2008, p. 136). David Burnham, diseñador responsable de la exposición, proclamaba “that beauty itself could reform society and conjure new virtue for citizens [...] His showpiece was a model city of gleaming white Beaux Arts monuments scoured clean of any signs of poverty”^{*} (Montgomery, C., 2010, p. 25). Esta idea ha sido hasta el día de hoy una práctica bastante común de las ciudades, de tal modo que los grandes eventos y los lugares para el turismo se desarrollan generalmente en

² La feria celebraba el progreso de los Estados Unidos y especialmente la estatura de Chicago. Daniel H. Burnham instó a los arquitectos más notables del país, como George Post y Charles McKim, y a los diseñadores de parques como Frederick Law Olmsted, a que crearan los edificios y campos de la feria. Al hacerlo, superaron problemas de finanzas y diseño. La Ciudad Blanca, como se le dio a conocer por su alumbrado eléctrico y arquitectura, se proclamó como una ciudad de estatura mundial. En todo el país, la asistencia a la feria alcanzó los 27.5 millones de personas.

³ Para lograr el éxito de la feria, los organizadores crearon el Midway Plaisance. El Midway también reflejaba el profundo racismo de la cultura estadounidense de fines del siglo XIX, ya que los grupos nacionales se exhibían en un orden jerárquico con los grupos *civilizados* de anglosajones, teutones y celtas más cercanos a la Ciudad Blanca, los asiáticos en el centro y los afroamericanos e indios americanos en el extremo más remoto.

^{*} [...] que la belleza por sí sola sería capaz de reformar a la sociedad y conjurar una nueva virtud para sus ciudadanos [...] Su obra maestra era una ciudad modelo de relucientes e inmaculados movimientos de las Bellas Artes, totalmente expurgada de cualquier signo de pobreza”. [E.]

entornos urbanos privilegiados, alejados de las zonas de pobreza y miseria de las ciudades.

Unas semanas después de la majestuosa feria de Chicago, miles de personas quedaron desempleadas y los hoteles construidos para la feria quedaron vacíos (p. 26). Esta visión de la ciudad utópica y sin pobres se constituyó como una práctica común en la planeación y construcción de las ciudades y contribuyó a la ceguera disciplinaria. Al igual que los científicos de la época excluían lo caótico, el desorden y lo complejo de la ciencia, los urbanistas lo hicieron con la parte de la ciudad que se relacionaba con el desorden, es decir, la zona industrial y los barrios pobres. Los planificadores urbanos de la Escuela de Chicago decidieron abstraer instrumentalmente el espacio urbano de la geohistoria y de la crítica del capitalismo industrial, y lo recontextualizaron como un organismo pseudobiológico y universalizaron su morfología produciendo una interpretación esencialmente orgánica de la ciudad, una visión denominada *ecología urbana*. De este modo, el organismo de la ciudad, con la cultura urbana como su expresión contextual, “era esencialmente aislado de su medio ambiente físico más amplio y estudiado socio-bióticamente, desde el punto de vista de su anatomía interna y de su sistema circulatorio, de sus síntomas de enfermedad y salud, y de sus ciclos de juventud, madurez y vejez” (Soja, E., 2008, p. 137). De la misma manera que la Escuela de Manchester, la visión de la Escuela de Chicago perdía de vista los diversos sistemas que integraban la ciudad, así como sus relaciones, al englobar todos los fenómenos urbanos en un sistema único, un sistema orgánico.

Según plantea Soja, en Chicago se desarrollaron tres modelos para representar la organización urbana durante la primera mitad del siglo xx. Por una parte, el diseño de zonas concéntricas desarrollado por Ernest Burgess, alrededor de 1929, que con su prolija descripción de anillos concéntricos que emanaban de las concentraciones nodales en el Distrito Central de Negocios (CBD), brindó las bases para la creación del nuevo *témenos* de la ciudad capitalista industrial (p. 138):

De forma inmediata, rodeando dicha aglomeración dominante con sus rascacielos-zigurats, se encontraba la Zona de Transición, repleta de los nuevos inmigrantes que aterrizaban en la ciudad, pensiones, enclaves étnicos, ba-

rrios humildes, vicios y otros submundos; luego, la Zona de Casas de Trabajadores [más estable e independiente], frecuentemente habitada por segundas generaciones de familias inmigrantes; seguida por la Zona de las Mejores Residencias, el área principal de la clase media [con complejos de apartamentos, áreas muy luminosas, y unas pocas viviendas que albergaran a tan solo una familia] y, finalmente, la Zona Periférica, donde vivía la clase más alta [el término burguesía había sido virtualmente eliminado en los Estados Unidos] (p. 138).

Diez años más tarde Homer Hoyt, un economista del suelo, representó la geografía de la clase residencial de un modo diferente. Su modelo de sectores observó que el espacio urbano era modelado a través de una serie de cuñas que se ensanchaban, extendiéndose hacia el exterior desde el centro de la ciudad a través de las operaciones del mercado de suelo y de vivienda urbana y de los ejes lineales del sistema de transporte. Lo que en la ciudad de Manchester de Engels no era más que un angosto pasillo que conectaba las villas suburbanas con el centro de la ciudad, se había desarrollado ahora como una zona sectorial continua y homogénea perteneciente a la gente adinerada, que cruzaba todos los anillos concéntricos para establecer la presencia de los ricos en todas las zonas, desde el centro hasta la periferia. Más tarde, en 1945, el modelo poli-nuclear propuesto por Chauncy Harris y Edward Ullman, en su ensayo "The Nature of Cities", reconocía la existencia de múltiples núcleos y procesos de desarrollo urbano más complejos. Con ello, lograron romper en cierto modo con el modelo de espacio urbano mono-céntrico. Sin embargo, aunque en su modelo cada centro seguía siendo considerado capaz de dar forma a los espacios urbanos ordenados regularmente alrededor de sí mismos, éstos eran simplemente versiones en miniatura, en cierto modo truncadas, del modelo original (p. 141). Esta nueva ecología urbana fractal, sumada al crecimiento de nuevas disciplinas híbridas como la economía urbana y la ciencia regional, se presentaba a sí misma como un nuevo y riguroso enfoque con el fin de estudiar la especificidad del espacio urbano (p. 142). Cabe mencionar que dichos modelos no son excluyentes uno de otro, sino que se superponen simultáneamente en la actualidad.

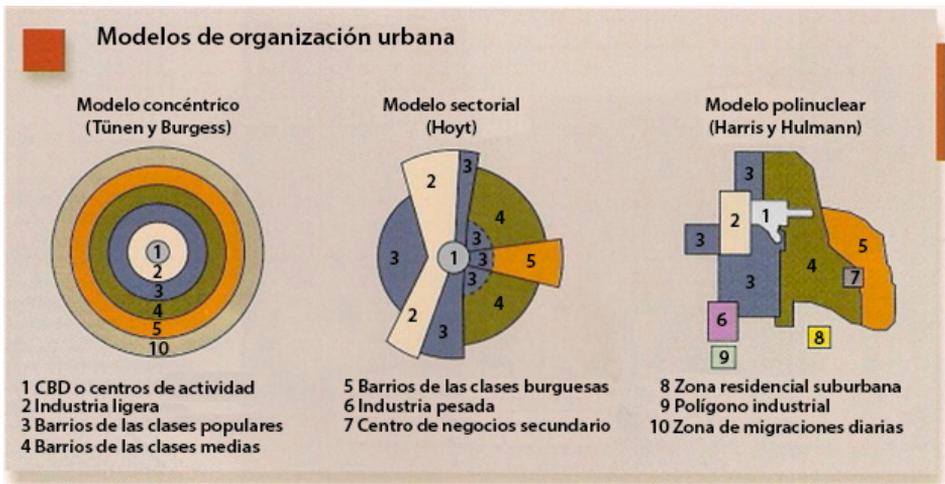


FIGURA 4. El modelo concéntrico de Burgess (1929) en contraste con el modelo sectorial de Hoyt (1939) y el modelo polinuclear de Harris y Ullmann (1945). Obtenido en <http://pavsargonauta.wordpress.com/tag/estructura-urbana/>

Sobre estos modelos, Soja plantea que existía, y probablemente aún existe, cierto punto en el cual todos los espacios urbanos se encontraban organizados alrededor de un centro dominante en una serie de zonas concéntricas, sectores radiales y enclaves especializados. Pero lo que está específicamente contenido en dichas zonas, cuñas y enclaves, su cantidad, y la claridad con la cual puede ser definido, difiere apreciablemente según el tiempo y el espacio, aunque cabe hacer notar que “el diseño de superficie general ha sido un aspecto llamativamente regular de la espacialidad de la vida urbana, desde la antigua Ur, hasta la ciudad contemporánea de Los Ángeles” (p. 140). En pocas palabras, lo que Soja plantea aquí es que, desde la creación de las primeras ciudades hasta hace relativamente muy poco, todas nuestras urbes se encontraban en mayor o menor medida organizadas ya sea con base en uno o en una combinación de estos modelos.

La Escuela de Chicago representó el intento más serio para hacer de la especificidad espacial de la planeación urbana tanto un foco para la construcción teórica como un rico espacio para la investigación, digno de ser aplicado de forma empírica y práctica en las ciencias sociales. Sin embargo,

en la década de 1940, la sociología desarrollada fuera de la Escuela de Chicago comenzó a atacar seriamente su ecologismo, por considerarlo simplista y por su excesivo énfasis en la percepción de los fenómenos urbanos como procesos naturales u orgánicos, dejando fuera las dimensiones sociales y culturales más importantes de la vida urbana. No obstante, a la Escuela de Chicago debe reconocérsele por su intento de desarrollar y sostener una teorización explícitamente espacial de la ciudad. Al mismo tiempo, según plantea Soja,

debemos señalar que se trató también de una confusa desviación de un modo más crítico de comprender la espacialidad y las reveladoras especificidades espaciales de la vida urbana. La Escuela de Chicago y sus seguidores se encerraron en un punto de vista miope de la geohistoria de las ciudades y crearon una ilusión despolitizada de la especificidad urbana que concentró la interpretación en las apariencias y en los comportamientos superficiales (p. 147).

Así, la Escuela de Chicago, recluyó el espacio urbano y las prácticas espaciales materiales en una única geografía *real* para ser estudiada y atendida por las políticas públicas, los planificadores urbanos y las ciencias sociales, dejando fuera de su mirada particular un conjunto de fenómenos, más significativos para el desarrollo de las ciudades, tal vez por considerarlos demasiado complejos.

Manuel Castells, fue uno primeros que consideró otros aspectos del espacio urbano que no eran abordados por la lente de la ecología urbana:

[...] las formas espaciales, al menos en nuestro planeta, son producidas, como todos los otros objetos, por la acción del hombre. Ellas expresarán e implementarán los intereses de la clase dominante de acuerdo con un modo de producción dado y un modo específico de desarrollo. Ellas expresarán y pondrán en práctica las relaciones de poder del Estado en una sociedad históricamente definida (o definida históricamente). Ellas serán concebidas y moldeadas por el proceso de dominación de género y por la vida de familia impuesta por el Estado. Al mismo tiempo, las formas espaciales serán condicionadas por la resistencia de las clases explotadas, por sujetos oprimidos y por mujeres explotadas. El trabajo de tan contradictorio proceso histórico

en el espacio será consumado en una forma espacial ya heredada, producto de la historia anterior y soporte de nuevos intereses, proyectos, protestas y sueños. Finalmente, surgirán movimientos sociales para desafiar el significado de la estructura espacial e intentar nuevas funciones y formas (Castells, M., 1983, p. XVIII).

La crisis urbana que estalló en todas partes del mundo en la década de 1960, constituyó una de tantas señales de que el prolongado auge económico que tuvo lugar en los países industriales avanzados durante el periodo posterior a la guerra estaba llegando a su fin. Diversas reafirmaciones del poder de los países menos industrializados, como la guerra de Vietnam y el surgimiento de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), comenzaron a desafiar el viejo orden global que había ayudado a sostener el específico orden urbano de las grandes metrópolis capitalistas que constituían los centros de control nacional y regional de la economía global. Hacia 1974, la economía mundial había alcanzado su punto de mayor decadencia desde la Gran Depresión, lo que llevó a replantearse estrategias económicas y organizativas que pudieran conducir a la recuperación de la economía y a lidiar eficazmente con el malestar generalizado (Soja, E., 2008, p. 150). La crisis urbana de la década de 1960 puso en evidencia la profunda debilidad y las serias lagunas de las teorías y las prácticas urbanas que se habían desarrollado durante el siglo anterior.

En Estados Unidos las antiguas ciudades industriales se vieron enfrentadas al deterioro físico de los *downtowns* y la diseminación de la ruina a través de millas de barrios alrededor del núcleo central. Los proyectos masivos de *limpieza* financiados por la renovación urbana fracasaron en la producción de un renacimiento urbano, y todas las mejoras introducidas por los programas federales de concesiones fueron ensombrecidas por el crimen, las revueltas y los disturbios sociales. Los candidatos republicanos y los medios de comunicación retrataban a las ciudades como líneas de fuego de la violencia y los problemas raciales, de modo que términos como *gueto*, asistencia social, infra clase, crimen e *innercity* constituyeron un todo de imágenes intercambiables (Judd, D., 2003, p. 54).

La gran mayoría de las teorías acerca de la ciudad y de su especificidad espacial desarrolladas anteriormente se encontraban orientadas a la búsqueda de la regularidad y el orden, por lo que resultaron insuficientes para abordar los *nuevos* fenómenos (ahora percibidos) caracterizados por el desorden, la discontinuidad y el caos. Así que cuando el orden urbano comenzó a descomponerse en muchas de las metrópolis modernas, como Los Ángeles, Nueva York, París y la Ciudad de México, entre otras, el material desarrollado anteriormente, que pudiera ayudar a entender y abordar el tema era escaso. Esto llevó a la búsqueda de nuevos enfoques que sirvieran para comprender las nuevas dinámicas emergentes que se suscitaban en el espacio urbano capitalista. La mayoría de ellos se centraron en los escritos de Marx y Engels, que si bien no se ajustaban estrictamente a las ciudades, se encontraban más orientados en las cuestiones de desorden, discontinuidad, revueltas sociales y crisis económicas que las corrientes dominantes de los estudios urbanos. En este sentido apareció una variante neomarxista de los estudios urbanos con la intención de interpretar tanto la crisis urbana como los procesos de urbanización y producción social del espacio público. Esta escuela neomarxista influiría y politizaría profundamente el saber urbano hasta la actualidad mediante un centrado interés en la metrópolis fordista-keynesiana, las aglomeraciones de producción a gran escala, el consumo de masas, las prácticas de bienestar social y el poder gubernamental (Soja, E., 2008, p. 152). Una consecuencia de esta manera de estudiar la planificación y las políticas urbanas asociadas a ella fue el surgimiento de un interés generalizado en el consumo colectivo, en lugar del énfasis en los procesos de producción conformadores de la ciudad capitalista. Los estudios desde esta perspectiva buscaban comprender el consumo de masas y el consumismo,⁴ la consolidación del Estado de bienestar centralizado, la suburbanización masiva, el rápido crecimiento de la clase media y la cada vez mayor fuerza política de los nuevos movimientos sociales organizados en

⁴ En un principio, la ciudad era un núcleo productivo, pero esa producción se realizaba en un mercado externo, más allá de ella misma, sus habitantes no constituían un mercado para los productos que ellos producían ya que sólo tenían acceso a un consumo de subsistencia. El propio desarrollo del sistema hace que ese estado se convierta en un obstáculo; para mantenerse vigente, el sistema requiere que toda la población tenga acceso a los objetos de goce [...] que los objetos se conviertan en una realidad necesaria no sólo para el capital, sino para el individuo. Por lo tanto, es necesario que la ciudad sea no sólo una unidad productiva sino, sobre todo, una unidad de consumo (González, C., y Torres, R., 2012, p. 62).

torno al género, la raza y la etnicidad, así como también la de aquellos vinculados a la ubicación geográfica dentro de la fábrica urbana que crecía de forma descontrolada (Soja, E., 2008, p. 153). En este periodo, los asuntos relacionados con el medio ambiente permanecieron en un segundo plano, lo que muestra que, si bien el lente para estudiar la ciudad había cambiado considerablemente, seguían sin observarse las diversas interacciones que se generaban entre los diferentes sistemas —estructurales y humanos— que conformaban la ciudad, es decir, la urbe como un *metasistema*.

Así, en la medida en que el espacio urbano era concebido de forma cada vez más generalizada como el contexto especializado para el consumo colectivo, las políticas públicas orientadas al desarrollo urbano comenzaron a ser definidas principalmente en función de la lucha por los bienes y servicios de consumo colectivo que enfrentaba al Estado local y regional, contra las estrategias de empoderamiento de los nuevos movimientos sociales urbanos. De este modo, se generaba una constante tensión en el espacio urbano, que giraba en torno a las diferencias de poder entre clases sociales, entre hombres y mujeres, entre Estado y sociedad civil; una tensión que se manifiesta y se lleva a cabo en y alrededor de la especificidad espacial del desarrollo urbano (Soja, E., 2008, p. 154).

Para Soja, al analizar la segunda mitad del siglo xx de forma retrospectiva, resulta difícil encontrar un libro que haya tenido una influencia tan importante sobre la agenda de disciplinas tan diferentes como el libro *Social Justice and the City*, de David Harvey (1973). En él, Harvey describió la ciudad capitalista como “una máquina generadora de desigualdades por su propia naturaleza, que crea un terreno fértil para el empeoramiento acumulativo de las injusticias, en el contexto de las geografías urbanas y de las interrelaciones de los procesos sociales y la forma espacial” (Harvey, D., en Soja, E., 2008, p. 165). Harvey especificó esta dinámica redistributiva a partir de las operaciones normales del mercado libre en relación con la tierra, el trabajo, el comercio minorista y las finanzas. Y agregó que

estos mercados-libres-generadores de desigualdad, no surgen a través de la corrupción o de la conspiración sino, fundamentalmente, como producto de las convenciones habituales del mercado y de la competencia, de cómo fun-

ciona la economía del espacio urbano libre de restricciones a fin de lograr la máxima eficiencia organizativa para el desarrollo capitalista (p. 165).

Según Soja, Harvey llegó al final de sus formulaciones liberales universales con la enorme frustración de que la organización de poderes que conforman la ciudad difícilmente cambiaría, debido al persistente dominio de los modos de *funcionamiento normal* de la ciudad capitalista (p. 166).

Por otra parte, Soja, siguiendo a Chambers (1990), plantea un cambio en las ciudades que se sucede a partir de la década de 1960 a la que denomina *postmetrópolis*, la cual no puede ser abordada y estudiada como una extensión geohistórica de las anteriores (p. 208).

[...] ya no podemos cartografiar la metrópolis moderna, debido a que ya no podemos asumir que conocemos sus extremos, sus fronteras, sus confines, sus límites. Representar la ciudad como una unidad geográfica, económica, política y social discreta enraizada en su entorno y en su *hinterland* resulta más difícil que nunca. Los límites de la ciudad se están volviendo más porosos, entorpeciendo nuestra habilidad para trazar líneas claras entre lo que se encuentra dentro de la misma en tanto opuesto a lo que se ubica fuera, entre la ciudad y el campo, las zonas residenciales de las afueras y lo que no es ciudad [...] entre la ciudad real y la ciudad imaginaria intercede una confusión cada vez mayor, que convierte a la ciudad tanto en una realidad imaginaria o simulada como en un lugar real (p. 222).

La postmetrópolis actual se caracteriza por poseer una amplia periferia urbana compuesta por una interminable cantidad de suburbios. Algunos de los lugares de esta red expansiva son abandonados en la medida en que son considerados monumentos obsoletos que pertenecen a una era previa de la modernidad formando las nuevas ruinas de la ciudad. Otros lugares son reconstituidos como paisajes urbanos simulados y *estetizados*, *museificados* y *gentrificados*. Otros se vuelven poco más que puntos de intersección, estaciones, cruces, no lugares⁵ o lugares de transición de una red

⁵ Concepto que acuñó el antropólogo francés Marc Augé para referirse a los lugares de transitoriedad que no tienen suficiente importancia para ser considerados como *lugares*; en los que surge la incertidumbre respecto al futuro, la inseguridad. Ejemplos de ellos son las instalaciones necesarias para la circulación acelerada de

mundial. Aquellos que no juegan ningún papel en la nueva metrópolis se vuelven virtualmente invisibles al ser insertados en otros discursos; algunos de ellos son demonizados adjudicándoles la figura del enemigo interno, constituyendo de este modo poblaciones flotantes de nómadas urbanos, portadoras de pobreza, decadencia, enfermedad, drogas, crimen y violencia (p. 223).

A una velocidad acelerada, cada centro urbano individual, desde el más grande hasta el más pequeño, parece contener de forma creciente el mundo entero dentro de sí, creando los espacios urbanos más culturalmente heterogéneos que jamás se hayan visto, haciendo del discurso sobre la *globalización* una de las aproximaciones más reveladoras a fin de comprender los nuevos procesos de urbanización. “La postmetrópolis puede ser representada como un producto de la intensificación de los procesos de globalización, a través de los cuales y de forma simultánea, lo global se está volviendo local y lo local se está volviendo global” (Soja, E., 2008, p. 224). Una combinación similar de descentralización y recentralización está teniendo lugar a escala global en el marco de lo que es denominado nueva división internacional del trabajo, por la que unas pocas regiones del Tercer Mundo, que antes eran pobres, se transforman en Países de Reciente Industrialización y, por la que el Segundo Mundo se desintegra en un nuevo tipo de periferia y muchas regiones del Primer Mundo sufren una desindustrialización y decadencia generalizadas (p. 225). Como ha sido posible observar hasta aquí, la cantidad de sistemas y la interrelación generada entre sus partes ha sufrido —independientemente de si en su época fueron estudiadas o no— variaciones muy diversas y presentan, en la actualidad, diversos fenómenos emergentes de alta complejidad, con un alcance más allá de lo local o regional, de trascendencia global.

personas y bienes (vías rápidas, empalmes de rutas, aeropuertos) así como los medios de transporte mismos o los grandes centros comerciales, o también los campos de tránsito prolongado donde se estacionan los refugiados del planeta (Augé, M., 1996, p. 40, citado en Utrilla, S., 2013, p. 5).

<i>Evolución de la ciudad sistémica compleja</i>			
	<i>Periodo</i>	<i>Ciudad representativa</i>	<i>Características</i>
Ciudad antigua	Alrededor del año 8000 a.C.	Jericó y Çatal Hüyük	Sistemas estructurales simples, pocas relaciones y usualmente locales, sistemas humanos simples basados en creencias comunes y organización estable basada en la igualdad.
Ciudad-Estado	Alrededor del año 3000 a.C.	Ciudad sumeria de Ur	Sistemas estructurales medianamente complejos, crecimiento de las relaciones locales y externas, sistemas humanos medianamente complejos y liderazgo y control estables basados en las creencias comunes.
Ciudad moderna	Inicios del siglo XIX	Manchester	Sistemas estructurales complejos, crecimiento de las relaciones externas y locales, sistemas humanos más complejos debido a la nueva reestructuración del trabajo y de clases, cambios en la identidad individual, multiculturalidad, liderazgo complejo derivado de los sistemas sociales y políticos emergentes, surgimiento de instituciones específicas para el control de los sistemas.
Postmetrópolis	A partir del año 1960	Londres y Nueva York	Sistemas estructurales altamente complejos, relaciones comerciales y sociales globales, interculturalidad, sistemas humanos altamente complejos basados en la diversidad de ideas y creencias, centros emergentes, identidades complejas desarrolladas a través del consumo y las relaciones virtuales, liderazgo altamente complejo y surgimiento de gran cantidad de instituciones para el control de los sistemas.

FIGURA 5. *Tabla que resume las etapas de evolución de la ciudad sistémica aquí planteada.*

Evolución de la ciudad en América Latina

América Latina es la región del mundo con mayor porcentaje de población urbana. Según señala Alicia Bárcena, “en el año 2000, la población urbana de América Latina y el Caribe ascendió a 390 millones de habitantes, en tanto que la población rural era de 127 millones. La urbanización pasó de un 71% de la población en 1990 a un 75% en el año 2000” (2001, p. 52).

Como ya hemos visto, los miembros de la Escuela de Chicago utilizaron diversos modelos para representar los principios de restructuración de las ciudades estadounidenses. Sin embargo, las ciudades latinoamericanas en particular no atravesaron el proceso de urbanización de la misma manera que lo hicieron las primeras ciudades industriales de Europa y Estados Unidos. En los últimos 30 años se han desarrollado diversos modelos sobre las tendencias de estructuración urbana en las ciudades latinoamericanas: Meyer y Bähr (2001) esbozaron el caso de Santiago de Chile, Michael Janoschka (2002) lo hizo en la ciudad de Buenos Aires y Axel Borsdorf (2002) desarrolló el suyo basado en estudios realizados en Santiago, Lima, Quito y Ciudad de México. Estudiando los diferentes modelos y como resultado de sus investigaciones, Bähr, Janoschka y Borsdorf llegaron a un modelo común (2002) que representa los cambios generales por los que pasó la mayoría de las ciudades de la región (Borsdorf, A., 2003, p. 38).

A partir de ello, Axel Borsdorf, en “Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana”, publicado en la revista *EURE*,

plantea cuatro épocas en la que se pueden observar cambios importantes en la estructuración de las ciudades latinoamericanas.

La primera de ellas, señalada por Borsdorf, es la época colonial, que se plantea a partir del descubrimiento y colonización de la región y la subsecuente fundación y planificación de ciudades en los territorios prehispánicos. Estas primeras ciudades fueron ubicadas en el centro de sus regiones administrativas, en valles y cuencas con condiciones de clima sano (p. 40).

La plaza mayor, denominada originalmente plaza de armas, constituía tanto el centro de cada ciudad como la estructura clave para la red de calles urbanas. Además, la plaza actuaba como el núcleo de la vida social. La posición social de cada uno de los ciudadanos estaba determinada por la distancia de su casa respecto de la plaza principal. La pendiente social y funcional desde el centro a la periferia se reflejaba en la estructura social circular de los barrios. Cerca de la plaza estaba instalada la aristocracia, formada por las familias de los conquistadores, los funcionarios de la Corona y los encomenderos o grandes hacendados. El círculo siguiente era ocupado por la clase media, formada por comerciantes y artesanos. En este barrio se ubicaba por lo general el mercado municipal. En el último círculo, el más periférico, vivían los blancos pobres, los indios y los mestizos.

De esta manera, una fuerte centralización, un gradiente social centro-periferia y el principio de una estructuración socioespacial en círculos son las características de la ciudad colonial en Hispanoamérica (p. 40).

La segunda época de la que habla Borsdorf, la ciudad sectorial, se encuentra establecida entre los años 1820 a 1920. En las primeras décadas del siglo XIX, muchas de las colonias españolas en el Nuevo Mundo lograron su independencia y los cambios políticos y económicos surgidos de ello causaron una restructuración de lo urbano, en especial en la estructura social y económica. A muchos de los recién formados Estados comenzaron a llegar diversos inmigrantes europeos, en su mayoría comerciantes, industriales, artesanos y agricultores. Asimismo, algunas modas urbanísticas como el *boulevard* francés denominado *alameda* llegaron a los nuevos Estados (p. 41).

El principio de estructuración espacial más típico de esta época es la diferenciación sectorial orientada a estructuras lineales. En el modelo, este principio se evidencia claramente en el crecimiento de los sectores de la clase alta, que se orientó al *boulevard* principal, y en el desarrollo de las primeras zonas industriales, establecidas cerca de las líneas ferroviarias que conectaban la ciudad con el resto de cada país. Hasta 1920 la industrialización no estaba muy desarrollada [...] no obstante, los primeros barrios obreros se desarrollaron en las casas abandonadas por la clase alta, bajo la forma de conventillos, tugurios o vecindades. El desarrollo sectorial rompe la estructura circular de la ciudad colonial (p. 42).

Según plantea Ricardo Pérez Montfort, en México y más particularmente en el Distrito Federal,¹ el principal polo de atracción era sin duda la Ciudad de México. Recorrer sus calles, un tanto pueblerinas y otro tanto afrancesadas, implicaba tarde o temprano entrar en contacto con sus fuentes de recreación. Pérez explica que Adalberto de Cardona, en su guía *México y sus capitales* del año 1895, dedicó un apartado especial a la ciudad, en la que se observaba el afán por quererse comparar con otros lugares del mundo que ya tenían una fama probada en la cultura occidental:

En México, así como en la mayoría de las poblaciones latinas, sobre todo en París, el gusto y la comodidad, la iluminación con la luz solar, la ventilación y la alegría, el arte y el lujo en los detalles y la variedad indefinida en los órdenes clásicos, uniformados o modificados por la inspiración de la época, presiden las grandes construcciones. Abundan los establecimientos de beneficencia e instrucción, centros científicos, tribunales, sitios históricos, templos, monumentos, paseos, panteones, edificios notables de propiedad particular, teatros, hipódromos y demás lugares de *sport* y recreo (Pérez, R., 1999, p. 58).

Sin embargo, estos elementos de identificación con lo europeo refinado contrastaban con un panorama no tan halagador, como la descripción que

¹ Que contaba con cerca de 450,000 habitantes, 213,856 hombres y 225,913 mujeres, y que constaba de cuatro ciudades, dos villas, 148 pueblos, 37 haciendas y 71 ranchos (Pérez, R., 1999, p. 57).

hiciera Artemio de Valle Arizpe de ciertos lugares cantinescos y de farándula, visitados cotidianamente por parroquianos nacionales:

Mesillas corrientes de pinotea llenas de pringue y con quemaduras abundantes [...] taburetes de duro asiento y también de palo blanco sin pintar [...] velas de sebo en chorreados candeleros de barro o bien de hojalata, vasos toscos de vidrio texcocano; copas desiguales, despostilladas, botellones grasosos [...] piso sucio regado de colillas apestosas, de papeles despedazados [...] sólo estiércol faltaba para que fuese completa la inmundicia; en las telarañosas paredes, viejas litografías ya decoloradas, y en todas partes las exhalaciones fétidas de la letrina (De Valle Arizpe, 1988, p. 215, en Pérez, R., 1999, 58).

El Porfiriato se empeñó en mejorar la imagen de la ciudad, lo que se veía reflejado en las descripciones patrocinadas por el gobierno, que se referían a una ciudad moderna con calles anchas y rectas, con aceras empedradas y casas de apariencia magnífica, así como palacios y establecimientos de fachadas majestuosas. Una ciudad que contaba con diversos establecimientos públicos, científicos y literarios, como el jardín botánico anexo al Palacio Nacional, varias bibliotecas, paseos y jardines. Estas descripciones aludían a una zona delimitada en la que se encontraban ciertos espacios, como la Alameda, el Zócalo, el Paseo de la Reforma, Chapultepec y los jardines de San Francisco, Bucareli, el Tívoli de San Cosme, el de Ferrocarril y el Eliseo, el de Petit Versalles, Chateau de Fleurs, la Retama, Jamaica, Quintas del Carmen y el Jordán. Sin embargo, por más que se pretendiera bautizar los parques y jardines con nombres franceses, éstos no dejaban de mostrar su condición tradicional y local (Pérez, R., 1999, p. 58) reflejada en los sones, pregones y letanías que retratan la cultura popular de diversos personajes que nos son familiares y que han subsistido en el tiempo, como lo son los comerciantes ambulantes, el tamalero, el merengero y hasta el ropavejero, entre otros (Reyes, L., 2003, p. 317). Ir a la Alameda o a Chapultepec los días de asueto hacía escribir a los visitantes extranjeros pasajes como el siguiente:

En la Alameda hay concierto público los domingos y los jueves. Muy buenas bandas militares o la de la Policía ejecutan trozos selectos, casi siempre de

música italiana. En las calzadas más inmediatas sombreadas por grandes telas, la concurrencia encuentra asientos de alquiler y los que gustan de hacer ejercicio van y vuelven escuchando música gratuitamente [...] De mil ojos negros se desprenden miradas incendiarias, y mil labios rojos nos hacen pensar en el Paraíso de Mahoma (Dollero, 1911, p. 90, en Pérez, R., 1999, p. 58).

Asimismo, deambular por las calles y callejones adoquinados cercanos al centro era toda una invitación al regocijo. Empezando por la famosa calle de Plateros, cruzar el Zócalo hasta dar con el Paseo de la Cadena, de ahí seguirse hasta la Plaza de Loreto y regresarse por un costado de San Ildefonso a Donceles hasta dar con la Plazuela de Santo Domingo. Las calles y parques parecían territorio de todos. Armando de María y Campos describió estas diversiones un tanto aristocráticas de ir a ver a los demás, y a dejarse ver por ellos: “El rico *leit-motiv* de esta nota elegante son las mujeres guapas cruzando el bulevar [...] En todo el medio día la procesión flamante de mujeres y de autos parece no acabar [...] Las mujeres en auto, los tobillos cruzados en una blanca equis de erotismos calados bajo sus rizos blondos parecen no pensar” (1921, pp. 23-24, en Pérez, R., 1999, p. 59). Dar la vuelta por aquellos lugares resultaba, pues, un llamado al recreo de la pupila y el alma. Sin embargo, la cosa cambiaba cuando las caminatas se alejaban de las primeras cinco calles aledañas al Zócalo, donde se hacía evidente la otra ciudad, que contrastaba con el modelo de ciudad blanca representado en las ciudades occidentales. Según expone Pérez, un viajero español que visitó la ciudad en los primeros años del siglo xx contaba que al traspasar la Avenida Poniente 4, también conocida como la Calzada del Calvario, el cuadro se había modificado:

Ya no había pavimentación de asfalto sino empedrado un poco perfecto en el cual los pesados carros formaban grandes hoyos que se volvían baches; ya no había banquetas de cemento sino lajas de piedra mal unidas la una a la otra, que nos salpicaban lodo a cada momento, cuando pisábamos alguna que se movía. Ese mismo viajero español se encontró con [...] pobres casuchas de adobe, bajas, amenazando ruina, y llenas a más no haber, de familias, si es que se puede conceder ese sagrado nombre al conjunto de amasios, concubinas, meretrices de las últimas capas sociales y frutos de uniones ilegítimas

[...] reunidos en un ambiente, malsano e inmundo por la suciedad y por el vicio (Dollero, 1911, p. 18, en Pérez, R., 1999, p. 59).

En esa época, lo que se entendía entonces como diversiones públicas eran más bien aquellos acontecimientos que podían romper con la cotidianidad de los ciudadanos de clase media, proporcionándoles algún tipo de goce estético o esparcimiento. Rara vez la connotación de diversión pública —al igual que en las ciudades occidentales— incorporaba a los marginados, a la plebe, al llamado populacho, que no era considerado de estar dentro de los estrechos márgenes que entonces limitaban la idea digno de pueblo mexicano. Éste se encontraba formado principalmente por hombres y mujeres que contaban con posesiones, sabían leer y escribir, y se consideraban herederos de una cultura mestiza o criolla más identificada con el mundo occidental que con las raíces indias. Así, para el disfrute, además de pasear en el centro, la ciudad contaba con establecimientos especiales como “el circo, los teatros, las carpas, los toros, los primeros cines, una que otra sala de conciertos, el frontón, los hipódromos de Peralvillo y de Indianilla, cantinas, restaurantes, cafés y desde luego para aquel populacho: las pulquerías” (Pérez, R., 1999, p. 60).

Volviendo a la caracterización de Borsdorf, la tercera época que señala, la ciudad polarizada, se sitúa entre los años 1920 a 1970. Durante esta época se desarrolló una política hacia dentro, que apuntaba a la sustitución de las importaciones mediante industrias en control del Estado. La industrialización creció rápidamente alrededor de las vías ferroviarias y las carreteras, lo que fortaleció algunos sectores (p. 42).

En las primeras décadas de esa época, los barrios de la clase baja y de grupos marginales se expandieron en el centro a través de estructuras en forma de pasaje, llamadas *cité* o casita en Chile y vecindad en México. Poco tiempo después nacieron los barrios marginales periféricos: callampas, barriadas, villas miseria, localizados tanto en nichos no edificados dentro del perímetro urbano como en lotes aislados fuera de la ciudad [...]. Al otro lado de la ciudad, los ricos se alejaban cada vez más del centro. Hacia el final de esta época nacen los primeros centros comerciales, como réplicas de los *shopping centers* estadounidenses, y rápidamente devinieron en focos de crecimiento de

nuevos barrios de lujo [...] fueron construidas torres de departamentos bien protegidas por servicios de seguridad, y se comenzaron a cerrar las primeras calles mediante barreras y cercos. En esa época, la polarización resultó el principio de estructuración espacial más importante (p. 43).

Si bien los cambios generados en esta época modificaron algunas de las costumbres de la clase media y alta en las ciudades latinoamericanas —por ejemplo, de pasear en la Alameda a ir al Mall—, éstos no supusieron un cambio considerable en el orden social que se desarrolló en la época anterior sino, más bien, una extrapolación de los barrios de clase baja hacia los sectores periféricos de la ciudad.

Finalmente, la época más reciente señalada por Borsdorf, la ciudad fragmentada, se sitúa desde el año 1970 hasta el día de hoy. En esta época, aunque los principios estructurales del pasado como la sectorial lineal y el crecimiento celular continúan vigentes, lo hacen de una forma marcadamente distinta a las épocas anteriores. En este periodo tanto el ferrocarril —considerado como el motor del crecimiento lineal en el siglo XIX— como las autopistas centrífugas perdieron importancia. En su lugar creció la construcción de autopistas interurbanas con el fin de facilitar el tráfico, por lo que las zonas periféricas y periurbanas volvieron a ser atractivas para las clases medias y altas. Por una parte, estas extensiones de autopistas acentuaron las estructuras lineales y por otra, constituyeron un antecedente para la formación de estructuras fragmentadas de nodos que hoy son los más notables en el perímetro urbano:

Se puede denominar a este principio como fragmentación, una nueva forma de separación de funciones y elementos socioespaciales, ya no —como antes— en una dimensión grande (ciudad rica-ciudad pobre, zona habitacional-zona industrial), sino en una dimensión pequeña. Elementos económicos y barrios habitacionales se dispersan y mezclan en espacios pequeños: urbanizaciones de lujo se localizan en barrios muy pobres; centros de comercio se emplazan en todas partes de la ciudad; barrios marginales entran en los sectores de la clase alta. Este desarrollo se hace posible solamente a través de muros y cercos, barreras con que se separan y aseguran contra la pobreza las islas de riqueza y exclusividad (p. 44).

En algunas ciudades, en lo que se podría señalar como el extremo de la segmentación urbana, se han desarrollado proyectos urbanísticos cerrados de grandes dimensiones (más de 1,600 hectáreas), específicamente diseñados como ciudad-pueblo para las clases altas, en los que se integran en un solo espacio cerrado todos los servicios urbanos necesarios en un único lugar: vivienda, comercio, escuelas, hospitales, centros comerciales y recreativos. El más grande de estos proyectos, El Nordelta, se encuentra en Buenos Aires, Argentina, y está planificado como ciudad-pueblo para aproximadamente 80,000 habitantes de clase alta (Janoschka, M., 2002). Mientras que, en São Paulo, es proyectada Alphaville, un área gigante, amurallada y asegurada por sofisticadas instalaciones de seguridad, que ofrece a sus habitantes centros de comercio, espacios de entretenimiento y puestos de trabajo en los sectores de comercio, servicios y también en el sector secundario.

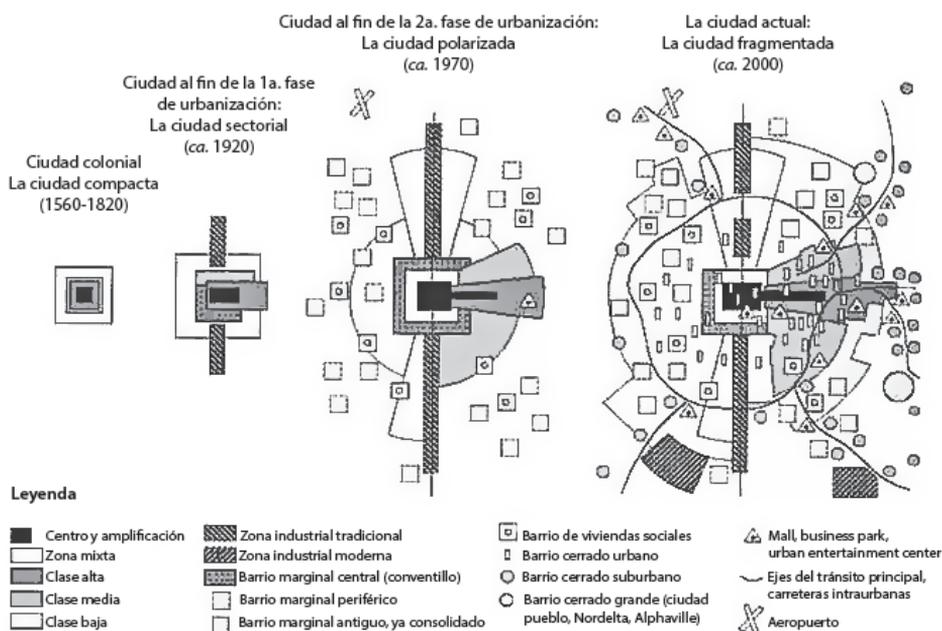


FIGURA 6. Modelo de transformación de la ciudad latinoamericana adaptado por Borsdorf, Bähr y Janoschka (Borsdorf, A., 2003, p. 39).

En su ensayo “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”, publicado en 2002 en la revista *EURE*, Michael Janoschka pone en evidencia el carácter marcadamente insular de las nuevas formas urbanas de las ciudades latinoamericanas, en las que se observa la tendencia cada vez mayor a la segregación y la división, lo que denomina *la ciudad de las islas*. Janoschka explica una serie de factores que dominaron el crecimiento y la construcción urbana en el contexto latinoamericano, ellos son:

[...] la difusión de complejos habitacionales vigilados para las clases acomodadas (de la clase media en adelante) en el espacio metropolitano, cercanos a vías de acceso vehicular preferenciales (autopistas y avenidas); la distribución de hipermercados, *Shopping Malls* y *Urban Entertainment Centers* en forma dispersa por toda la región urbana, creando una nueva división espacial de cultura y consumo, que conduce a una descentralización de las funciones urbanas; la instalación de escuelas y universidades privadas en cercanía a las nuevas áreas residenciales privadas; la tendencia a construir complejos habitacionales vigilados cada vez más grandes; la modificación del significado de la infraestructura de transporte; la suburbanización de la producción industrial o el nuevo asentamiento de empresas industriales y logísticas en la periferia; y finalmente, el creciente aislamiento y accesibilidad de los barrios de la clase baja. En la práctica esto representa una pérdida territorial *de facto* para el Estado, que en los últimos años se ha agudizado (Janoschka, M., 2002, p. 23).

Como bien hemos mencionado, los movimientos sociales surgidos en diferentes partes del mundo en la década de los setenta del siglo pasado, tales como la globalización capitalista, las nuevas tecnologías y un nuevo sentido de otredad e identidad generado a partir del consumo, promovieron en la vida cotidiana de esta época una serie de fenómenos complejos. De éstos, apenas comenzamos a entender tanto sus características como sus procesos, mas no así sus consecuencias en las sociedades y las ciudades futuras. Entre dichas consecuencias se encuentran: la multiplicidad espacial, temporal y relacional, la intensificación del pasado reflejado en la aparición de lo *retro* y lo *vintage*, la multiplicación y obsolescencia de las relaciones

reflejada en el incremento de los contactos virtuales más que reales y la demanda cada vez mayor de contar con objetos que funcionen como mediadores entre nosotros y nuestras realidades, el cambio de la noción de niñez que deja atrás la idea moderna del adulto pequeño o de alguien que debe madurar, de principios de siglo xx, y cambia a un ser que descubre rápidamente la vulnerabilidad de los adultos y deambula por una multiplicidad de figuras identificadoras (personajes de TV, abuelos, líderes de la música popular, etc.), la inmediatez derivada de la enorme cantidad de experiencias a las que nos encontramos expuestos en diversos niveles, lo que nos lleva a aburrirnos rápidamente de lo nuevo y exigir experiencias aún más nuevas —ejemplo de ellos son los celulares, que la gente desecha después de usar por un corto tiempo debido a que salió al mercado algo más nuevo, así sea insignificante como el color, pantallas un poco más grandes o una ligera diferencia en la resolución de la cámara— y el tránsito de ciudades globales a células globales: casas con dispositivos conectados a la red en cada habitación e individuos con dispositivos móviles con capacidad de conectarse a la red en cualquier parte.

Ante lo visto hasta aquí, podemos sostener que el concepto principal mediante el cual podemos describir lo que sucede en las ciudades actuales, en particular en las urbes latinoamericanas, es el de segregación, entendida desde Matilde Malizia como “el proceso de concentración colectiva de grupos sociales o demográficos en determinadas partes de la ciudad” y agrega que “la segregación es la tendencia de organizar el espacio en zonas con fuerte homogeneidad social interna y fuerte disparidad social entre ellas en términos de diferencia y jerarquía” (Malizia, M., 2011, p. 7). Según Malizia, podemos reconocer diversos tipos de segregación: social, económica, cultural, residencial y urbana por mencionar algunas, que se relacionan entre sí:

[...] la segregación urbana es el resultado de un proceso sociohistórico que reúne a personas que comparten características sociales, económicas, políticas, culturales y/o étnicas en un determinado territorio de baja valoración económica y reducida dotación de infraestructura y servicios. Sus causas pueden ser estructurales o relativas a los actores sociales. Entre las primeras se encuentran la polarización social, el aumento de la pobreza y los he-

chos delictivos, y cierta tendencia impulsada por los desarrolladores urbanos. Por otra parte, las causas relativas a las personas se refieren al escaso o nulo contacto entre los residentes de distintos barrios, tal como es el caso de la relación entre los residentes de las urbanizaciones cerradas y sus vecinos próximos (p. 8).

Podemos plantear hasta aquí que, estructuralmente hablando, los sistemas materiales de las ciudades tanto en Occidente como en Latinoamérica se han desarrollado de maneras relativamente similares, a partir de elementos comunes como el centro, la plaza, el mercado y el templo, entre otros. Sin embargo, los sistemas humanos —sociales, culturales, políticos y económicos— albergados por éstos generan diversos fenómenos emergentes, que en conjunto han transformado la manera de vivir la ciudad de maneras muy diversas. Entender los cambios urbanos desde el estudio de los sistemas humanos puede hacerse desde diversas ópticas, entre las que destacan, como puede entenderse en el presente texto, la sociológica, la capitalista y la antropológica.

Complejidad urbana y sistemas de movilidad

Si queremos comprender realmente la manera en que se construye y vive una ciudad, no podemos hacerlo desde una visión única, ya sea esta material, social, capitalista o antropológica; sino que debe verse a partir del conjunto de sistemas que confluyen en ella, en relación con todos los actores sociales que en ella se desarrollan, que le dan vida y que, de alguna manera, la transforman. Siguiendo esta idea creemos necesario destacar un elemento urbano común en el que se interrelacionan de diversas maneras las visiones anteriores y ha sido responsable en buena medida de la transformación de la ciudad contemporánea, por lo que consideramos que merece una mención propia: nos referimos al automóvil y al conjunto de sistemas generados por éste.

Si bien tendemos a pensar que los problemas de tráfico que aquejan a las grandes ciudades de nuestra época son resultado de la proliferación de automotores a partir de la era industrial, la verdad es que varios problemas derivados del tráfico ya estaban presentes en la Antigüedad.

Sin embargo, como otras características vistas anteriormente, los problemas de tráfico nunca habían estado presentes en la escala en que los encontramos actualmente en nuestras ciudades. Ya en eras modernas, la vida cotidiana anterior a la producción industrial del automóvil era muy distinta; las personas se encontraban a pocos minutos de la estación de ferrocarril, a unos pasos de las tiendas y a unos minutos del campo. Cuando el automóvil apareció alrededor del año 1900, estaba limitado a pequeñas

minorías, y no fue sino hasta 1913, cuando Henry Ford introdujo la producción en cadena en su fábrica de Highland Park, que el automóvil se hizo asequible para las masas. Peter Hall explica que los pioneros en el *boom* que supuso la producción en masa del automóvil fueron los estadounidenses: “En 1927, construían el 85% de los autos en el mundo y podían alardear de tener un auto por cada cinco personas, uno por cada dos familias” (Hall, P., 1996, p. 287). A partir de mediados de los años veinte, la motorización había incidido en las ciudades estadounidenses de una manera que el resto del mundo no viviría sino hasta los años cincuenta y sesenta del siglo pasado. En las ciudades europeas la revolución del automóvil tardó mucho más en llegar. Según Hall, hasta la segunda Guerra Mundial sólo 10% de la población europea contaba con un auto, la primera cadena de montaje automotriz en Gran Bretaña se introdujo 20 años más tarde que la Ford en Detroit, mientras que en Alemania comenzaron a producirse autos en Wolfsburg hasta 1940, y éstos eran producidos con fines bélicos por lo que no llegaron a los hogares alemanes sino hasta mucho después de la guerra. Así que en muchas ciudades europeas no fue sino hasta la década de los sesenta cuando el automóvil comenzó a incidir en el paisaje y el modo de vida de las concentraciones urbanas (p. 292).

Ya para 1923 los colapsos de circulación eran tan grandes, que en algunas ciudades se había comenzado a pensar en prohibir su circulación en los centros urbanos. Por otra parte, para finales de la década de 1920, gracias a un estudio sociológico realizado por el matrimonio de Robert Staughton y Hellen Merrel, *Middletown: A Study in Modern American Culture* (1959), se constató que la posesión del automóvil permitía al trabajador común vivir más lejos de su lugar de trabajo. Este hecho influyó profundamente en el surgimiento y desarrollo de los sistemas asociados al automóvil —estaciones de servicio, calles y autopistas— y con ello en el futuro de las ciudades. Gracias al automóvil, los barrios residenciales de las afueras comenzaron a crecer a una mayor velocidad que los centros urbanos, cosa que los urbanistas acogieron con gran entusiasmo. Por ejemplo, los barrios suburbanos de Nueva York crecieron 67% mientras que el centro sólo lo hizo 29%. El volumen de tráfico que circulaba por las calles de la ciudad iba en aumento, lo que requirió que en determinado momento éstas tuvieran que ser ensanchadas y mejoradas para facilitar dicha invasión (p. 288). A finales de

la década de 1920, no existían aún las autopistas, siendo la excepción más sobresaliente la ciudad de Nueva York, en donde Frederick Law Olmsted utilizó el sistema de vía arbolada dentro del parque (*parkway*) de una manera totalmente original (Hall, P., 1996, p. 119) al aplicarlas como carreteras de acceso limitado pensadas para el tráfico de coches privados, diseñadas para ser una experiencia creativa (p. 120). Este tipo de vía fue adoptada entonces por diversos arquitectos de paisaje en la planificación de parques y nuevas áreas residenciales.¹

Por otra parte, Hall explica que un personaje importante que influyó en la transformación de las ciudades fue Robert Moses —el gran constructor de Nueva York— quién (aprovechando la *State act* de 1924, que él mismo había redactado para tener poderes sin precedentes para apropiarse de tierras):

[...] consiguió que sus autopistas cruzaran las estimadas tierras de los millonarios de Long Island con la idea de que los ciudadanos de Nueva York tuvieran acceso a las playas del océano, [y agrega que], sin importar cuáles fueron las razones iniciales una vez que quedaron conectadas por el puente Triborough, formaron una amplia red de vías urbanas que hicieron posible que las personas que trabajaban en Manhattan pudieran trasladarse diariamente a sus casas que se hallaban a 20 o incluso 30 millas de distancia: tres o cuatro veces más del radio que cubría el sistema de metros (289).

Esto supuso, como habíamos comentado, la extensión centrífuga de los sistemas urbanos en relación con el modelo urbano hasta entonces vigente.

Por su parte, Charles Montgomery en *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*, plantea que otro personaje que influyó en el crecimiento de la ciudad motorizada fue Miller McClintock (primer estadounidense en obtener un doctorado en tráfico de Harvard en 1924). La idea inicial de McClintock era que debía restringirse el movimiento de los autos a partir de estrictas reglas como los límites de velocidad (Montgomery, C., 2013, p. 72). Sin embargo, como lo expone Montgomery:

¹ Se puede considerar como la primera autopista a la Long Island Motor Parkway (1906-1911) de William Vanderbilt, a la que le siguieron la Bronx River Parkway (1906-23) la Hutchinson River Parkway (1928) y la Saw Mill Parkway (1929). Cabe destacar que las primeras autopistas construidas eran un tanto primitivas y propensas a accidentes (Hall, P., 1996, p. 289).

McClintock fue puesto a la cabeza de una nueva fundación manejada por la compañía de autos Studebaker, y se convirtió en la autoridad nacional en cuanto a tráfico y formación de nuevos expertos. Esto lo llevó a sufrir un cambio filosófico, cuando en la Sociedad de Ingenieros Automotrices en 1928 planteaba: “Esta nación se fundó sobre el principio de la libertad. Hoy el automóvil nos ha proporcionado algo que es parte integral del espíritu estadounidense: la libertad de movimiento” (p. 72).

En la Conferencia Nacional de Planeación celebrada en Detroit en 1937, McClintock revelaba una ciudad futurista con un paisaje en el que sobresalían plateados rascacielos de entre líneas entrelazadas de carreteras, sin lugar para los paseantes, los comerciantes y el tránsito urbano. Estas imágenes, producidas en colaboración con el diseñador de escenarios Norman Bel Geddes, fueron pagadas por Shell Oil. A partir de entonces, billones de dólares se gastaron en la creación de nuevas vías rápidas, todas ellas bajo la influencia de grandes compañías automotrices como General Motors, de llantas como Firestone y de aceites, como Phillips Petroleum y Standard Oil, lo que llevó incluso a algunos a pensar en teorías de conspiración para hacer a las personas comprar autos y eliminar el tránsito peatonal urbano. Pero sin importar si la teoría de la conspiración tenía algo de cierto o no, el nuevo sistema sería acogido y se extendería rápidamente por todas las ciudades del globo (p. 74).

Un gran simpatizante de los nuevos cambios que planteaba la vida en los suburbios fue el arquitecto Frank Lloyd Wright, quien a partir de las nuevas técnicas y materiales de construcción creó lo que él llamaba visión usoniana:

Imaginaos ahora, grandes y bien diseñadas autopistas circulando por zonas de cultivo y viviendas, los cruces han quedado eliminados por un nuevo tipo de circunvalaciones integradas o por medio de pasos elevados o subterráneos [...] Carreteras gigantes que serán también arquitectura, estaciones de servicio que no serán como una mancha, sino que se construirán en buena arquitectura e incluirán todo tipo de servicios para el viajero, todo bello y confortable [...] E imaginaos que cada ciudadano pueda elegir entre todo tipo de formas de producción, distribución, mejora personal, recreo, todo dentro

de un radio de diez o veinte millas de su hogar. Y que pueda acceder a ellas con facilidad por medio de su automóvil o de un transporte público (Hall, P., 1996, p. 300).

La idea de Frank Lloyd Wright no fue bien aceptada y recibió muchas críticas “por su ingenuidad, su determinismo arquitectónico, la estimulación de los barrios suburbanos, el mal uso de los recursos, su falta de urbanidad y principalmente por tener una filosofía poco colectiva” (p. 301). Pero sin importar lo correcto o no de la idea de Lloyd Wright, en ella podemos apreciar la importancia que se continuaba dando al automóvil en esa época y su notable influencia en los proyectos de transformación urbana, así como en el estilo de vida de las personas. Si bien la visión de Wright no pudo realizarse en el momento que se propuso, la idea captó el futuro de Estados Unidos. Según Hall, después de la segunda Guerra Mundial se presentaron cuatro factores que influyeron en esta transformación: en primer lugar estaban las nuevas carreteras que habían abierto nuevas posibilidades en lugares fuera del alcance de los viejos tranvías y trenes; en segundo lugar la zonificación de los usos del suelo, que permitía crear zonas residenciales uniformes y mantenían estables los valores de propiedad; en tercer lugar estaban las hipotecas garantizadas por el gobierno, que permitían obtener préstamos a bajo interés que podían ser pagados en largos plazos y por último estaba el *baby boom* que creó una súbita demanda de casas en donde los niños pudieran crecer con tranquilidad (p. 302). Así, después del *boom* de la construcción se creó algo muy parecido a la visión de Wright; sin embargo, ésta no contaba ni con la base económica ni con el orden social que él había previsto.

En 1956, la Ley de Ayuda Federal a las autopistas señaló el verdadero comienzo de la era del automóvil y la dependencia de los barrios residenciales a estas vías en Estados Unidos. Hasta este momento las autopistas se habían mantenido fuera de las ciudades, pero en junio de 1956, después de aprobarse por el Congreso, se dio comienzo al mayor programa de obras públicas del mundo, 41 billones de dólares para 41,000 millas de nuevas carreteras. En esa época:

El censo de 1960 mostró que la década de los cincuenta había sido la de mayor crecimiento suburbano de la historia de Estados Unidos, mientras que las

ciudades aumentaron seis millones, o un 11.6 por ciento, los barrios residenciales llegaron a alcanzar la cifra de 19 millones, es decir un 49.5 por ciento. Además, por primera vez en su historia, algunas ciudades perdieron habitantes, tal fue el caso de Boston y Saint Louis que perdieron el 13 por ciento de su población (p. 306).

Los nuevos espacios residenciales suburbanos que se construyeron en esa época se encontraban rígidamente segregados, ya sea por la edad, los ingresos o la raza. En la mayoría de ellos habitaban matrimonios jóvenes de clase media y casi sin excepción blancos. Como señala Levitt: “Podemos solucionar el problema de vivienda o podemos solucionar el problema racial. Pero no podemos mezclarlos” (p. 308). Como se puede apreciar aquí, la segregación como característica de las ciudades de fin de siglo no fue algo exclusivo de las ciudades del nuevo milenio, y la polarización entre ricos y pobres creció como un fenómeno emergente, fruto del crecimiento acelerado de las ciudades modernas; asimismo, esto generó una nueva serie de fenómenos emergentes, como la violencia.

En Europa también se dio la revolución automotriz, aunque más tarde que en Estados Unidos. Entre los años comprendidos entre el fin de la guerra y 1975, Europa fabricó más automóviles que Estados Unidos, así que, aunque dicha revolución llegó 40 años más tarde, de igual manera afectó el modo de vida y las estructuras urbanas tradicionales. En Europa, el automóvil se convirtió, como en Estados Unidos, en un agente de suburbanización (p. 326).

Alrededor de los años sesenta en Estados Unidos, la planificación urbana se encontraba dominada por una nueva generación de analistas, quienes plantearon la necesidad de construir grandes tramas de autopistas urbanas para así poder absorber el creciente aumento de automóviles en las ciudades (p. 326). Según Montgomery, el nuevo sistema se extendió rápidamente alrededor del globo (incluyendo las ciudades latinoamericanas), replicado no necesariamente porque fuera el mejor plan sino siguiendo un proceso de replicación derivado de diversos fenómenos, como la falta de recursos presupuestales que lleva a ciudades pequeñas a adoptar lo que se produce en urbes más grandes (Montgomery, C., 2013, p. 75).

Así, desde 1926 y hasta la fecha:

La rápida, uniforme y aparentemente interminable replicación del sistema fue, para muchas personas y por muchos años, algo maravilloso. Ayudó a crear una era de riqueza sin precedentes, creó una sostenida demanda de autos, línea blanca y muebles, que potenció la economía de manufactura en Norteamérica. Generó millones de empleos y dio a mucha gente, como nunca antes, la oportunidad de comprar su casa propia, lejos del ruido y la contaminación del centro (p. 75).

Sin embargo, es difícil para la mayoría de las personas el observar la devastación económica y social que han causado tanto la industrialización capitalista como la geometría de la distancia. Es decir, la manera en que estos sistemas corren la vida en ciertas partes de la ciudad, lacerando y escondiendo los barrios, la desigualdad y la pobreza y poniendo al turista de paso por sobre los intereses de los que habitan la ciudad. La ciudad autópista logró vencer de este modo a la ciudad tradicional, es decir, la gente con automóvil, las clases privilegiadas, habían decidido el destino de la ciudad, en detrimento de su función social y parece ser, al menos hasta el momento, que no se presentará pronto una transformación radical en otro sentido.²

² Según datos de la International Organization of Motor Vehicles Manufacturers (oica), la producción de automóviles a nivel mundial ha ido en aumento en los últimos 15 años. México en particular ha pasado de producir 1.5 millones de unidades en 2009 a poco más de cuatro millones en 2017. Para más información al respecto véase <http://www.oica.net/category/production-statistics/>.

PARTE 2
EL ESPACIO PÚBLICO COMO FENÓMENO COMPLEJO

El presente segmento pretende explorar el espacio público como el lugar en el que se manifiestan las problemáticas complejas de las ciudades modernas contemporáneas. Además, busca mostrar los procesos mediante los cuales las personas perciben, representan y utilizan dichos espacios y a partir de ello construyen sus significados particulares, es decir, la manera en que viven el entorno humano.

Si bien lo observado en el segmento anterior nos permite obtener un panorama general sobre la complejidad existente en las ciudades modernas contemporáneas, es en el espacio público donde los problemas sociales emergen y se hacen más evidentes, y es, en ese mismo lugar, donde convergen las disciplinas proyectuales encargadas de la construcción de los espacios públicos, tanto reales como imaginarios. Principalmente está la arquitectura y el urbanismo, pero también el diseño gráfico, industrial, interiorista y del paisaje, en conjunto con otras áreas de las ciencias sociales, las humanidades y las ciencias de la salud, deberían trabajar en conjunto. Por ello, creemos esencial plantear el espacio público como el lugar ideal para abordar los problemas complejos de las ciudades desde la perspectiva del diseño y desde enfoques inter y transdisciplinarios. Desde esta perspectiva, es importante resaltar que desde el planteamiento que aquí señalamos, no es tan importante el estudio del espacio para la construcción física de la ciudad, sino que resulta mucho más relevante y pertinente establecer nuestros esfuerzos en el porqué distintas prácticas sociales producen distintas concepciones y usos del espacio, lo que puede verse reflejado en la manera en que, en cada época o cultura, se crean distintas nociones de espacio y en él se producen sus propias formas, tanto arquitectónicas como de objetos cotidianos y de lenguajes, por mencionar algunos.

En principio, el espacio público puede ser considerado como un concepto jurídico, “un espacio sometido a una regulación específica por parte

de la administración pública, propietaria o que posee la facultad del dominio sobre el suelo y que garantiza la accesibilidad a todos, además de fijar las condiciones de utilización y de instalación de actividades” (Borja, J., 2009, p. 27). Nora Rabotnikof, por su parte, sitúa lo público como:

1. Lo que es de interés o de utilidad común, que atañe a lo colectivo, que concierne a la comunidad y por ende a la autoridad que de ella emana, contra lo privado como aquello que se refiere a la utilidad y el interés individual;
2. Lo que es visible y se desarrolla a la luz del día, lo manifiesto y ostensible contra aquello que es secreto, reservado, oculto;
3. Lo que es de uso común, accesible a todos, abierto, contra lo cerrado, aquello que se sustrae a la disposición de los otros (Rabotnikof, N., 1997, pp. 17-21).

Por ello, como bien señala Borja, “la dinámica de la ciudad y los comportamientos de la gente pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales” (Borja, J., 2009, p. 24). Algunos ejemplos de lo anterior son, cuando utilizamos las calles como canchas deportivas o las edificaciones abandonadas como puntos de reunión, o los espacios que se forman entre las edificaciones y los accesos a estaciones de transporte como espacios de comercio y entretenimiento (como en el caso de los mercados ambulantes y los músicos callejeros). Por ello, la naturaleza del espacio público se define más “por el uso que se hace de él por los habitantes que por su estatuto jurídico” (p. 27). Lo que, cabe mencionar, debe ser considerado como algo central en cualquier proyecto de planeación del entorno humano. Así pues, el espacio público no es un espacio residual entre edificios, o un espacio considerado público por razones jurídicas, ni un espacio especializado al que se ha de asistir, como un museo. Hace falta *algo más* para que un espacio se convierta en un espacio público.

Para acercarnos a esto, Beatriz Cardona expone que existen diversas actividades y relaciones sociales que propicia el espacio público, como son “Las actividades de intercambio colectivo, encontrarse con otros, conversar, jugar; de adquisición de bienes y servicios, comprar y vender; de bien-

estar individual, andar en bicicleta, pasear con la mascota y caminar entre otros” (Cardona, B., 2008, p. 42). Dichas actividades no son excluyentes, sino que se dan simultáneamente en múltiples ocasiones en el espacio público.

De esta manera, Cardona, citando a Signorelli (1999), explica que “mientras que para el arquitecto lo construido se valora en términos funcionales, para los habitantes la valoración se hace en términos relacionales” (p. 42); esto es importante porque mientras para el primero el espacio construido es el espacio de las funciones, para los segundos es el espacio de las relaciones. Por ello, según nos explica Sandra Utrilla, el valor del espacio público radica en “la utilidad que presta y en su capacidad de dar respuesta a las demandas que en él se generan haciendo posible que adquiera un valor significativo para sus usuarios” (Utrilla, S., 2013, p. 7). Esto es de suma importancia si hablamos de generar arraigo entre los habitantes de una ciudad, incluyendo a aquellos que son excluidos o no son originarios de esta. A su vez, Utrilla explica —claramente siguiendo a Edgar Morin— que es en los espacios públicos donde se despliega la vida cotidiana y las relaciones con los sujetos y los objetos, por lo que para ella los espacios públicos pueden ser definidos como sistemas complejos, debido a que:

El espacio público exterior es un tejido de componentes heterogéneos como lo son la sociedad, la arquitectura, la relación de los usuarios con los objetos (mobiliario urbano) inseparablemente asociados: presenta la paradoja de lo uno y lo múltiple; es el tejido de eventos, acciones, interacciones, retroacciones, determinaciones que constituyen nuestro mundo fenoménico; de ahí que se presenta con los rasgos inquietantes de lo enredado, el desorden, la ambigüedad, la incertidumbre, de allí la necesidad de poner orden a los fenómenos rechazando el desorden, de descartar lo incierto, de clarificar, distinguir, jerarquizar, para inducir, influir en las relaciones sociales y la formación de un sentido de pertenencia (p. 3).

Recordemos que históricamente la plaza pública —en casi todas de las ciudades del mundo— se encontraba situada en el centro geométrico de la ciudad, y que éste era reconocido como punto de encuentro privile-

giado para las expresiones culturales, sociales y políticas de sus habitantes. Aun cuando la plaza histórica en muchas metrópolis contemporáneas ya no corresponde al centro físico de éstas, cabe anotar que ésta todavía permanece latente como foco psicológico de gran parte de la comunidad. De ahí que, en las ciudades latinoamericanas, según lo explica Setha Low:

La plaza era identificada como un espacio público preeminente, fuente y símbolo de poder cívico, con una larga tradición como centro cultural de la ciudad. En su interior y alrededores se localizaban los jardines y edificios más básicos para la vida social de la comunidad: la iglesia, representando el poder religioso, y los edificios gubernamentales, representando el poder político. El comercio estaba separado en otra área céntrica, donde tenían lugar las transacciones impersonales; sin embargo, con el tiempo los bancos y negocios, así como los teatros y restaurantes, han rodeado finalmente la plaza (Low, S., 2005, p. 2).

Sin embargo, como ya lo hicimos notar, en las ciudades modernas actuales es posible observar el detrimento y la desaparición de los espacios públicos tradicionales a causa de los procesos de globalización y privatización, reflejados en el “rediseño de plazas que fueron históricamente espacios públicos para actividades cívicas y discusiones sociales y políticas, con el fin de acomodar el turismo y los valores de clase media, lo cual excluye un gran número de usuarios tradicionales” (p. 12). Pero también, esto sucede a partir de las nuevas formas de control social, como el patrullaje y la video vigilancia. Las plazas, espacios cívicos de las ciudades latinoamericanas, están siendo cerradas, rediseñadas y reglamentadas en formas que restringen sus usos sociales y políticos tradicionales (p. 1). Esto genera un problema debido a que: “los espacios públicos urbanos son importantes escenarios para los discursos abiertos y las expresiones de descontento. Cuando surgen conflictos políticos y sociales, las plazas y otros espacios públicos constituyen un foro para resolver las ideas y valores en conflicto en un ambiente visible y sano” (p. 12).

Esta problemática compleja es resultado, según señala Borja, de un triple proceso negativo constituido por la disolución de los centros, la fragmentación física de la ciudad debida a las vialidades y la privatización, lo

que conlleva a ciudades “físicamente segregadas, socialmente injustas, económicamente despilfarradoras, culturalmente miserables y políticamente ingobernables” (Borja, J., 2009, p. 392), como lo fue el caso de la ciudad de São Paulo durante la década de los noventa del siglo pasado. De ello se desprende que en la actualidad parecería de alguna manera que es necesario protegerse del espacio urbano, porque el espacio abierto es peligroso.¹ En las ciudades se imponen los centros comerciales como espacios públicos (aunque en realidad se trata de espacios privados de uso público) y los guetos residenciales que, mediante la contratación de empresas de seguridad evitan el acceso a cualquier persona ajena al lugar, polarizando y segmentando la sociedad. Así, en palabras de Borja:

El problema es que la libertad nos la ha de dar el espacio público, y hoy hay temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En algunos casos no ha estado pensado para dar seguridad sino para cumplir con ciertas funciones como circular o estacionar, o es simplemente un espacio residual entre edificios y vías. En otros casos ha estado ocupado por las supuestas clases peligrosas de la sociedad: inmigrantes, pobres o marginados. El espacio público no provoca ni genera los peligros, sino que es el lugar en el que se evidencian los problemas de injusticia social, económica y política (p. 23).

Por lo visto hasta aquí, hemos de sostener que el espacio público supone dominio público y uso social colectivo: en él se mezclan el espacio, los equipamientos y las personas. Su accesibilidad, es decir, la capacidad de que cualquier ciudadano pueda tener acceso a él, se da a partir de la mediación de los muy diversos artefactos y objetos utilizados por las personas para experimentar el entorno humano, muchos de ellos desarrollados a partir de la intervención del diseño. Asimismo, su valor recae en la intensidad y la calidad de las relaciones que éste facilita, así como en la fuerza mezcladora de diversos grupos y comportamientos y en su capacidad de estimular la identificación simbólica de los habitantes con el lugar que habitan, circuns-

¹ El caso más significativo podría ser el de la mujer, quien podría considerarse como uno de los actores más vulnerables a la inseguridad y exclusión en las ciudades actuales. Véase Massey, D., *Space, Place and Gender*, Minnesota, University of Minnesota Press, 1994.

tancias en las que el diseño a través de la producción de artefactos ocupa un lugar central. Además, el espacio público debe orientarse a lo multi-cultural, multi-facético, multi-funcional, multi-sensorial, multi-recepcional y multi-dimensional. En conclusión, sin importar los fines para los que el espacio público sea construido, éste debe centrarse en las personas y la complejidad de las relaciones sujeto-objeto-espacio-sujeto.

Percepción y apropiación del espacio público

El comportamiento de los habitantes de las ciudades modernas contemporáneas depende del mapa cognitivo que cada sujeto tiene sobre los espacios urbanos del lugar que habita (o visita). Gran parte de dicho comportamiento, según Jan Bazant, “es repetitivo y regular, como ir en forma cotidiana al trabajo o a la escuela, o bien ir de manera periódica al mercado, a hacer deporte, al cine o a visitar amigos” (Bazant, J., 2008, p. 65). Así pues, con base en la cotidianidad de nuestras actividades, como individuos vamos conformando un mapa cognitivo, un imaginario, mediante el cual entendemos y creamos relaciones con los lugares con los que interactuamos día con día. De esta manera, desde nuestra experiencia cotidiana conformamos nuestro propio mapa de la ciudad, resultado de la percepción y la memoria que construimos de ciertos lugares a partir de los atributos que éstos tienen, lo que Armando Silva, en *Imaginarios urbanos*, denomina *punto de vista ciudadano*, “una serie de estrategias discursivas por medio de las cuales los ciudadanos narran las historias de su ciudad, aun cuando tales relatos pueden, igualmente, ser representados en imágenes visuales” (Silva, A., 2006, p. 45).

Sin embargo, es importante mencionar que la manera en que dicho mapeo mental se construye, según Bazant, “es a través de modalidades sensoriales que percibimos en el espacio urbano” (Bazant, J., 2008, p. 69): visualmente a través de las formas, los colores y las texturas del entorno; auditivamente de acuerdo con ciertos sonidos propios de los lugares que

frecuentamos, por ejemplo sonidos de claxons, agua de alguna fuente o ruido de alguna fábrica; mediante el olfato a través de olores propios del ambiente que pueden ir desde el perfume de las flores en un parque al de los gases automotrices; a través del tacto mediante los cambios de clima y humedad que percibimos por la piel y finalmente, mediante el sentido del gusto a través de identificar ciertos lugares en los que nos gusta comer. Toda esta información, explica Bazant, “se codifica y ordena dentro del proceso de mapeo mental que hacemos durante nuestro recorrido por los espacios urbanos” (p. 69).

Sin embargo, si bien es importante lo anterior para entender que es a través de lo que Bazant llama mapeo mental que el sujeto construye una relación con los lugares propios de la ciudad que habita, esto es sólo una parte de los mecanismos que le permiten desarrollar dicha vinculación y apropiarse de los espacios con que se relaciona. Sobre ello, García Canclini nos explica que:

Debemos pensar en la ciudad a la vez en un lugar para habitar y para ser imaginado. Las ciudades se construyen con casas y con parques, calles, autopistas y señales de tránsito. Pero las ciudades se configuran también con imágenes [...] las novelas, las canciones, películas, los relatos de la prensa, radio y televisión [...] la urbe programada para funcionar [...] se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas (García, N., 1997, p. 109).

La apropiación, entendida desde la psicología, según plantean Tomeu Vidal y Enric Pol —principalmente desde las visiones marxistas de Vigotski y Leontiev—, se refiere a un “mecanismo básico del desarrollo humano, por el que la persona se apropia de la experiencia generalizada del ser humano, lo que se concreta en los significados de la realidad” (2005, p. 282). Es a través de la apropiación —derivada de la percepción del entorno— que la persona se hace a sí misma mediante sus propias acciones, en un tejido que abarca no solamente el contexto material sino también el contexto sociocultural urbano. Así, es “a través de la acción sobre el entorno que las personas, los grupos y las colectividades transforman el espacio, dejando en él su *huella*, es decir, señales y marcas cargadas simbólicamente; mediante la acción, la persona incorpora el entorno en sus procesos cognitivos y afectivos de manera activa y actualizada” (p. 284).

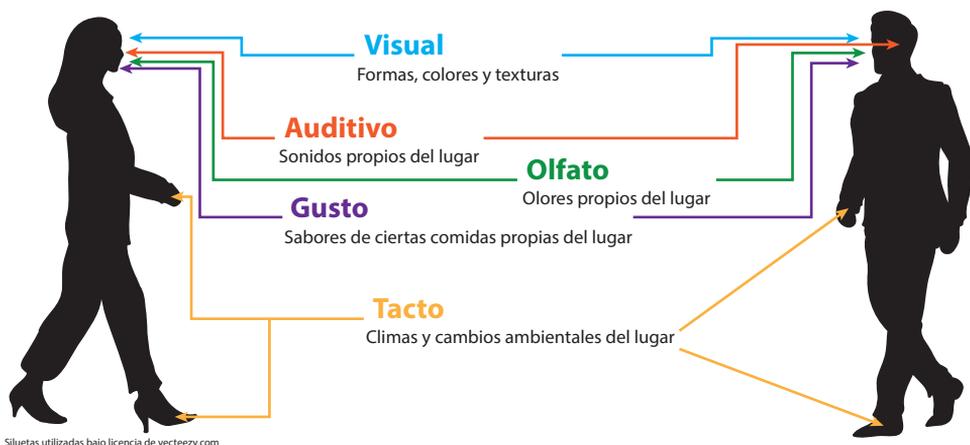


FIGURA 7. Representación del modelo sensorial de Bazant.

El entorno, al ser apropiado, desarrolla un papel fundamental en los procesos cognitivos, afectivos, de identidad y relacionales. Es decir, que el entorno deviene en relaciones que van mucho más allá de los aspectos funcionales de lo urbano: lo trascienden. Por lo anterior podemos plantear que el significado simbólico del espacio es desarrollado por las personas a través de dos procesos: la relación con los objetos que conforman el espacio cotidiano y la relación con otros individuos que a su vez utilizan dicho espacio. De este proceso dialéctico deriva la experiencia que se mantiene en dicho espacio y que crea los lugares simbólicos que conforman y refuerzan la identidad de quienes los habitan. Entender estos procesos es de gran importancia si tenemos la intención de construir espacios simbólicos que tengan en cuenta estos aspectos y ello no puede lograrse sin el apoyo de la misma comunidad que los crea, los experimenta y los habita.

Siguiendo con lo anterior, el uso y la apropiación del espacio público se encuentra mediado, según Cardona, por “la frecuencia y el disfrute que se hace de él con fines recreativos, deportivos, de ocio y tiempo libre, de desplazamiento o actividades comunitarias en las que intervienen razones de tipo tanto intrapersonales y socioculturales como físico-ambientales” (Cardona, B., 2008, p. 40). Esto sucede, de acuerdo con Vidal y Pol, con base en tres componentes: las acciones cotidianas que las personas desarrollan

en el lugar, las acciones orientadas hacia el lugar y las acciones orientadas hacia el futuro del lugar (p. 293).

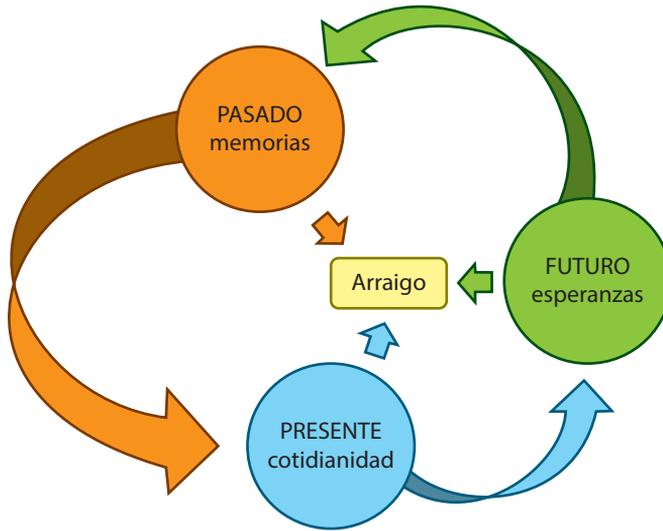


FIGURA 8. Representación del modelo de Vidal y Pol.

Estos componentes a los que se refieren Vidal y Pol se desarrollan a partir de las representaciones que los sujetos se forman en su vivenciar cotidiano. Nancy Díaz, Luciano Grassi y Cecilia Mainini explican que dichas representaciones se desarrollan inicialmente de manera individual, a través de experimentar la cotidianidad del día a día. La contracara del modo individual es el grupal, el cual se desarrolla inicialmente en grupos cercanos y relativamente pequeños que constituyen el núcleo de la trama, como son la familia y los amigos. Le siguen aquellas relaciones que se dan con grupos de sujetos afines, aunque sin un lazo tan fuerte como el anterior, caracterizado por tener objetivos o tareas en común. Un tipo particular de relaciones en torno a estos grupos es aquel que se da con los compañeros de trabajo o en diversas comunidades sociales o religiosas. Por último, nos encontramos con aquel tipo de relación que se da con el simple hecho de estar en un lugar, es decir, cuando nos encontramos en co-presencia de otros por el simple hecho de estar, sin un objetivo compartido que exceda el encuentro. Tal es el caso cuando usamos el transporte público o cuando paseamos por

lugares que no son parte de nuestra cotidianidad (Díaz, N., Grassi, L. y Mainini, C., 2013, p. 7).

Así, podemos decir que entre más diversas sean las relaciones que se dan en un espacio, cuanto menos homogéneo sea, y cuantos más lugares cargados de significación y personalidad posea, mayor será el vínculo de la población con él. “El arraigo y la identificación que experimentan sus habitantes se traducen en una sensación de seguridad. El lugar les ampara, pues las personas han vertido en él su trabajo, sus vivencias e ideas y lo han convertido, en cierto modo, en una prolongación de éstas” (Cardona, B., 2008, p. 45).

Sin embargo, como lo planteó Borja y como también lo plantea Vidal, siguiendo a Sennett (1970, 1973) y a Bauman (2001), en la actualidad existe un declive del espacio público, cuya principal característica es el desplazamiento de los asuntos públicos a la esfera privada y la ocupación de lo público por asuntos privados. Nos enfrentamos a la “desaparición de los espacios públicos tradicionales, espacios de discusión donde se genera el sentido y se negocian los significados, sustituidos por espacios de creación privada destinados a ser objeto de consumo” (Vidal, T., y Pol, E., 2005, p. 284). Asimismo, la segmentación de la ciudad y la globalización, principalmente aquella relacionada con las tecnologías de comunicación, disminuyen la posibilidad de significación y apropiación del espacio y generan en su lugar la privación sensorial (Cardona, B., 2008, p. 46). En otras palabras, se limita la generación de topofilias:

Topofilia sería todo el conjunto de relaciones afectivas y de emociones que el ser humano mantiene por un lugar. Ese lugar puede ser tanto su vivienda, como un jardín, un paisaje de la infancia, una parte o la totalidad de la aldea o ciudad, etc. [...] pero el sentimiento que más se manifiesta en el hombre moderno es probablemente la toponegligencia, es decir, el descuido, la tendencia a perder el sentido del lugar, el corte de las raíces que unen el hombre al medio. Este desarraigo de las personas en un mundo cada vez más homogéneo es quizá una causa de la crisis ecológica actual. El espacio pasa de ser una vivencia a convertirse en un concepto, algo ajeno e impersonal [...] el resultado de una alienación del hombre, que acaba considerando los lugares o el paisaje como objetos con los que sólo cabe una relación de consumo o de contemplación superficial (Josán y Mata, 1988, en Cardona, 46).



FIGURA 9. Imagen que ilustra la relación entre la pérdida y apropiación del espacio público en relación con los diversos modelos mostrados anteriormente.

Para Cardona, siguiendo a Josan y Mata (1988), desarrollar topofilia por ciertos lugares es una necesidad. “Hay que involucrarse con el entorno, comprometerse con él cultivando el arte de habitar” (p. 46). Sin embargo, lo que sugiere Cardona no es tarea fácil, ya que, aunque el espacio público por su diversidad reúne todas las características de un sistema complejo, éste no siempre es pensado, planeado o diseñado desde la complejidad que lo caracteriza. Usualmente la planeación del espacio público se hace desde una perspectiva mediada por intereses comerciales y políticos en los que la participación del ciudadano y otras disciplinas ajenas a la construcción del entorno físico urbano suele ser ignorada. Asimismo, la ausencia de políticas públicas y la discontinuidad en las administraciones crea un problema estructurante que impide un adecuado crecimiento y adecuación del espacio público. Esto genera como resultado problemas como la falta de espacios públicos adecuados y programas que respondan a las necesidades de la población, bajo nivel de desarrollo en cuanto al potencial de los entornos, tanto naturales como contruidos para la facilitación de diversas relaciones humanas (sociales, culturales, económicas, etc.) o la existencia de espacios de interacción que la población simplemente no se apropia, por lo que son

rechazados y se deterioran creando otros problemas como el de inseguridad. Esto, según Cardona, conlleva a que “en lugar de ser el espacio público el producto de las lógicas socioculturales, se evidencia más como el escenario del poder en el que se debate el conflicto y la hegemonía de los diferentes gobernantes”, y agrega que:

Cuando no existen políticas públicas claras sobre el espacio público y voluntad política para desarrollarlas, el espacio público pierde la posibilidad real de constituirse en sistema estructurante urbano, espacio heterogéneo, potenciador de la calidad ambiental urbana, como escenario para el disfrute colectivo y para la participación democrática (p. 45).

Esto sucede en parte, según lo plantea Robert Ezra, debido a que las personas que se encargan de planear la ciudad (urbanistas y gobernantes) son aquellas que se encuentran más ausentes, tanto física como moralmente, de la comunidad a la que pertenecen, son las que menos utilizan los espacios públicos que ellos mismos proyectan y construyen (Ezra, R., 1999, p. 101).

Sandra Utrilla sugiere que es posible desarrollar la capacidad de convivencia a través del Diseño, ya que éste puede crear espacios que favorezcan las relaciones sociales. Utrilla explica que “el espacio urbano funciona como escenario donde se instalan los objetos que corresponden al mobiliario urbano; éstos, a la vez, facilitan las interacciones personales, sociales y culturales” (Utrilla, S., 2013, p. 6). Si bien Utrilla se refiere aquí al diseño industrial en particular, es importante agregar que en gran medida el escenario del que se habla y en el que interactuamos cada día se encuentra conformado por la arquitectura, el diseño gráfico y el diseño industrial, en la forma de espacios (lugares de interacción social), comunicación gráfica (herramientas para la comunicación y movilidad urbana, así como para la interacción social) y objetos (instrumentos para la interacción urbana y social). Y que estos espacios requieren, para su construcción, de la participación de diversas perspectivas, tanto disciplinares como no disciplinares.

Por ello, debemos de valorar el espacio público, más que por criterios de funcionalidad, por aquellos de vivencialidad y apropiación. Debemos de

pensar en la manera de establecer una dialéctica entre centralidades y movilidades, entre los diversos espacios de flujo, en que éstos se conviertan en espacios productores de sentido, lugares en que las personas puedan sentirse orgullosas del lugar en el que viven y ser reconocidos por otros, lugares que permitan a los habitantes tener visibilidad e identidad.

Siguiendo lo que hemos visto hasta aquí, podemos afirmar que para desarrollar espacios para las personas y lograr que éstas desarrollen un apego y que se apropien de ellos, se requiere de la participación de al menos tres esferas: la disciplinar, la social y la política. En otras palabras, es necesario que diversas disciplinas, como, por ejemplo, la arquitectura, el diseño urbano, el diseño gráfico e industrial, la psicología ambiental y social, la antropología y la sociología, por mencionar algunas, se entrelacen para desarrollar proyectos en los que participen activamente los habitantes. Además, podríamos aprender mucho sobre el contexto urbano si tomamos en cuenta, por ejemplo, a la persona que todos los días reparte algún producto en la zona o el comerciante que todos los días se coloca en una esquina o las personas de la tercera edad que se reúnen a platicar frente a una tienda, o el sector público, que debe ser promotor y no sólo controlador, regulador y operador subsidiario, esto a partir de políticas públicas que traspacen los periodos gubernamentales. Es necesario que el Estado participe abiertamente, junto con otros actores sociales, en la construcción de espacios públicos *creativos*, es decir, espacios que difundan el ser cultural, la innovación y la interacción social y no únicamente la presentación de espectáculos culturales en los que los ciudadanos sean observadores o usuarios pasivos. Así pues, desarrollar espacios públicos democráticos requiere una participación más allá de visiones segmentadas, más allá de la perspectiva del *Dios mirón* (De Certeau, M., 2000). Requiere la participación de los diversos actores sociales que viven la ciudad, de las diversas perspectivas que la habitan. Construir la ciudad del siglo XXI es: “Tener un proyecto de ciudadanía, ampliar los derechos de tercera generación al lugar y a la movilidad, a la ciudad refugio y a la identidad local, al autogobierno y a la diferencia, a la igualdad jurídica de todos los residentes y a la proyección exterior” (Borja, J., 2013, p. 395).

Construir nuestro entorno es tarea de todos los actores sociales que integran un espacio, es trabajo de sociólogos, psicólogos, diseñadores, go-

bernantes, obreros, mujeres, niños y ancianos, por nombrar algunos, sin importar su clase, oficio, ideología o conocimiento; si son parte del entorno, son parte del proyecto.

Cabe hacer mención que esta sección fue retomada de la revista *Taller Servicio 24 Horas*, siendo actualizada y adecuada para su estudio desde el marco de la ciudad como fenómeno complejo.

Posiciones contemporáneas sobre cómo hacer ciudad a través del espacio público

¿Cómo entonces el entorno puede contribuir a que la gente sea más enfermiza, gorda, más frustrada, antisocial, violenta y temerosa... y cómo podemos hacer las calles más peligrosas e intransitables? Según Montgomery, parece ser que ésta es la pregunta que se han hecho hasta hoy planificadores urbanos, gobiernos y comerciantes al planear las ciudades (Montgomery, C., 2013, p. 277).

Ninguna era de nuestra historia ha sido tan próspera. Nunca antes nuestras ciudades han hecho uso de tanto territorio, energía y recursos. Nunca antes el acto de habitar una ciudad ha demandado el lanzamiento de tantos gases invernaderos en nuestra atmosfera. Nunca antes ha habido tanta gente disfrutando del lujo de los bienes domésticos y de las moviidades. Pero, sin importar cuánto hemos gastado en ciudades dispersas, éstas han fracasando en maximizar nuestra salud y nuestra felicidad. Éstas son intrínsecamente peligrosas. Nos hacen engordar, enfermarnos, morimos más jóvenes. Hacen nuestras vidas más costosas de lo que deberían ser. Roban nuestro tiempo. Nos hacen más difícil conectarnos con nuestras familias, amigos y vecinos. Nos hacen vulnerables a las crisis económicas y aumentan inevitablemente los costos de energía en nuestro futuro. Como sistema, han comenzado a poner en peligro tanto la salud de nuestro planeta como el bienestar de nuestros descendientes (p. 314).

Como hemos observado a lo largo del presente capítulo, así como en el capítulo anterior, la situación de la ciudad actual se ve reflejada en la división y fragmentación social, el miedo y la exclusión, la insatisfacción de los ambientes físicos dominados en gran medida por los autos, la pérdida de espacios públicos, los problemas de movilidad y la pérdida de la sensación de localidad, comunidad e identidad. Empero, a partir de la identificación de las problemáticas aquí mencionadas se han desarrollado algunos proyectos con el fin de generar cambios significativos en la calidad de vida de las personas, orientados hacia nuevos paradigmas que incluyen la sustentabilidad, la educación y la cultura, la competitividad, la equidad, la inclusión, la gestión y la planificación compartida, entre otros.¹ Expondremos brevemente aquellos que nos parecen útiles en el presente proyecto para establecer la necesidad de visiones más amplias, participativas y transdisciplinarias que tengan como objetivo la conceptualización de espacios públicos que privilegien la inclusión, la seguridad y la identidad en las ciudades.

El primero de estos proyectos, según lo explica Rubén Dávila, buscaba ofrecer un lugar seguro contra el proceso de segregación comunitaria y el automóvil (junto con sus sistemas) como destructor de la coherencia comunitaria, e incluso contra los mismos suburbios que tenían la intención de ser la alternativa contra el deterioro de las ciudades y los servicios públicos. Nos referimos paradójicamente al *mall* (centro comercial). Se considera su creador al arquitecto austriaco Victor Gruen, quien construyó el primer centro comercial cerrado, el Northland Center en Detroit en 1954. Para Gruen, los suburbios urbanos modernos no tenían ni los valores de la comunidad rural ni los del entorno urbano. Las nuevas construcciones de los suburbios eran para él espacios áridos, habitados durante el día básicamente por mujeres y niños, lugares que no contribuían necesariamente a fomentar un sentido comunitario y de intercambio social (Dávila, R., 2005, p. 108). En este sentido, para Gruen el centro comercial surgía como una medida

¹ Para mayor información véanse los resultados del IX Foro Urbano del Centro de Estudios para el Desarrollo Urbano y Regional (Cedure) realizado en 2009 en Bolivia y presentados por Fernando Prado en "La noción de desarrollo en la planificación urbana y los nuevos paradigmas urbanos", publicado en Wanderley, Fernanda (coord.) (2011), *El desarrollo en cuestión: reflexiones desde América Latina*, La paz, Bolivia: CIDES/UMSA.

frente al caos producido por la lógica del capital, con su desparramamiento urbano y como una forma de control de los movimientos que se desatan en esta dinámica. Se trataba de un doble movimiento: un marco para que pudiera florecer la empresa comercial y unas fronteras que definieran una vida comunitaria controlada. Gruen, explicaba en *Shopping Towns U.S.A.: The Planning of Shopping Centers* (1960), que:

Ninguna sociedad democrática puede florecer sin la ley y el orden, los cuales, al ser aplicados al entorno físico, requieren planificación. En una sociedad compleja y mecanizada la planificación del entorno físico salvaguarda los derechos humanos básicos. Al proveer las mejores condiciones para la salud física y mental, esta planificación protege la vida. Estableciendo fronteras contra la anarquía y las infracciones hostiles de las fuerzas tanto naturales como producidas por el hombre, protege la libertad. Mediante la creación de entornos humanos invita y estimula la persecución de la felicidad (Dávila, R., 2005, p. 109).

Gruen creía que el *mall* ofrecía un espacio seguro, delimitado por paredes y accesos controlados en los que uno podía pasar el tiempo con tranquilidad y comodidad en un ambiente placentero conformado por bulevares adornados con plantas y fuentes, lugares de descanso y, claro, rodeado de numerosas tiendas que ofrecían un estilo de vida del que se podía formar parte. Para Gruen, el *mall* generaba un sentido de comunidad a través de la convivencia con personas afines, generando una imagen de civilidad. El *mall* nació con la vocación de constituirse en el centro de la vida social y cultural de la ciudad. En él son convocados grupos de todas las edades, género y raza (con capacidad de consumo), se encuentra provisto de auditorios, salones de actos para actividades cívicas y culturales, escuelas de baile, de música y centros de entretenimiento. Para Gruen, el centro comercial pasa a ser el lugar de la restauración de la vida y su capacidad de acción, por tanto, su forma política (p. 110).

Empero, contrario a lo que Gruen imaginaba, el *mall* se convirtió en el mayor símbolo del consumo, su templo, y desplazó a la plaza tradicional como lugar de encuentro a pesar de que no asumía las funciones del espacio público. El *mall* promovía la exclusión a partir de la exclusividad;

en la entrada de cada centro comercial se podía encontrar un letrero que normalizaba el acceso de las personas: se prohibía entrar con patines, gorras, animales, etc. Al mismo tiempo, no cualquier comercio tenía cabida en el centro comercial, aquellos que podían degradar su imagen eran exiliados de él. En el *mall*, la vida se desarrolla a través de una lógica de consumo normalizada, en la que las personas se mueven a partir de itinerarios, circuitos y lugares de encuentro. Nos ofrece, mediante la participación en el consumo, una identidad y un estatus reflejado a través de sus símbolos, las marcas. Además, nos muestra una nueva sociabilidad basada en la cortesía, la atención y el buen modo (p. 180). Todo ello envuelto en un gran espectáculo que se renueva periódicamente y que nos invita a ser actores de él, de ser parte de esa comunidad, lo que es el máximo ejercicio del *brandscaping*, una imagen falsa de progreso, representada a través del consumo para todos. Lo anterior fue captado admirablemente por Aldous Huxley en su obra *Un mundo feliz*, publicada por primera vez en 1932 en el Reino Unido y en la que establecía que la dictadura perfecta tendría la apariencia de la democracia, una prisión sin muros donde los prisioneros ni siquiera soñarían con la fuga. Un sistema de esclavitud donde, gracias al consumo y la diversión, los esclavos amarían su esclavitud.

Este cambio en lo que el *mall* representaba para Gruen y la desilusión que constituyó en su intento de dar solución a los problemas urbanos lo llevó a plantear más tarde lo siguiente: “A menudo me han llamado el padre del centro comercial. Quisiera aprovechar esta oportunidad para negar de una vez y para siempre esta paternidad. Me rehusó a pasar pensión alimenticia a esos desarrollos bastardos que han destruido nuestras ciudades (Fitzpatrick, D., 2013).

Sin embargo, de la idea de Gruen es destacable su intención de combinar la plaza como desarrolladora de la vida comunitaria y el comercio conviviendo en un mismo espacio geográfico.² Empero, habría que pensar en maneras distintas de organización que se centren más en el desarrollo de la comunidad y menos en el consumo desmedido. Los espacios urbanos ne-

² Si bien la relación entre comerciantes y la plaza no es nueva (ya antes se podían observar diversos comerciantes ambulantes ofreciendo sus productos en sus espacios), nunca se había desarrollado en la escala que la propuso Gruen.

cesitan del comercio como elemento estructural de la ciudad, por lo que tampoco se puede pensar simplemente en su exclusión, de ahí que surjan nuevos replanteamientos sobre la combinación de la plaza y el comercio como espacio para la convivencia, como es el caso de los *business improvement districts* (BID). Jerry Mitchell expone que este modelo se popularizó y extendió a multitud de ciudades a partir de 1990.³

El atractivo de los BID es su capacidad de hacer los lugares en los que se desarrollan más atractivos, seguros, limpios y comerciales (Mitchell, J., 2009, p. 3). Un BID se puede definir como una asociación entre entidades públicas y privadas en la cual los negocios de un área definida pagan una fianza o incremento en sus impuestos a cambio de mejoras pactadas en la zona. Éstos proveen de servicios a su entorno como lo son la limpieza de las calles, mayor seguridad e inversiones de capital para los negocios o marketing, además, los servicios que promueve son complementarios a los del ayuntamiento o entidad municipal. A diferencia del *mall*, el BID mezcla espacios públicos con espacios privados y su extensión puede variar desde unas cuantas calles a varios kilómetros con cientos de estructuras comerciales. En ellos se encuentran usualmente bancos, restaurantes, tiendas varias, oficinas de gobierno, parques comunitarios, museos y residencias y casi siempre cuentan con espacios para el desarrollo de actividades públicas, además de *lugares de ciudad* que no se encuentran en el *mall*, como, por ejemplo, las paradas de autobús. Aparte de lo anterior, el BID brinda libre acceso a todos durante el día y la noche sin importar si tienen un propósito o no (p. 4). Un buen ejemplo es la Zona Rosa, ubicada en la Ciudad de México, espacio urbano que se extiende desde el Bosque de Chapultepec hasta el Centro Histórico. En dicha zona se encuentran localizados infinidad de negocios, zonas públicas y residenciales, además de contar con diversos atractivos como el Paseo de la Reforma, el Ángel de la Independencia y la Alameda Central, en los que se desarrollan diversos espectáculos y actividades públicas durante el año.

³ Aunque su origen se sitúa en el Barrio Chino de Los Ángeles, e incluso podría considerarse el Ágora griega como su antecedente. "Si nos adentráramos en la ciudad estado de Atenas de hace más de 2400 años, encontraríamos invariablemente, el camino hacia el Ágora, una ancha plaza llena de puestos de mercaderes, delineada por el concejo de gobierno ateniense, la corte, los templos, altares a los dioses y estatuas de héroes. Era un lugar glorioso en el que se encontraba simultáneamente presente el Estado mezclado con el comercio" (Montgomery, C., 2013, p. 17).

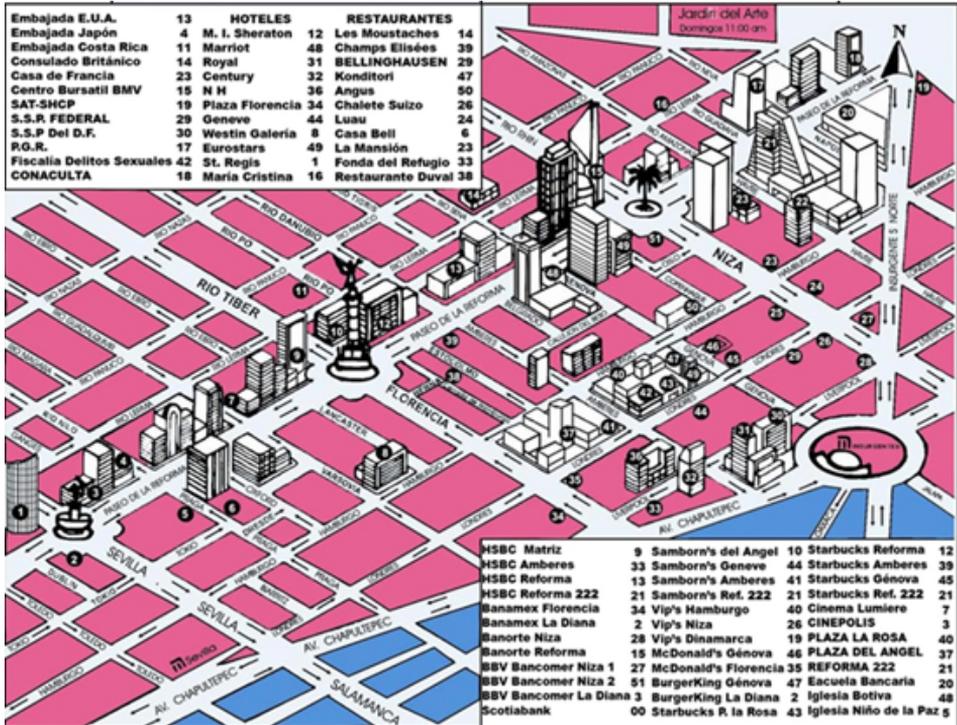


FIGURA 10. Mapa que muestra la ubicación de la Zona Rosa en la Ciudad de México y un listado de los comercios y sitios más relevantes. Tomado de <http://zonarosacorazonciudad.blogspot.mx/p/contacto.html>, consultado el 1º de agosto de 2022.

Según Jerry Mitchell, los BID cumplen con dos grandes objetivos: integran el espacio público con el espacio privado y sirven para dar voz a los lugares públicos y así, servir de conexión entre gobierno, comercio y público (p. 5). Si bien los beneficios que desarrollan los BID: actividades de promoción, publicidad y marketing, regulación del espacio público, mejoras físicas, diseño urbano, e incluso en algunos casos servicios sociales, son indiscutibles, debemos tener en cuenta que éstos, al igual que el mall, se rigen por los agentes privados comerciales, quienes ostentan la capacidad de decisión por sobre los residentes, usuarios y actores del entorno urbano, por lo que se podrían considerar poco democráticos. Estos entornos continúan orientados al consumo y, si bien de una manera más sutil que en el mall, no escapan de su lógica orientada principalmente al consumo, refle-

jada en la concentración de cierto tipo de comercios, el incremento de los precios y la expulsión del minorista. Asimismo, las expresiones culturales urbanas propias de los espacios públicos, como los colectivos, las manifestaciones, etc., suelen ser relegadas o rechazadas si van en contra de los intereses privados en cuanto a la promoción de bienes y servicios. Geográficamente, los BID pueden llegar a crear islas comerciales que, más que integrar, fragmentan el espacio urbano al generar límites con otros espacios urbanos que no son integrados por carecer de interés comercial, polarizando la ciudad. Por ello los BID no escapan de la lógica del *mall* en lo que se refiere a la exclusión de actores sociales indeseables, como las prostitutas y los mendigos, así como de cualquier comercio que empobrezca la venta y el consumo.

Otro concepto importante surgido en la década de los sesenta, aunque estudiado mayormente a partir de los noventa, y que plantea un cambio en la manera en que se reorganizan los espacios de la ciudad es el de *gentrification*.⁴ Éste cuenta en principio con una denotación negativa debido a que se refiere al proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que ésta se renueva. Luz María García considera a la *gentrification* como parte del urbanismo revanchista de fin de siglo, orientado a una recuperación de la ciudad por las clases altas anglosajonas, o lo que es lo mismo, una reconstrucción clasista del paisaje del centro urbano (García, L., 2001, s.p.).

Victor Delgadillo, en su reseña de “Gentrification, de Loreta Lees, Tom Slater y Elvin Wily”, explica que los autores de *Gentrification* (2007) plantean que los aspectos positivos de ésta son la reducción de la expansión urbana, la estabilización de áreas decadentes, la rehabilitación de inmuebles y el incremento del valor de las propiedades. Pero, asimismo, exponen que los aspectos negativos son el desalojo paulatino de las poblaciones de escasos recursos, el desplazamiento de comercios y servicios populares, la pérdida de vivienda asequible y el resentimiento y la pérdida de diversidad social (Delgadillo, V., 2010, p. 843). Sin embargo, según lo explica Dak Kopec, este fenómeno puede plantearse de manera distinta a como usual-

⁴ No existe una traducción exacta para este término. Sin embargo, podrían utilizarse las palabras *gentrificación*, *elitización* o *aburguesamiento*.

mente se utiliza. Kopec explica que la *gentrification*, como usualmente se percibe, funciona de dos formas que no son excluyentes, sino que a menudo trabajan en conjunto. La primera de ellas y la más disruptiva resulta cuando el control municipal embarga un conjunto de propiedades aprovechando su dominio y destruye dicha área para *renovarla*. La segunda resulta del control de capital privado generado por los comerciantes que, con la intención de desarrollar un área de la ciudad, transforman el entorno (BID). Ambas formas de *gentrification* tienden a generar desplazamientos de las poblaciones vulnerables. Sin embargo, para Kopec existe un tipo de *gentrification* no disruptiva, a la que denomina *community gentrification*. Ésta ocurre cuando los miembros de una comunidad actúan juntos por el bien común de la comunidad y su entorno, frecuentando y promoviendo los negocios locales y reinvertiendo en sus propiedades (Kopec, D., 2010, p. 300). Esto crea un espacio en el que se genera un sentido de pertenencia, una identidad y, con ello, un arraigo por el lugar, de esta manera, el entorno se convierte a través de la apropiación en un espacio defendible que importa a sus habitantes, quienes desarrollan controles preventivos en favor de proteger sus espacios: calles, vecindarios, centros, parques, distritos, etc. Según Kopec, existe una correlación directa entre la participación de las personas en su comunidad y el crecimiento delincriminal, lo que lo lleva a plantear que dos de los más efectivos controles para la prevención del crimen son el sentido de comunidad y la vigilancia vecinal, “[l]os vecinos tienden a protegerse unos a otros, o al menos estar conscientes de sus respectivas presencias: saben quién pertenece y quién no a sus espacios comunes en diferentes momentos del día o del año” (p. 298).

El reto en este sentido sería encontrar maneras creativas para construir un sentido de comunidad que trascienda los espacios polarizados que predominan en las ciudades latinoamericanas actuales en los que se ha perdido la sensación de pertenencia e identidad. Sin ello, sería extremadamente difícil mejorar y recuperar los espacios para el bien común, debido a que, si no existe un interés por proteger los espacios, éstos terminan siendo abandonados y se convierten en lugares inseguros, no lugares, o lugares de transición, espacios que promueven la segregación, la descomposición social y la disminución de la calidad de vida, generando un impacto devastador, no sólo en el entorno de las personas, sino en la economía local.

Por otra parte, Montgomery nos expone el modelo de *Happy Cities* desarrollado por el alcalde de Bogotá, Colombia, Enrique Peñalosa Londoño (enero de 1998-diciembre de 2000). En él se observa la participación del gobierno en la aplicación de proyectos para la mejora de la calidad de vida a través de la transformación de los espacios para la gente y la restricción del uso del automóvil. Montgomery explica que cuando Peñalosa se postuló para alcalde de Bogotá en 1997, se negó a hacer las mismas promesas que hacían la mayoría de los políticos. Él decía que no iba a hacer a nadie rico, “olviden el sueño de volverse tan prósperos como los americanos, nos tomará generaciones estar al nivel de los gringos, incluso si la economía colombiana ardiera en azul por un siglo” (Montgomery, C., 2013, p. 6). El sueño de riqueza sólo servía, según Peñalosa, para hacer a los bogotanos más infelices. “Si debemos de definir nuestro éxito solamente en términos de ingresos *per cápita*, tendríamos que aceptar que seríamos una sociedad de segunda o tercera, una bola de perdedores” (p. 6). La ciudad necesitaba una nueva meta. Peñalosa no prometía un auto en cada hogar ni una revolución socialista; su promesa era simple: él pensaba hacer a los bogotanos más felices. ¿Y qué necesitaba para lograrlo? Según Peñalosa, “necesitamos caminar, tal como los pájaros necesitan volar, necesitamos estar con otras personas, necesitamos belleza, necesitamos estar en contacto con la naturaleza y más importante, necesitamos no ser excluidos, necesitamos sentir algún tipo de equidad” (p. 6). La idea de equidad de Peñalosa se resuelve a través de los bienes públicos, es decir, su idea era ofrecer bienes y servicios de alta calidad que colocaran a ricos y pobres en circunstancias parecidas, por lo menos cuando estuvieran en el espacio público.

Peñalosa insistía en que, como muchas ciudades, Bogotá había sido profundamente herida por la herencia de las ciudades del siglo xx, primeramente, porque la ciudad había sido orientada gradualmente alrededor de los automóviles privados. Si lo pensamos bien, un ejemplo del espacio que los automóviles roban a nuestro espacio público puede verse reflejado en el número de cajones de estacionamiento que debe tener un negocio, lo que, multiplicado por todos los negocios de la ciudad, da como resultado una cantidad de cajones de estacionamiento que exceden por mucho la cantidad de autos existentes en la ciudad, espacio desperdiciado que bien podría ser

utilizado para otros servicios públicos. Para Peñalosa, los espacios públicos habían sido en su mayoría privatizados: “Los autos y los vendedores han conquistado las calles y las plazas [...] en una época en que cada familia tiene al menos un televisor en casa, los espacios públicos han pasado a ser olvidados y degradados” (p. 7). Su idea central era que “una ciudad puede ser amigable para la gente o para los automóviles, pero no para ambos” (7). Esta idea lo llevó a tirar el ambicioso plan de carreteras que tenía la ciudad y en cambio, dirigió su presupuesto a la creación de cientos de kilómetros de caminos para bicicletas, nuevos parques y plazas, librerías, escuelas y centros de cuidado infantil. Construyó el sistema de transporte más rápido de la ciudad, usando autobuses en lugar de trenes, aumentó los impuestos a los combustibles y limitó el uso de automóviles privados a tres días por semana, lo que obligó a los ciudadanos a utilizar los servicios de la ciudad o buscar formas diferentes de moverse, como viajar con otros.⁵ Lo importante de entender esto es que los cambios que hizo Peñalosa transformaron la manera de vivir la ciudad, de una forma opuesta a las ciudades estadounidenses (p. 7).

Así, para Peñalosa dar prioridad a los peatones sobre los automóviles constituía la única manera de que las personas se sintieran respetadas en el espacio público, y por tanto, de construir desde el desarrollo y diseño urbanos una sociedad más democrática. Pero si bien la aproximación de Peñalosa resulta interesante, la ciudad es un contexto mucho más complejo como para resolverse de una manera tan simple. Esto se vio reflejado en diversas críticas que acusaban a Peñalosa de poseer una visión de la ciudad del siglo XIX. Juanita León, por ejemplo, apuntaba que su obsesión por los parques y las alamedas formaban parte del Movimiento de la ciudad bella, una estética basada en la cosmética del parque. “Hay que pasar de la ciudad bella a la informacional y él sigue obsesionado por tratar todo como si fuera un problema de embellecimiento” (León, J., 2011, s. p.). Asimismo, algunos urbanistas consideraron el modelo de Peñalosa como limitado y autoritario

⁵ En el año 2000 Peñalosa recibió el Stockholm Challenge Award for the Environment en Suecia, por poner 850,000 autos fuera de circulación durante el evento Un día sin auto. Años más tarde, la ciudad de Bogotá ganó el premio Golden Lion de la prestigiosa Bienal de Arquitectura en Venecia, por sus ciclovías, sus nuevos parques y el popular evento Un día sin auto, por lo que Bogotá se convirtió en un brillante ejemplo de urbanismo verde (Montgomery, C., 2013, p. 254).

porque consideraban que relegaba a un segundo lugar conceptos clave de una ciudad moderna, como la productividad económica y la inserción de Bogotá en la economía internacional; decían que su modelo no apuntaba a crear oportunidades de empleo y desarrollo y que, por eso, apenas construía un andén para el tráfico peatonal, éste rápidamente se llenaba de vendedores ambulantes. Esto sucedía, decían, porque no se resolvía la situación de pobreza y las personas necesitaban ganarse la vida. De la misma manera, se criticó el sistema de transporte Transmilenio implementado por Peñalosa. Su idea era destinar los mejores espacios en las avenidas para el autobús, dejando el problema de tráfico a los automovilistas con el fin de que desistieran del uso del automóvil (Montgomery, C., 2013, p. 229). Sin embargo, esto produjo situaciones emergentes a futuro, ya que al priorizar el transporte público y forzar a las personas a dejar su automóvil en casa y usar el autobús, surgieron otros problemas como la saturación del servicio y la inseguridad. Algo similar ocurre ahora en el sistema Metrobús de la Ciudad de México: algunas personas han criticado que ahora llegan más tarde a sus destinos porque la saturación del transporte los obliga a esperar en la estación por mucho tiempo para poder abordar una unidad, además del hacinamiento y la inseguridad que plantea viajar entre una multitud.⁶ Si bien debe reconocérsele a Peñalosa su intento por lograr una ciudad con mayor equidad, ésta resultaba de una igualdad forzada, impuesta por una actitud faraónica impositiva que intentaba resolver un problema complejo a través de soluciones simples, lo que dio como resultado la aparición de diversos fenómenos emergentes no planeados desde la perspectiva del proyecto, debido probablemente a la falta de amplitud de la lente necesaria para abordarlo de manera integral.⁷

Como es posible apreciar, todos los ejemplos anteriores promueven de alguna manera la mejora del entorno urbano, la integración social y la equi-

⁶ Véase *Saturación e inseguridad, los males del Metrobús*, en <http://www.masformas.com/nacion-df/df/saturacion-e-inseguridad-los-males-del-metrobus>, y *Metrobús está saturado: opinan usuarios*, en http://www.milenio.com/df/Metrobus-saturado-opinan-usuarios_0_176382663.html,

⁷ Henry Petrosky, en *To Forgive Design, Understanding Failure*, sostiene que cuando un artefacto falla, usualmente decimos que fue pobremente diseñado, por lo que Petrosky plantea la importancia de prever en el diseño para buscar causas y soluciones futuras, debido a que comúnmente se diseña con base en la manera en que se usarán los artefactos, las comunicaciones y los entornos, pero por lo general no se diseña pensando en las fallas, en lo emergente (Petrosky, H., 2012, p. 48).

dad, de los cuales unos más y otros menos lograron acercarse a este objetivo. Sin embargo, es importante hacer notar que ninguno de ellos logró resolver la complejidad que supone la construcción de una ciudad inclusiva y justa para todos. Tal vez porque ninguno plantea el desarrollo de un proyecto integral en el que se suscite la participación de los diversos actores sociales que intervienen y construyen el espacio urbano.

PARTE 3
ESTUDIANDO EL ESPACIO PÚBLICO: TÉCNICAS
DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN ORIENTADAS
A LOS ENTORNOS HUMANOS COMPLEJOS

Este segmento presenta un conjunto de técnicas que, según los autores, pueden ser útiles para la recopilación de información de datos en contextos urbanos complejos. Éstos se encuentran categorizados en cuatro áreas: técnicas de mapeo, técnicas de observación no participante, técnicas de observación vivencial del espacio público desde la intervención del investigador y técnicas de observación vivencial del entorno con la intervención participativa del usuario

Entender las dinámicas de uso y disfrute del espacio público no es, según hemos descrito, una tarea sencilla. La multitud de actividades económicas, sociales, culturales y políticas que se desarrollan día a día a través de nuestra cotidianidad establecen, como ya hemos comentado, un metasistema complejo que refleja, en conjunto, quiénes somos como sociedad. A través de estas dinámicas pueden observarse las relaciones que ayudan a construir nuestra identidad, pero también, a través de ellas, se manifiestan algunos fenómenos emergentes como la inseguridad, la pobreza, la falta, mal funcionamiento o mal uso de los servicios y la infraestructura urbana, así como las desigualdades sociales. Las técnicas de recopilación de datos utilizadas frecuentemente en las ciencias sociales: la encuesta, la entrevista y los grupos focales, si bien son útiles, resultan insuficientes para abordar la diversidad e incertidumbre emanada de las múltiples actividades y relaciones que se generan en un entorno humano complejo, incluso si sólo nos referimos a los espacios públicos. Desde principios de siglo, cada vez más investigadores y profesionistas han dado cuenta de las complejidades que se presentan en los espacios que habitamos, así como de la necesidad de entender a las personas, sus opiniones, sentimientos y necesidades. Para ello, necesitamos indagar lo que las personas hacen, dicen y piensan. Reflexionando en lo anterior, se ha propuesto una buena cantidad de aproximaciones que buscan recopilar información más precisa sobre las relaciones que se dan en nuestras ciudades, mediante las cuales se busca obtener una mejor com-

prensión de las actividades, necesidades, motivaciones, experiencias y fenómenos emergentes que surgen de las relaciones entre sus habitantes, buscando con ello proponer soluciones evolutivas más concretas. Para efectos de este capítulo, hemos seleccionado un conjunto de aproximaciones al estudio del espacio público y las dinámicas sociales que en él suceden, los cuales consideramos que pueden dividirse en cuatro grupos: aquellas que involucran el desarrollo de mapas que permiten entender los lugares en los que se desarrollan y aglutinan ciertas actividades sociales; las que incluyen la observación de las dinámicas del espacio urbano “desde fuera”, es decir, sin la participación activa de quien analiza las acciones de las personas; las que implican la participación del investigador, como actor activo del espacio urbano y que participa de las dinámicas de manera vivencial e individual, y finalmente aquellas en las que el investigador organiza actividades en las que hace partícipes a diversos actores sociales con el fin de entender las relaciones que experimentan al realizar ciertas actividades durante su cotidianidad.

Así bien, es importante hacer mención que la selección de aproximaciones para la recopilación de información aquí mostradas, representa sólo una parte de las múltiples estrategias existentes, por lo que no pretende ser exhaustiva, más bien, es una selección de herramientas que nos han parecido útiles, a través de nuestra experiencia, para el estudio del espacio público; asimismo, no pretendemos profundizar en cada una de ellas, se requeriría otro texto para ello, más bien, nuestra intención es presentar y describir de manera breve cada una de dichas aproximaciones, con el fin de que el lector pueda ampliar su conocimiento sobre el estudio del espacio público.

Técnicas de mapeo

Mapear implica, de manera simple, establecer en un mapa —que representa un espacio o área que investigamos— ciertas actividades de interés como los lugares de encuentro, la economía de un lugar, las rutas principales utilizadas por las personas o un grupo de éstas, identificar lugares importantes para una comunidad o el uso de los espacios según rangos de edad, nivel económico o etnicidad, por mencionar sólo algunos aspectos. Es como si tomáramos una foto aérea de un lugar en un momento determinado, la cual se puede superponer sobre otras imágenes, ya sea para entender cómo es que se desarrollan diversas actividades en un mismo espacio o para observar la misma actividad en momentos distintos. Sin embargo, es importante reconocer que el mapear un espacio va más allá de la producción de un mapa como tal, implica una serie de pasos que permiten no sólo recoger información, sino que ésta suele ser analizada dentro de diversos marcos: económicos, políticos, sociales, culturales, psicológicos, urbanísticos, entre otros.

Mapear un espacio se puede hacer a partir de señalar, trazar o conectar las diversas actividades que se realizan en un espacio determinado.

Mapear las trayectorias (*tracing*), mapa de desplazamiento

Registrar el movimiento de las personas, ya sea como peatones o usuarios de algún vehículo, nos permite obtener información básica sobre cómo es

que se desarrolla el flujo humano en un espacio determinado. A través de ello es posible observar las rutas más demandadas para llegar de un lugar a otro, los accesos más comunes utilizados por las personas, la selección de dirección más utilizada por las personas al momento de decidir entre una vía u otra, etc. Consiste en trazar líneas que representan el movimiento de un individuo o conjunto de individuos de un lugar a otro. Asimismo, estos trazos pueden ser complementados al añadir tiempos de traslado o distancias recorridas.

Gehl y Svarre recomiendan que, al trazar recorridos, dividamos el espacio en segmentos con el fin de minimizar la dificultad que se genera al observar a un gran número de personas moviéndose a través de un mismo espacio. Trazar los movimientos que se dan en un espacio nos permite obtener una idea clara de las vialidades que cuentan con una mayor demanda (dominantes), así como aquellas que tienen menor tráfico (subordinadas) (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, p. 28).



FIGURA 11. Imagen que presenta el mapeo por trazo de trayectorias de movilidad (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, p. 28).

Señalar los lugares

Mapear un espacio no sólo puede hacerse mediante el trazado de los movimientos, las personas, al igual que tienden a hacer uso de ciertas vialidades por sobre otras para llegar a los lugares en los que requieren estar, confluyen y se concentran, a su vez, en mayor o menor número en ciertos espacios: estaciones de transporte, plazas, bancos, centros comerciales, oficinas de gobierno, escuelas o eventos, como ferias o conciertos, por mencionar algunos, y se mantienen en ellos por un tiempo determinado según las actividades que ahí realicen; la señalización de los espacios y la concurrencia a éstos suele indicarse mediante la idea de conector de Barabási. Éstos son básicamente nodos con un gran número de conexiones (Babarási, A., 2002, p. 55). El concepto de conector o nodo puede ser extrapolado fácilmente a las redes sociales y a la ciudad vista como red, como un conjunto de nodos de actividad —lugares de trabajo, hogares, estaciones de transportes instituciones y espacios públicos— en los que se desarrollan múltiples y diversas actividades y conexiones que generan un alto grado de complejidad y en los que una mayor o menor actividad puede representarse mediante un tamaño mayor o menor de los conectores, los cuales pueden ser enriquecidos con datos, porcentajes o descripciones.



FIGURA 12. Imagen tomada de la portada del libro *Network Science*, de Babarási. En la imagen se puede observar la manera en que el tamaño de los nodos representa la jerarquía de cada uno de ellos con respecto al resto (Barabási, A., 2016).

Conectando los puntos, redes y relaciones

Los nodos o, como mejor los define Barabási, conectores, nos permiten establecer el número de veces que se relacionan unos con otros, esto nos permite entender no sólo fenómenos como la movilidad mencionada anteriormente, sino actividades como las transacciones económicas que se dan en ciertos lugares, los contactos sociales que se suceden entre diversas personas en un lugar o, incluso, los conflictos que se presentan en un espacio en particular, por mencionar algunos. Dichas relaciones entre los conectores (un conector puede representar una persona, espacio o lugar) suelen representarse a través de líneas que conectan unos con otros.

Gilles Deleuze, en conjunto con el psicoanalista francés Félix Guattari, plantea un concepto que resulta de gran importancia para acercarnos a la comprensión sobre la manera en que la complejidad se presenta en las sociedades modernas contemporáneas: el rizoma.

Deleuze y Guattari construyen su pensamiento alrededor del modelo de rizoma (multiplicidad), en contraproposición con el modelo de pensamiento arbóreo como imagen mundo. Este último, plantea una imagen del mundo que surge de una lógica lineal (tronco), que representa la física y una ramificación dicotómica (otros saberes) que brotan de una misma raíz (metafísica) (Velázquez, A., 2010, p. 55). El rizoma se encuentra hecho de muchas dimensiones, de direcciones cambiantes: “de multiplicidades, de líneas, estratos y segmentaridades, líneas de fuga e intensidades” (Deleuze, G. y Guattari, F., 2002, p. 10).

Para Deleuze y Guattari, el rizoma, a diferencia de los árboles o de sus raíces:

[...] conecta cualquier punto con otro cualquiera, cada uno de sus rasgos no remite necesariamente a rasgos de la misma naturaleza; el rizoma pone en juego regímenes de signos muy distintos e incluso estados de no-signos [...] No se deja reducir ni a lo uno ni lo múltiple [...] contrariamente a una estructura, que se define por un conjunto de puntos y [...] el rizoma sólo está hecho de líneas [...] se relaciona con un mapa que debe ser producido, cons-

truido, siempre desmontable, conectable, alterable, modificable, con múltiples entradas y salidas, con sus líneas de fuga (p. 25).

Asimismo, Deleuze y Guattari mencionan que el rizoma se encuentra conformado por mesetas, entendidas como regiones de en las que se generan continuas intensidades que se conectan con otras a través de líneas y *nodos*, o conectores, siguiendo a Barabási.



FIGURA 13. *Representación de los tipos de redes que se generan en relación con la manera en que se conectan los nodos (conectores o mesetas). Éstas pueden ser, de izquierda a derecha: red centralizada, red descentralizada o red distribuida, aunque a menudo pueden presentarse superpuestas.*

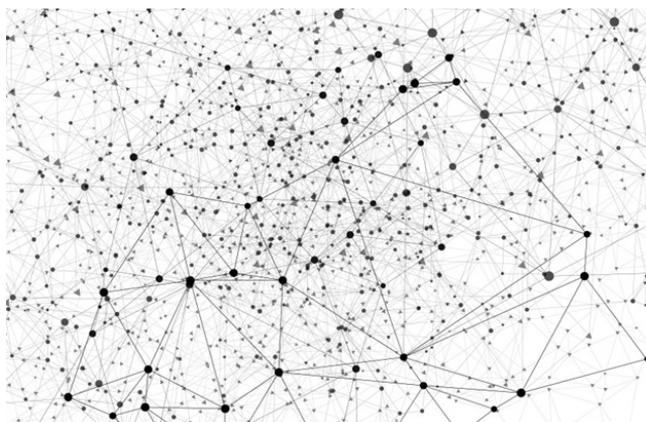


FIGURA 14. *Imagen que muestra una superposición de redes complejas (Jeldes, J., 2018).*

Mapa de comportamiento

Un mapa nos permite establecer no sólo los lugares, las trayectorias o las relaciones entre nodos en un espacio determinado, también puede ayu-

darnos a establecer modos de comportamiento, es decir, nos permite documentar no sólo los lugares que frecuenta un individuo, sino los comportamientos que denota durante su estancia o mediante las relaciones que experimenta con otros individuos u objetos en ese espacio. Inventado por Ernest Becker en 1962, este método nos permite entender las interacciones, las experiencias y los comportamientos de los individuos, lo que permite desarrollar propuestas con el fin de optimizar las tareas o los usos del espacio, aunque una de sus limitantes es que usualmente no es posible profundizar en las motivaciones, es decir, que si bien podemos observar y documentar los comportamientos de las personas, mediante este método no podemos conocer los pensamientos que llevan a un individuo a tomar ciertas decisiones o presentar cierto comportamiento en un espacio determinado.

Llevar a cabo este tipo de estudio implica establecer, en un inicio, quiénes son los usuarios, cuál es el uso que debe tener cierto espacio y cuáles son los comportamientos significativos que deberían darse en ese espacio (Curedale, R., 2013, p. 43).

Mapeo de actores sociales

Cuando estudiamos el espacio público, debemos de tener en cuenta la complejidad que se genera por la diversidad de actores sociales que en él se presentan y relacionan, personas que tienen diferentes edades, género, intereses, preocupaciones, profesiones u oficios, por mencionar algunos. El mapeo de actores sociales nos permite establecer quiénes hacen mayor uso de un espacio y qué relaciones tienen entre los que habitan el espacio y, por lo tanto, permite establecer quiénes serían los principales beneficiarios de un proyecto y quienes serían los más afectados, quiénes tendría poder para apoyar el proyecto o incluso, interés en sabotearlo. Así, el mapeo de actores sociales permite observar las motivaciones de las personas en sus actividades, lo que lleva a descubrir maneras para influenciar a otros actores sociales, permite descubrir riesgos, así como identificar figuras o grupos que ayuden a desarrollar el proyecto de manera positiva (Curedale, R., 2013, p. 263).

Trabajar con este método requiere desarrollar una categorización de actores sociales: aquellos que hacen uso del espacio, los que funcionan como soporte del espacio, los que cuentan con poder para establecer cambios y los que tienen influencia sobre otros actores sociales. Lo anterior, con el fin de establecer prioridades que permitan trabajar con los diversos actores sociales de manera exitosa.

Mapa de expedición

Similar al mapa de comportamiento, el mapa de expedición nos permite establecer acciones y comportamientos que determinado individuo realiza al llevar a cabo un recorrido intencional a través de un determinado contexto urbano con el fin de realizar una o varias tareas o cumplir algún objetivo. Éste puede ser tan sencillo como ir al super a adquirir algún producto, o más complejo como desplazarse por la ciudad llevando algún producto a diversos lugares, como lo haría alguien que trabaja en una empresa de paquetería. Así, cuando hablamos de un mapa de expedición, no nos referimos necesariamente a la experiencia de un viaje turístico, que, dicho sea de paso, también puede ser mapeado. Así entonces, un mapa de expedición o *user journey map* (Kumar, V., 2013, p. 183), es un mapa que muestra el recorrido que una persona realiza con el fin de realizar alguna tarea o cumplir diversos objetivos, lo que permite acercarse a los problemas que el individuo enfrenta para resolver situaciones que se le presentan en la vida cotidiana. Para llevar a cabo el mapeo, las actividades suelen segmentarse en tareas, por ejemplo, para llegar a un lugar en particular, digamos, a una oficina de gobierno a realizar un trámite, algunas tareas implicarían el salir de casa, desplazarse hasta la estación de autobuses, tomar el autobús adecuado, realizar quizás un transbordo y desplazarse nuevamente hasta las oficinas gubernamentales, efectuar el trámite y regresar a la casa. Las diversas situaciones que se presentan, así como la manera en que son resueltas o el tiempo en que son realizadas, nos permiten establecer áreas de atención y oportunidad. Así, para llevar a cabo este método, es necesario establecer un listado de las actividades que serán observadas, es decir, los nodos o etapas del recorrido, asimismo qué actividades u objetivos deben cumplirse en cada

etapa, por ejemplo, al llegar a la estación de autobuses debemos acceder y desplazarnos hasta la ventanilla de boletos en cierto tiempo, adquirir el pasaje, identificar el autobús y abordar. Tanto las etapas como las actividades propias de cada una de ellas deben establecerse en una línea de tiempo; una vez iniciado el recorrido, es importante identificar y documentar lo que va sucediendo durante el proceso, en particular, en aquellos momentos en que se presenten situaciones que retrasen o incluso impidan el recorrido y el cumplimiento de metas.

Mapa de convergencias

Como hemos comentado en un inicio, los mapas no se desarrollan, presentan o analizan únicamente de manera individual, en muchas ocasiones estos suelen superponerse con otros para proveernos de una mayor comprensión de la realidad. Uno de los métodos que permiten dichos acercamientos son los llamados mapas de convergencia (Kumar, V., 2013, p. 41). Los mapas de convergencia nos permiten visibilizar cómo diversas áreas de actividad se relacionan, cuáles de ellas tienen una mayor relación y qué comportamientos emergen de estas relaciones. De manera longitudinal, es decir, si observamos las dinámicas representadas en los mapas a través de cierto tiempo, podemos observar la manera en que las actividades cambian, lo que permite observar áreas de oportunidad e innovación. Los pasos para realizar un mapa de convergencia incluyen identificar los tópicos o las áreas que se superpondrán, por ejemplo, en un BID pueden superponerse las actividades comerciales, industriales, sociales y de servicios que se dan en dicho espacio. Asimismo, debemos enlistar las tendencias que queremos estudiar en dicho espacio, por ejemplo, lo relacionado con la tecnología, las personas, los intercambios económicos, la cultura, por mencionar algunos. Para mostrar los resultados, Kumar sugiere el uso de un diagrama de Venn en el que los diversos tópicos se representan en círculos individuales en los que se superponen los puntos comunes (p. 41).

Estudio de ecosistemas

Un estudio de ecosistemas es una integración de los resultados de los métodos de mapeo descritos anteriormente. Es un conjunto de mapas superpuestos a manera de capas que muestran un espacio y las relaciones de los que lo habitan en toda su complejidad. Los componentes que integran un estudio de ecosistemas generalmente contienen:

Actores sociales: En éste se incluyen los actores externos, es decir, aquellos que influyen los comportamientos de los actores principales (entre ellos se encuentran, amigos, familiares, figuras de autoridad, *influencers*, etc.); los actores internos, todos aquellos que se encuentran en un espacio u organización (empleados, clientes, usuarios, peatones, conductores, según sea el caso); organizaciones gubernamentales y no gubernamentales (agencias de gobierno, activistas, proveedores, accionistas), y agentes externos (empresas, competidores organizaciones u otras comunidades externas).

Roles: Es importante distinguir los actores de los roles que desarrollan dentro del ecosistema, comprender los roles que juega cada actor nos permite entender la manera en que cada uno de ellos provee valor al ecosistema y la importancia de su papel en él.

Artefactos: Los actores sociales y los roles que juegan en un ecosistema requieren de la interacción con diversos artefactos; nuestra sociedad actual se encuentra mediada por el uso que les damos a ellos para cumplir con nuestras metas, nuestras relaciones se encuentran entonces, mediadas por artefactos en una relación casi simbiótica que impacta nuestras actitudes, expectativas y experiencias.

Factores: Las dinámicas de producción, consumo y servicio se ven afectados a su vez por diversos factores que afectan o dan forma a los comportamientos y las relaciones, algunos de los factores más comunes son: la tecnología, las regulaciones, las reglas sociales y culturales o los fenómenos ambientales, por nombrar algunos. Un claro ejemplo de cómo los factores externos pueden cambiar los comportamientos y dinámicas de un lugar pudo ser observado durante la contingencia surgida por el coronavirus SARS-COV-2.

Lugares: En muchos ecosistemas puede entenderse la importancia que juegan algunos lugares en los que puede observarse dónde, cuando y de qué manera se relacionan e interactúan las personas y los artefactos que integran el entorno. Entender esto nos permite identificar aquellos espacios en los que las personas prefieren estar, vivir, trabajar e interactuar.

Interacciones: La superposición de los tópicos anteriores permite la observación de patrones de interacción entre las personas con los lugares, los artefactos y con otras personas. Nos permiten mapear la naturaleza, la frecuencia y la importancia de dichas interacciones. Comprender estos patrones nos permite generar nuevas estrategias, relaciones y artefactos para mejorar la funcionalidad de nuestros entornos.

Relaciones: Como se mencionó, la interacción con los lugares, las personas y los artefactos que se encuentran en un espacio determinado es de vital importancia para comprender de manera integral las dinámicas de una sociedad; sin embargo, observar las interacciones no permite entender a profundidad las motivaciones que surgen de dichas acciones. Observar las relaciones que se dan a través de las interacciones y las experiencias resultado de ello, nos permiten tener claridad sobre por qué funciona el ecosistema de cierta manera y por qué se dan las dinámicas de la manera en que suceden. Esto puede ser de gran utilidad para prever situaciones emergentes que podrían suceder al introducir algún cambio o novedad en el ecosistema. Algunos tipos de relaciones que pueden ser observados en las interacciones de un ecosistema son: de competencia, de cooperación, de soporte, transaccionales, regulatorias, complementarias, de influencia y emocionales.

Límites: Mapear los lugares, los actores, los roles, los artefactos, las interacciones y las relaciones requiere a su vez el mapear sus límites, estudiar un ecosistema a menudo plantea la dificultad de establecer dónde inicia y dónde termina, si no estableciéramos límites, podríamos pasar una vida entera tratando de entender cada aspecto del ecosistema, por ello es importante establecer la profundidad de la exploración, así como plantear objetivos claros que deben de ser alcanzados en el proceso (Risdom, C., y Quattlebaum, P., 2018, pp. 60-68).

Técnicas de observación no participante

Observar el contexto de estudio implica no sólo observar a las personas o la manera en que los objetos son utilizados por éstas: requiere prestar atención al espacio como un todo y de manera neutral, lo que no es fácil. Debemos mirar a las personas y sus interacciones con otras personas, así como los objetos con los que se relacionan, incluye escuchar lo que las personas dicen y ver lo que hacen en el entorno y los factores emergentes que surgen de las interacciones entre personas-objetos-personas. Además, es igual de importante registrar ¿qué o quiénes no se encuentran en el lugar de estudio?, es decir, ¿quién no utiliza el espacio o quién se encuentra en él, pero no participa y por qué?, ¿qué relaciones se ven inhibidas por la falta de artefactos o comunicaciones y cómo afecta esto el ecosistema o entorno observado? Algunos aspectos que pueden ser útiles en torno a las preguntas anteriores son:

Áreas de descanso

William H. White, en su libro *The Social Life of Small Urban Spaces*, plantea una idea que, en general podría parecer obvia: “Las personas tienden a sentarse en los espacios en que hay objetos para ello” (citado en Gehl, J., y Svarre, B., p. 111). Sin embargo, lo anterior nos lleva entonces a una pregunta interesante: ¿cuanto mayor es el número de asientos, más gente se sienta?

Lo cierto es que esto depende de diversos factores: sociales, culturales, ergonómicos o espaciales, por mencionar algunos. Las dinámicas de descanso pueden verse afectadas a su vez por las actividades (fumar, ver el periódico, o comer algo), las edades, el género y el número de personas o los artefactos que cada una de ellas lleva consigo. En algunas culturas, una vez que alguien se sienta en una banca, aun cuando haya espacio para otras personas, se tiende a dejar desocupado el espacio y, si alguien lo ocupa, la primera persona en sentarse puede sentirse incómoda, levantarse y retirarse. En otros contextos puede resultar lo contrario, un mayor número de asientos puede promover el acercamiento social y la interacción entre los participantes. La aplicación del método es, en teoría, sencilla, consiste en registrar la cantidad de asientos y la extensión y ubicación de ellos y documentar la cantidad de personas que se sientan, así como las interacciones que se observan; el registro puede realizarse mediante una bitácora de campo, registros fotográficos o de video, es importante establecer la hora u horas del día, los días y temporadas específicas en las que se realiza la observación con el fin de realizar comparaciones.

Una actividad complementaria o similar al acto de sentarse es el estar de pie, las actividades que se dan en el espacio pueden dividirse en transitorias y estacionarias, es decir, entre aquellas que tienen que ver con desplazarnos por un lugar para llegar a otro y aquellas en las que nos detenemos, ya sea para descansar o para estar con otros. Lo anterior nos puede ayudar a entender en qué espacios se generan mayores conglomeraciones, y a qué responden dichas conductas: seguridad ante el clima (sombra, protección contra lluvia o viento), aspectos espaciales (organización del espacio), aspectos estéticos, funcionales, etcétera.

Cuantificación

La cuantificación es una herramienta básica en el estudio de la vida pública, podemos contar casi cualquier cosa, personas que pasan por algún sitio, aquellas que se quedan en él, las que se van, las personas que platican entre ellas, cuántas caminan solas o en grupo, cuántas utilizan sus teléfonos, cuántas bancas hay en el lugar y muchas otras cosas más. Según Gehl y Svarre,

cuantificar nos permite obtener datos cuantitativos que pueden ser utilizados tanto para el análisis de proyectos, como para la toma de decisiones (2013, p. 25).

El registro puede realizarse de manera escrita, realizando marcas en un papel o utilizando algún artefacto para ello. Es necesario establecer el periodo de conteo o intervalo (minutos, unos minutos cada hora, etc.), la localización y la fecha específica y la hora. Gehl y Svarre también plantean que el conteo puede ser realizado durante diferentes días, lo que nos provee de una imagen precisa del ritmo cotidiano del espacio, la vida urbana puede ser bastante rítmica y uniforme de un día a otro (2013, p. 25). Cuantificar nos permite realizar comparaciones antes y después de realizar un proyecto, contrastar entre diferentes áreas geográficas o cotejar un mismo lugar a través del tiempo.

Velocidad al caminar

Caminar es una actividad normal para casi cualquier persona, diariamente nos movilizamos a través del acto de caminar con el fin de trasladarnos de un lugar a otro. Conocer qué tan rápido es que las personas caminan en un lugar determinado resulta importante en diversos contextos. Al medir el tiempo que una persona tarda en recorrer un espacio nos permite entender la influencia del clima en una época del año, del horario en que se transita, así como comprender aspectos como la topofilia (sensación de seguridad en el espacio público) o topofobia (temor al espacio público). También nos permite comparar la movilidad entre diversas personas: jóvenes, niños, ancianos, personas con niños, carriolas, grupos, parejas, etc. Este método de observación se lleva a cabo marcando un recorrido en el espacio, usualmente con gis o algún tipo de cinta adhesiva que permita al observador medir el tiempo que tarda una persona en llegar del punto A al punto B. La medición se hace regularmente mediante un cronómetro y a una distancia suficiente para que la persona observada no lo perciba. El registro se puede realizar en una tabla y es necesario realizar diversos registros con el fin de obtener promedios que nos permitan establecer la velocidad máxima, mínima y promedio de recorrido del espacio (p. 87).

Análisis de tráfico

Uno de los aspectos que más alteran la vida pública en nuestros entornos es, sin lugar a dudas, el tráfico vehicular. Un famoso estudio realizado en 1972 por Donald Appleyard en diversas calles de San Francisco, EUA, mostraba que entre mayor el tráfico, menores eran las actividades y relaciones que se daban entre las comunidades. Appleyard mostraba en su estudio que, en calles en que el tráfico era ligero, alrededor de 2,000 vehículos diarios, los niños jugaban en las aceras, las personas socializaban frente a sus casas y la mayoría contaba con un buen número de contactos con vecinos en ambos lados de la calle. Por el contrario, en calles casi idénticas, pero con una circulación de 8,000 autos diariamente, las actividades sociales, así como el número de amistades, mostraron un dramático descenso y, en calles en las que circulaban alrededor de 16,000 unidades al día, la vida pública se volvía casi inexistente (citado en Montgomery, C., 2013, p. 168), la única diferencia entre estas calles era la cantidad de tráfico, los automóviles tienen el poder de convertir un vecindario en un espacio únicamente para el tránsito.

Si sumamos al tráfico de vehículos la cantidad de carriles con las que cuenta una calle, obtenemos fenómenos emergentes derivados de la corrosión social: el ruido, por ejemplo, lleva a que la gente platique menos, a terminar pronto las conversaciones, tendemos a ayudar menos a los extraños y desconfiamos de ellos, somos menos pacientes, menos generosos y menos sociables, lo que en algunos casos pueden llevar a la generación de problemas sociales como la separación de comunidades enteras que generan grupos antagónicos como las pandillas. Además de lo anterior, calles con un mayor tráfico tienden a generar una mayor aprehensión y temor, un claro ejemplo de ello es que, a mayor tráfico, mayor es el porcentaje de adultos que toman de la mano a los niños menores al transitar el espacio (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, p. 104).

Enfoque nomotético

Utilizado inicialmente por el filósofo alemán Wilhelm Windelband en el siglo XIX, el método nomotético describe un enfoque para producir conoci-

miento que busca hacer generalizaciones a gran escala. Este enfoque es común en las ciencias naturales, pero actualmente es utilizado en ciencias sociales y en antropología. Mediante el enfoque nomotético, se lleva a cabo una observación cuidadosa y sistémica para obtener resultados que se pueden aplicar de manera más amplia fuera del ámbito de estudio. En pocas palabras, el enfoque nomotético busca hacer generalizaciones sobre el mundo y comprender los patrones sociales, tendencias y estructuras sociales más grandes que componen la sociedad. Desde el punto de vista antropológico, dicho enfoque pretende establecer leyes generales de comportamiento de un grupo en un contexto determinado. Este enfoque puede resultar útil para entender el contexto o a los usuarios, aunque entre sus limitaciones encontramos que, al ser un enfoque orientado al estudio de grupos, genera una visión superficial de las personas como individuos (Curedale, R., 2013, p. 207).

Para llevar a cabo este enfoque es necesario establecer claramente el grupo por estudiar, las características o comportamientos por observar, así como la descripción del contexto en el que se realizará la observación.

Seguimiento personal (*Shadowing o tracking*)

La técnica de seguimiento personal o *shadowing* consiste en hacer un seguimiento personal en un contexto determinado. Tiene como objetivo la observación de las experiencias y actividades realizadas por el usuario de un espacio u artefacto. Fue utilizado por primera vez por Alex Bavelas en 1944 y, actualmente, por Lucy Vernile y Robert A. Monteiro en 1991 (Curedale, R., 2013, p. 259).

Esta técnica puede ser utilizada para establecer diferencias entre lo que hacen diversos individuos en un mismo contexto, para entender qué tan diversas son sus experiencias o acciones ante circunstancias o retos similares. También nos ayuda a entender las dificultades o facilidades a las que se puede enfrentar un usuario en su cotidianidad; conocer sobre ello puede ser de gran importancia al diseñar artefactos que cumplan con una función determinada. Por su parte, algunos obstáculos al usar esta técnica tienen que ver con la selección inadecuada de la persona a seguir o que, al ser un seguimiento personalizado, podemos encontrar circunstancias que nos

impidan seguir a la persona, por ejemplo, cuando se da seguimiento durante acciones de movilidad.

Por último, para usar esta técnica es necesario realizar una correcta selección de la persona a seguir, identificar los comportamientos o actividades por estudiar y realizar un seguimiento y registro adecuado, el cual puede ser llevado a cabo mediante la realización de apuntes, el registro fotográfico o de video (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, p. 29); es importante mencionar que, en las técnicas de observación no participativa en las que los sujetos observados no tienen conocimiento de ello, el investigador debe considerar el aspecto ético del uso y la difusión de las imágenes.

Five human factors

Este método consiste en la observación en campo orientada a cinco factores de la experiencia humana: físico, cognitivo, social, cultural y emocional. Su intención es ayudarnos a entender cómo es que éstos afectan de manera integral nuestras experiencias. Es un acercamiento integrador ya que plantea inicialmente la separación de la experiencia en elementos más fáciles de registrar, con el objetivo de entender cada una de ellas en detalle; sin embargo, una vez realizada esta primera parte, busca la integración de una visión holística que nos permita una visión enriquecida y profunda de la experiencia de usuario.

La realización de este método exige, como describe Vijar Kumar, el desarrollo de la observación haciendo un registro de cinco factores:

Factor físico: ¿Cómo es que las personas experimentan la interacción física con otras personas y objetos? ¿Qué tocan, empujan, jalan, abren, cierran, levantan, llevan consigo, dejan, controlan, etcétera?

Factor cognitivo: ¿De qué manera las personas asocian los significados con las cosas con las que interactúan? ¿Qué interacciones exigen de la persona algún proceso cognitivo? ¿Cómo es que son resueltas? ¿Qué leen, de qué manera investigan, procesan, evalúan, valoran y toman decisiones?

Factor social: ¿De qué manera se comportan las personas en grupo o en los espacios sociales? ¿De qué maneras interactúan, formal o informalmente?

¿Cómo toman sus decisiones, coordinan acciones, generan agendas de trabajo y trabajan en conjunto?

Factor cultural: ¿De qué manera las personas experimentan las normas sociales, los hábitos y los valores culturales? ¿Cómo se manifiestan?

Factor emocional: ¿Qué sensaciones o emociones experimentan las personas? ¿En qué sentido el ambiente dispara esas emociones? ¿Las personas experimentan tristeza, agravio, frustración, gozo, felicidad, etcétera? (Kumar, V., 2013, p. 103)

POEMS

Similar al anterior, el método POEMS (por sus siglas en inglés) plantea la observación de las interacciones que se desarrollan en un contexto determinado; sin embargo, su enfoque se ubica ya no exclusivamente en las personas, sino que abarca todos los elementos del contexto en el que se realizan ciertas actividades. Estos elementos son: personas, objetos, ambientes, mensajes y servicios. Este método orienta al investigador hacia la obtención de un panorama integral sobre la manera en que dichos elementos se interrelacionan como sistema.

El método POEMS nos ofrece como beneficios el ampliar nuestra comprensión del contexto como sistema, enfocarnos en detalles específicos del entorno y enfocarnos en los procesos. Para llevar a cabo el método POEMS es necesario preparar en un inicio un esquema en el que sean categorizadas y se vayan a registrar las observaciones pueden ser utilizadas diversas herramientas para la captura de la información (cuaderno de notas, cámara, videocámara o grabadora de voz), y hay que observar el contexto en relación con los elementos del método:

Personas: ¿Qué tipos de personas se observan dentro del contexto de estudio? ¿Familiares, técnicos de reparación o clientes?, por mencionar algunos. ¿Cuáles son sus razones aparentes para estar ahí?

Objetos: ¿Qué objetos se encuentran en el contexto de estudio? ¿Cuáles de ellos corresponden al contexto y entre ellos cuáles son las categorías más amplias? ¿Cuál es la relación entre ellos? ¿Cuál es su relación con las personas en dicho contexto?

Ambientes: ¿Cuáles son los distintos espacios en los que las actividades se desarrollan? ¿Cocina, restaurante, garaje, local comercial, iglesia, etcétera?

Mensajes: ¿Qué mensajes son comunicados dentro del contexto de estudio y de qué manera son transmitidos? ¿a través de conversaciones, etiquetas impresas, dispositivos digitales?

Servicios: ¿Cuáles son los distintos servicios ofrecidos dentro del contexto? ¿Limpieza, ventas, entregas, alimentos, entre otros? (Kumar, V., 2013, p. 105)

Una vez, terminado el proceso de observación, se desarrolla un proceso de dos pasos: primero, se analizan los aspectos relevantes de cada elemento de manera individual y, segundo, se busca integrar de manera holística cada uno de los elementos en relación con los otros con el fin de enmarcar el sistema que los soporta y su funcionamiento.

Técnicas de observación vivencial del espacio público desde la intervención del investigador

Si bien el observar el entorno y a las personas que lo habitan permite obtener una variada cantidad de información, en ocasiones ésta se encuentra limitada por la comprensión que el investigador tenga sobre las interacciones que pueden ser observadas. El participar como individuo que habita y vive el espacio nos permite generar un mayor entendimiento y una visión personal de la interacción con otras personas, espacios, comunicaciones y objetos, si bien algunos de los métodos mencionados en el segmento anterior, pueden complementarse con algún nivel de participación del investigador (por ejemplo, realizando algunas preguntas), la observación vivencial del espacio nos permite un nivel de análisis distinto al de la persona común, toda vez que como investigadores somos conscientes de que nos encontramos viviendo el contexto con el fin de comprenderlo. Quizá una de las mejores maneras de entender la ciudad es caminando por ella, los inicios de esta práctica se remontan al *flâneur*, conceptualizado por Baudelaire como un personaje muy presente en la Francia del siglo XIX: una especie de aristócrata cuya actividad por excelencia era vagabundear por la ciudad mezclándose con el gentío de la calle, pero asimismo manteniendo su condición de observador, siendo al mismo tiempo *parte de* algo y estando *aparte de* ese algo (Tacussel, P., 1986, p. 56). Si bien podemos anotar los orígenes del transitar el espacio urbano a través de caminar y disfrutar la ciudad, el *flâneur* no realizaba sus travesías con la intención explícita de recopilar información de manera sistematizada. Este personaje transitaba por calles

y bulevares sin otro objetivo que su afán voyerista. Aunque en esta sección presentamos diversos enfoques de cómo orientar la vista sobre el espacio urbano, de manera general podemos reducir todos ellos a dos: el primero, y derivado de la figura del *flâneur*, es la deriva, y el segundo y más sistematizado, la observación participante.

OBSERVACIÓN PARTICIPANTE	DERIVA
Elegir el “campo urbano” por observar.	Elegir el punto de inicio.
Fijar días y horarios de la estancia en el campo.	Fijar el tiempo de “pérdida” por la ciudad.
Participar e interactuar con la situación y los protagonistas.	Disfrazarse de flâneur, y dejarse llevar por las oscilaciones de la ciudad.
Usar herramientas de recogida de datos que permitan una observación eficaz (notas de campo, grabadora, cámara digital, etcétera).	Usar herramientas de recogida de datos que provoquen una deriva efectiva (grabadora, cámara de video, etcétera).
Intentar observar con detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece	Intentar observar en detalle y con mirada interrogadora todo lo que acontece.
Traducir y “pasar en limpio” la información recopilada durante la jornada de observación.	Traducir y “pasar a limpio” la información recopilada durante la deriva.

FIGURA 15. *Diferencias entre la observación participante y la deriva según Pellicer, I., Vivas-Elias, P. y Rojas, J. (2013, p. 131).*

A continuación presentamos algunos enfoques particulares que pueden ser desarrollados desde estas perspectivas metodológicas.

Visita de campo de estudio (Kumar, p. 107)

La visita de campo de estudio es la manera más directa de construir empatía con las personas, pasar tiempo con las personas permite al investigador comprender los comportamientos relevantes, de primera mano. A diferen-

cia de otras técnicas, como el grupo focal, en las que las preguntas direccionan la conversación, en la visita de campo se enfatiza la observación y el desarrollo de preguntas acerca de lo que está siendo observado; si bien existe una temática de interés o algunas preguntas específicas, no es necesario contar con un guion en particular, los investigadores pueden solicitar a los participantes que les hablen sobre las actividades que realizan y los artefactos que utilizan para ello; algunas preguntas comúnmente utilizadas para ello son: ¿puedes hablarme sobre lo que estás haciendo?, ¿para qué utilizas ese objeto?, ¿cuáles son los pasos que realizas?, ¿me puedes hablar más sobre eso?

La visita de campo nos permite enfocarnos en los detalles que ocurren durante las interacciones de las personas con el espacio, los artefactos u otras personas, nos permite enfocarnos en la experiencia, nos provee evidencia de primera mano y promueve el aprendizaje en el contexto de estudio (Kumar, V., 2013, p. 107).

Para llevar a cabo la visita de campo es necesario establecer de manera inicial un plan detallado sobre el lugar que será visitado, con quiénes se interactuará, durante cuánto tiempo, qué se busca explorar y cómo se desarrollará la visita (quién tomará notas, grabará o tomará fotografías). Es importante mencionar que, durante la visita, el investigador debe procurar el respeto a las actividades de las personas: debemos evitar irrumpir de manera abrupta en su trabajo y considerar su tiempo.

Búsqueda de indicios y señales de tránsito (*traces*)

La actividad humana puede ser observada mientras ésta sucede, pero de igual manera es posible encontrar información valiosa cuando hay poca actividad, o incluso cuando no la hay, caminar por la ciudad nos permite observar con detenimiento y de manera indirecta indicios o señales que nos permiten entender cómo es que las personas transitan por los espacios. Algunos ejemplos de ello son observar las huellas dejadas en el camino en un día nevado, las líneas que se marcan cuando muchas personas transitan por un mismo lugar, ya sea en las calles o a través de áreas verdes, el desgaste de las escaleras al pasar los años o la apropiación del espacio cuando

las personas sacan sus sillas y mesas al área pública frente a sus casas y las dejan ahí, ampliando su espacio de estar a lo público. Por otro lado, los indicios también pueden mostrar lo contrario: la polarización de espacios mediante el cierre o el uso de bardas o rejas, así como aquellos lugares que son descuidados, como parques con mobiliario descuidado y basura, exponen espacios con poca o nula actividad (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, pp. 30, 88).

Diario de campo

Una herramienta que resulta especialmente útil al realizar recorridos por el espacio público (además de la fotografía y la grabación de video —video etnografía—, las cuales resultan obvias en la actualidad y que usualmente son realizadas mediante el uso de equipos electrónicos) es el diario de campo. Éste nos permite realizar descripciones y explicaciones más precisas sobre lo que observamos; en él, podemos dibujar, generar notas, colocar post-its, marcar con colores, describir emociones, sentimientos, sensaciones y pensamientos, de maneras que en los dispositivos digitales pudiera resultar complicado o que podría tomar más tiempo (p. 32).

Análisis de fachadas, áreas residenciales

El observar las fachadas en las áreas residenciales nos permite entender diversos aspectos de la vida de los habitantes de una zona: aspectos étnicos, socioculturales o económicos. Mediante la observación del frente de los hogares podemos entender la conexión física entre los espacios y los habitantes (p. 98), es decir, la influencia que generan los espacios construidos en relación con las actividades que se realizan en y entre ellos: por ejemplo, las actividades que realizan las personas de niveles socioeconómicos altos en el frente de sus casas, que usualmente cuentan con jardines, en ocasiones muy amplios, son muy diferentes a las de aquellas cuyos accesos se encuentran prácticamente con la banqueta, quizá con un pequeño pórtico al frente, lo que les permite sacar una silla para tomar o comer fuera y socializar

un poco, o las de aquellas que viven en áreas en las que la división entre calle y banqueta es inexistente.

Análisis de fachadas activas y pasivas

Similar a lo anterior, en áreas en las que las actividades comerciales son las que predominan, es posible realizar observaciones cuidadosas de lo que llamamos fachadas activas o pasivas (Gehl, J., y Svarre, B., 2013, p. 104). Las actividades que se realizan en áreas comerciales son muy diferente en zonas en las que abundan espacios iluminados (tiendas con amplios aparadores, áreas de socialización como en cafés o restaurantes al aire libre, así como sin puertas y con grandes pasillos al exterior), en contraste con sitios en los que sólo se observan bardas, ventanas con persianas o áreas enrejadas o de estacionamiento. En áreas de fachadas activas, las personas caminan más lentamente, se detienen a realizar alguna actividad, llaman por celular o socializan. Observar a otras personas haciendo uso de los espacios usualmente invita a más personas a utilizarlos y éstas en general son más felices, empáticas y sociables que en áreas con fachadas pasivas (Montgomery, C., 2013, pp. 160-163).

Diagrama sistémico ERAF

Al igual que otros métodos como el *five human factors* o el POEMS, el diagrama sistémico ERAF nos ayuda a integrar nuestras observaciones al organizarlas en una forma más comprensible. Esta metodología nos permite crear una visión holística, nos ayuda a revelar las relaciones entre lo observado, visualiza la información y nos permite estructurar nuestro conocimiento. Así, el diagrama sistémico ERAF plantea la organización de la información en relación con:

Entidades: Se refiere a las partes definidas en el sistema; pueden ser personas, lugares, objetos, estudiantes, instituciones o incluso abstracciones como proyectos, problemas o metas.

Relaciones: Describen cómo las entidades se conectan entre sí; pueden ser incluso medidas si se les agrega un atributo de valor.

Atributos: Se refiere a las características identitarias de una entidad o relación, usualmente son descritas mediante adjetivos, ya sean estos cualitativos (percepciones, opiniones, pensamientos, gustos, etc.) o cuantitativos (edad, tamaño, costo o duración), entre otros.

Flujos: Se refiere a las relaciones direccionales que se dan entre las entidades del sistema, éstas son preposiciones que indican de/para, antes/después o entrada/salida, entre otras. Los flujos pueden presentarse de dos maneras; flujos temporales, que indican secuencias condicionadas en relación de tiempo, y procesos, que muestran los pasos que se suceden y nos indican como las relaciones se dan en el sistema, ya sea mediante ciclos, procesos paralelos o relaciones complejas (Vijay, K., 2013, p. 147).

Técnicas de observación vivencial del entorno con la intervención participativa del usuario

Finalmente, la última de las aproximaciones al estudio del espacio público, pero no por ello menos relevante, es aquella que incluye los métodos participativos, es decir, aquellos en los que hacemos a los usuarios del espacio urbano, en alguna medida, participantes activos del estudio y la comprensión de las actividades y relaciones de la vida urbana en su cotidianidad.

Relatos orales

Esta forma de caso de estudio se desarrolla a través de la narración de una persona, quien habla de sus experiencias personales, lo que permite entender un punto de vista particular, por lo que el narrador puede o no estar consciente del contexto completo de sus experiencias.

El uso de relatos orales en el estudio de los espacios urbanos nos permite descubrir información a una profundidad que no lograríamos con otros métodos, puede desarrollarse de manera coloquial, lo que genera confianza en el narrador y facilita la comunicación, puede ser usado en diversos contextos y suele resultar económico en términos de gasto de recursos económicos para el investigador. Por su parte, el uso de relatos individuales no nos permite la generalización, por lo que resulta difícil generar teorías con base en ello; también es posible que se genere un sesgo por parte del investigador en relación con ideas preconcebidas por éste, puede resultar dema-

siado subjetivo y consumir una cantidad amplia de tiempo. Aun así, los relatos orales pueden resultar útiles para ayudarnos a entender un contexto, un usuario o para establecer de manera clara un tema de estudio.

Para realizar este método es importante la selección adecuada de las personas que participarán, de manera que nos puedan ofrecer un panorama lo suficientemente claro y profuso de la información; es necesario establecer cuantos casos o relatos se desarrollarán con el fin de obtener una visión lo suficientemente amplia sobre lo que se busca comprender, y establecer una serie de preguntas o hilo conductor del diálogo de la entrevista, de tal manera que podamos organizar y analizar de manera adecuada la información que nos sea proporcionada. Es importante establecer a su vez la manera en que dicha información será recabada: de manera escrita o mediante grabación de audio o video (Curedale, R., 2013, p.63).

Cultural probes

Cultural probes, como usualmente se le conoce, es una técnica de investigación cualitativa que consiste en establecer acciones y dar instrucciones precisas a un grupo de personas con el fin de aprender más sobre su vida cotidiana, por ejemplo, sus hábitos alimenticios, sus actividades durante un viaje turístico o las compras de la semana. Este acercamiento nos permite obtener información de participantes que de otra manera nos sería imposible conseguir, como en el caso de los viajes o cuando resulta insuficiente el tiempo para dar seguimiento a varios participantes en un mismo contexto. Asimismo, esta técnica nos permite realizar estudios en periodos extensos y en intervalos irregulares y la información recopilada nos permite generar perfiles, lo que nos ayuda a definir las intenciones del estudio, entender el contexto y al usuario. Quizá el obstáculo más grande al aplicar esta técnica resida en la cuidadosa selección que se debe hacer de los participantes, toda vez que deberán recibir instrucciones y realizar tareas sin la supervisión del investigador. Realizar correctamente esta técnica implica entonces la correcta definición del objetivo del estudio, la cuidadosa selección de los participantes, la correcta descripción de las instrucciones y tareas por realizar, el minucioso desarrollo de un kit para la recopilación de infor-

mación (este puede incluir bloc de notas, formatos prediseñados, cámara, grabadora de voz, postales u otros objetos) y el establecimiento de matrices de análisis para facilitar la obtención de resultados (Curedale, R., 2013, p. 85).

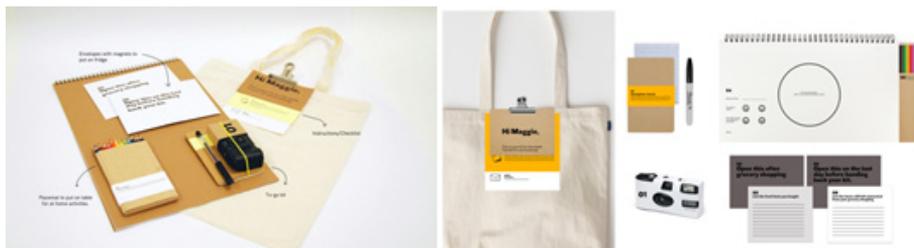


FIGURA 16. Ejemplo de kit para cultural probes (Legros, C., 2018, s. p.).

Seguimiento ocular (*eye tracking*)

El seguimiento ocular, o *eye tracking*, es una técnica de recopilación de información que consiste en el uso de un equipo que graba los movimientos del ojo en un tiempo determinado; Éste es utilizado en buena medida en áreas comerciales, publicidad y usabilidad web, pero también puede ser utilizado para realizar estudios en el espacio público. Esta técnica nos permite examinar de manera precisa qué detalles atraen la atención de un usuario y puede complementarse con una entrevista que busque entender las razones de ello. Existen diversas opciones en lo que se refiere a la oferta de equipos en el mercado, por lo que es importante establecer correctamente el contexto de aplicación, considerando que el costo de los equipos es alto; asimismo, es posible que la información obtenida resulte errónea si el equipo no ha sido programado correctamente.

Talleres de imaginarios

Un imaginario social puede definirse como una construcción sociohistórica que abarca el conjunto de instituciones, normas y símbolos que comparte un determinado grupo social y que, pese a su carácter imaginado, opera

en la realidad ofreciendo tanto oportunidades como restricciones para el accionar de los sujetos. De tal manera, un imaginario no se considera en términos de su verdad o falsedad, sino que instaura por sí mismo una realidad que tiene consecuencias prácticas para la vida cotidiana de las personas (Castoriadis, C., 1975).

Los talleres de imaginarios son una herramienta relevante para entender la manera en que un grupo social entiende y vive su cotidianidad, y consisten en el uso de objetos, dibujos o mapas que tienen como objetivo visibilizar las actividades, los lugares o las ideas culturales que son importantes para un grupo. Es una técnica creativa y colaborativa que nos facilita la comprensión de un contexto que es ajeno al investigador y que permite, en poco tiempo, obtener una perspectiva de lo que es y lo que no es importante, es decir, qué se puede cambiar y qué debemos respetar al realizar propuestas de cambio en un lugar determinado. Este método nos puede ayudar a la resolución de problemas, pensamiento estratégico, toma de decisiones, rediseño de sistemas, establecer obstáculos, además de ser divertido para los participantes.

Desarrollar este método implica la organización de pequeños grupos de tres a cinco participantes y la identificación del contexto por estudiar. Se debe describir de manera clara lo que se pretende realizar y obtener de los participantes, dar apoyo mientras los participantes desarrollan sus tareas, después del proyecto individual se puede proceder al desarrollo de un proyecto de manera colectiva en el que se establezcan los elementos o ideas que la mayoría de los participantes utilizaron en sus trabajos individuales, y finalmente, puede desarrollarse un espacio para el cultivo de propuestas de cambio o solución.

Journey map

Similar al método de *cultural probes*, el *journey map* plantea el recorrido de una persona durante una travesía en un lugar determinado en el que debe de cumplir con diversas tareas. A diferencia del método *cultural probes* en el que se dan instrucciones a los participantes sobre el tópico por estudiar y para lo cual se les otorga libertad de cómo y en qué momento hacerlo, el

journey map establece un conjunto de tareas que cada participante deberá realizar, por ejemplo, encontrar una tienda en particular y buscar y adquirir un producto en ella o visitar diversos lugares en la ciudad con el fin de entender las dificultades que podría experimentar en relación con la movilidad urbana.

Un *journey map* se conforma de momentos, lo que lo hace flexible; cada uno de ellos establece una o diversas tareas por realizar, ocurre en diversos contextos y presenta diferentes intensidades. Cada momento constituye una oportunidad para clarificar su relevancia en la vida cotidiana a la vez que nos provee de valiosa información sobre las interacciones que se generan en un contexto. Dichas interacciones que se dan con los productos, las personas, los servicios o los espacios generan emociones y pensamientos diversos, que pueden ser positivos, negativos o un matiz de éstos, pueden tener un fuerte efecto en la memoria o desaparecer en poco tiempo. Asimismo, cada uno de estos momentos no sucede de manera aislada, la manera en que se desarrollan las actividades de un momento puede afectar los momentos subsecuentes, y al final, la acumulación de todos los momentos, el valor, la información y las memorias que generen constituyen un resultado integral (Risdon, C., y Quattlebaum, P., 2018, pp.88-103).

Role play

Un método que puede ser utilizado para aproximarse a una situación o fenómeno para entenderlo es el juego de roles (*role play*), éste puede ser utilizado en contextos en los que el tiempo o los recursos no permiten un acercamiento directo en un espacio para su estudio, por ello, es un ejercicio preparatorio orientado a la generación de ideas. Consiste en que en un equipo de trabajo de investigación, cada participante asume el rol de un actor social determinado, de manera que el simular las actividades de cada personaje nos permita desarrollar un pensamiento centrado en el usuario a través de la empatía, considerando que el objetivo de la actividad es generar propuestas de solución para alguien más. El desarrollo de esta técnica plantea el identificar los tópicos o áreas por estudiar, identificar a los actores sociales involucrados, establecer los roles entre los miembros del grupo,

desarrollar las actividades, desarrollar rotaciones de roles y repetir las actividades para establecer diferentes perspectivas y discutir los hallazgos en el grupo (Vijay, K., 2013, p. 223). Una técnica similar a ésta es la conceptualización de escenarios, donde los miembros de un equipo conceptualizan las actividades que se desarrollan en un lugar a través de ilustraciones que muestren a los actores sociales en su contexto (p. 239).

Puppet scenarios

Una técnica que puede resultar muy útil para recopilar información sobre las experiencias experimentadas en los contextos urbanos, en especial en cuanto al acercamiento a grupos como los niños y las personas de la tercera edad, es la construcción de escenarios ficticios en los que se interactúa a través del uso de figuras, ya sean títeres o figuras a escala. A través de la reproducción de los lugares a escala, las personas pueden expresar las dificultades a las que se enfrentan, así como las experiencias agradables o desagradables que recuerdan haber vivido en el entorno urbano. Al ser una técnica que promueve el juego, facilita la colaboración y la comunicación, lo que permite el desarrollo de relatos, la visibilización de diversos fenómenos y la ideación de propuestas de cambio. Algunos escenarios, por ejemplo, aquellos que se producen con bloques de construcción, permiten a su vez el desarrollo de escenarios posibles, al facilitar la deconstrucción y reconstrucción de espacios ficticios (p. 229).

Como hemos comentado al inicio de esta sección, nuestro objetivo ha sido enunciar un conjunto de técnicas de obtención de datos que pueden ser aplicados al entorno urbano. Cada una de ellas permite acercamientos distintos y puede aplicarse de manera individual o colectiva según la información requerida por el estudio y la complejidad del sistema que pretendamos abordar, las actividades y relaciones por entender y las propuestas de solución que preveamos.

Referencias

- Alexander, C. (1979). *The Timeless Way of Building*. Oxford University Press, EUA.
- Barabási, A. (2002). *Linked. The New Science of Networks*. Perseus Publishing, EUA.
- Barabási, A. (2016). *Network Science*. Cambridge University Press, EUA.
- Bárcena, A. (2001). "Evolución de la urbanización en América Latina y el Caribe en la década de los noventa: desafíos y oportunidades". *La Nueva Agenda de América Latina*, 1 (790), pp. 51-61.
- Boradkar, P. (2010). *Designing Things: A Critical Introduction to the Culture of Objects*. Berg, EUA.
- Borja, J. (2001). "La ciudad del deseo". *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. FLACSO, Ecuador. <https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/45626/83-86.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- (2009). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. España. <http://pensarcontemporaneo.files.wordpress.com/2009/06/el-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-jordi-borja.pdf>
- Borsdorf, A. (2003). "Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana". *EURE*, 29 (86), pp. 37-49. http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612003008600002
- Cardona, B. (2008). "Espacios de ciudad y estilos de vida: el espacio público y sus apropiaciones". *Educación física y deporte*, 27 (2), pp. 39-47.
- Castells, M. (1983). *The City and the Grassroots*. University of California Press, EUA.
- Castoriadis, C. (1975). *La institución imaginaria de la sociedad*. Tusquets Editores, Barcelona.
- Cháves, N. (2005). *El diseño invisible. Siete lecciones sobre la intervención culta en el hábitat humano*. Paidós, Argentina.
- Curedale, R. (2013). *Design research methods. 150 ways to inform design*. Design Community College, EUA.
- Dávila, R. (2005). *El Mall, del mundo al paraíso*. Ediciones Callejón, Puerto Rico.

- De Certeau, M. (2000). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Universidad Iberoamericana México.
- Deleuze, G., y Guattari, F. (2002). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre Textos, España.
- Delgadillo, V. (2010). "Gentrification, de Loreta Lees, Tom Slater y Elvin Wily". *Economía, Sociedad y Territorio*, X (34), pp. 835-846.
- Díaz, N., Grassi, L. y Mainini, C. (2011). Socialidad: los modos de apropiación del espacio público. *Questión/Cuestión*, 1 (29) <https://perio.unlp.edu.ar/ojs/index.php/question/article/view/572>
- Ezra, R. (1999). *La ciudad y otros ensayos de ecología urbana*. Ediciones del Serbal, España.
- Fitzpatrick, D. (2013). "The Father of the Shopping Mall, Victor Gruen was an Urbanist". *Reurbanist*. <http://reurbanist.com/2013/05/the-gruen-effect-victor-gruen-and-the-shopping-mall/>
- Fromm, E. (2004). *Anatomía de la destructividad humana*. Siglo XXI, México.
- García, L. (2001). *La ciudad como un gran centro comercial al aire libre. Una mirada crítica a los BID's*. En <http://laciudadviva.org/blogs/?p=15594>
- García, L. (2011). Elitización: Propuesta en español para el término Gentrification. *Biblio 3W*, Barcelona, VI (332) <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-332.htm>
- García, N. (1997). *Imaginario urbano*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina.
- Gehl, J., y Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Island Press, EUA.
- González, C., y Torres, R. (2012). *Diseño y Consumo*. Designio, México.
- Hall, P. (1996). *Ciudades del mañana: Historia del urbanismo en el siglo XX*. Del Serbal, España.
- Hamblin, D. (1979). "Las primeras ciudades". *Orígenes del hombre*. México.
- Janoschka, M. (2002). "El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización". *EURE*, 38 (85), pp. 11-29.
- Jeldes, J. (2018). "Materia, forma y despliegue: Diseño y aprendizaje recíproco, en experiencias de inmersión rizomática". *Casiopea*. CONICYT. https://wiki.ead.pucv.cl/Materia_Forma_y_Despliegue:_Dise%C3%B1o_y_aprendizaje_rec%C3%ADproco_en_experiencias_de_inmersi%C3%B3n_rizom%C3%A1tica
- Judd, D. (2003). "El turismo urbano y la geografía de la ciudad". *EURE*, 29 (87), pp. 51-62.
- Kumar, V. (2013). *101 Design Methods. A structured approach for driving innovation in your organization*. Wiley, EUA.
- Legros, C. (2018). *Designing cultural probes. How to get unique insights and exceptional engagement from research participants*. <https://medium.com/@catherinelegros/designing-cultural-probes-31f2c62b9dcf>
- León, J. (2011). "Enrique Peñalosa, un visionario de la ciudad". *La Silla Vacía*. <http://la-sillavacia.com/historia/enrique-penalosa-un-visionario-de-la-ciudad-28976>
- Low, S. (2005). "Transformaciones del espacio público en la ciudad latinoamericana: cambios espaciales y prácticas sociales". *Bifurcaciones*, 1 (5), pp. 1-14. <http://www.bifurcaciones.cl/005/Low.htm>
- Malizia, M. (2011). "Enfoque teórico y conceptual para el estudio de las urbanizaciones cerradas". *Andes*. http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1668-80902011000200005&lng=es&nrm=iso

- Margolin, V. (2005). *Las políticas de lo artificial*. Designio, México.
- Massey D. (1994). *Space, Place and Gender*. University of Minnesota Press, EUA.
- Mitchell, J. (2008). *Business Improvement Districts and the Shape of American Cities*. State University of New York Press, EUA.
- Montgomery, C. (2013). *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. Farrar, Strauss and Giroux, EUA.
- Montoro, L. (2003). "Tráfico y seguridad vial: 6000 años de historia". En Olives, J. *Antropología viària: un enfocament humanístic*. Fundación Castellet del Foix, Barcelona. www.fundacioabertis.org/rcs_jor/montoro_2.pdf
- Pellicer, I., Vivas-Elias, P. y Rojas, J. (2013). "La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona". *EURE*, 39 (116). pp. 119-139.
- Pérez, R. (1999). "Un nacionalismo sin nación aparente. la fabricación de lo típico mexicano 1920-1950". *Política y Cultura*, UAM-Xch, México, 1 (12), pp. 177-193.
- (2003). "Circo, teatro y variedades. Diversiones en la Ciudad de México a fines del Porfiriato". *Alteridades* 13 (26) pp. 57-66.
- (2008). El pueblo y la cultura. Del Porfiriato a la Revolución. *Cotidianidades, imaginarios y contextos: ensayos de historia y cultura de México, 1850-1950*. CIESAS, México.
- Petrosky, H. (2012). *To Forgive Design. Understanding Failure*. The Belknap Press, Massachusetts.
- Rabotnikof, N. (1997). *El espacio público y la democracia moderna*. IFE, México.
- Reyes, L. (2003). "Vida social y cotidiana en la historia regional de México de Graziella Altamirano et al." *Sociológica* 18 (53), pp. 313-320.
- Risdon, C., y Quattlebaum, P. (2018). *Orchestrating Experiences. Collaborative Design for Complexity*. Rosenfeld, EUA.
- Silva, A. (2006). *Imaginarios urbanos*. Arando Editores, Bogotá.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños, Madrid.
- Stoughton, R., y Merrell, H. (1959). *Middletown: a study in Modern American Culture*. Harcourt Brace Javanovich, EUA.
- Tacussel, P. (1986). La Ciudad, el Jugador. Walter Benjamin y el Origen de la Sociología Figurativa. *Diógenes*, 1 (134), pp. 49-62.
- Utrilla, S. (2013). *Espacios públicos exteriores: lugares de valores sociales e identidad*. <http://paisaje.arg.unam.mx/urbanismo/faqs/Noticias/CIUMA/ponenciasciuma.html>
- Velázquez, A. (2010). "La organización del conocimiento en los modelos arbóreo, cartográfico y reticular". *La indisciplina del saber: la multidisciplinaria en debate*. UNAM, México.
- Vidal, T., y Pol, E. (2005). "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para entender la vinculación entre las personas y los lugares". *Anuario de Psicología*, 36 (3), pp. 281-297.

Sobre los autores

Erika Anastasia Rogel Villalba

Es Diseñadora Gráfica, además de contar con un doctorado en investigación por el Colegio de Chihuahua (COLECH) en Ciudad Juárez, México. Ha desempeñado varios cargos administrativos, como coordinadora de apoyo al desarrollo académico, encargada del seguimiento y actualización del Plan Institucional de Desarrollo, secretaria del Consejo Técnico y miembro de la Comisión de Licencias Académicas Sabáticos en el Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte, y jefa de Evaluación y Acreditación y miembro del Consejo Académico de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Es profesora-investigadora de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez desde 1996. Su área de investigación inició con responsabilidad social en el diseño, por lo que se volvió indispensable el desarrollo y búsqueda de mejores métodos y procesos de investigación aplicados al diseño desde la percepción e inclusión de los usuarios; la maestría y el doctorado en Investigación en Arte y Diseño que estudió en la Universidad de Sheffield Hallam en Inglaterra le permitió abrir un campo muy amplio de posibilidades para entender el diseño como una disciplina dentro de las ciencias, formando una base sólida para pasar de la responsabilidad social a la sostenibilidad del diseño, en donde fuese necesario entenderlo y estudiarlo desde una visión más holística que incluyera lo social, lo cultural, lo político y lo económico, además de lo ambiental, ya que es importante considerar la relevancia del trabajo y aporte del diseño como un agente de cambio social ante problemáticas complejas. Desde esta postura, observa-

mos la relevancia de incorporar métodos y metodologías más robustas, además de enfoques multi, inter y transdisciplinarios que nos permitan dialogar y entender el trabajo de otras disciplinas, en función de sus usuarios y su entorno. Ha participado en diversos eventos académicos, publicado en México, Estados Unidos, Brasil, Colombia, España y recientemente como líder de un proyecto financiado por la Universidad de Carleton en Canadá. Cuenta con reconocimiento como investigador nacional nivel 1 otorgado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) a través del Sistema Nacional de Investigación y el Perfil Deseable (Prodep), Además de ser líder del Cuerpo Académico Consolidado 116 Diseño Usuario y Entorno. Desde la conformación de los posgrados en la UACJ de la maestría en Estudios y Procesos Creativos de Arte y Diseño y el doctorado en Diseño es integrante de los núcleos académicos básicos. Finalmente, a nivel pregrado ha dirigido más de cien proyectos de investigación y más de quince direcciones de tesis en los posgrado de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.

ORCID: <https://orcid.org/0000-00002-0219-0173>.

Leonardo Andrés Moreno Toledano

Diseñador gráfico e investigador en el área del diseño. Su experiencia profesional lo ha llevado a orientar sus intereses de investigación hacia la cultura, la sociedad y el papel que en ello juegan los artefactos del diseño, lo que lo llevo a estudiar la maestría en Diseño Holístico en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez y posteriormente el doctorado en Creación y Teorías de la Cultura en la Universidad de las Américas, Puebla. Su inquietud ha sido estudiar la sociedad como un sistema complejo y el diseño como un agente de cambio que puede abordar y proponer soluciones desde perspectivas no unidisciplinarias. Entiende la ciudad como el lugar en el que se manifiestan la cultura y los conflictos sociales, pero también, como el espacio en el que confluyen las diversas áreas del diseño y en las que actúa, a su vez, la diversidad disciplinar de las ciencias sociales, las humanidades, las ingenierías y las ciencias de la salud. Así, propone como intereses de investigación la manera en que el diseño puede ayudar a resolver problemas

complejos desde la transdisciplina como estrategia de la innovación social, las formas en que las dinámicas que resultan de ello generan conocimiento y las posibilidades y cambios que pueden o deben realizarse en la formación de los futuros diseñadores. Sobre este acercamiento, ha participado en diversos eventos académicos y publicado en revistas y libros nacionales e internacionales en México, Brasil, Argentina, Colombia y España. Actualmente, es coordinador de la maestría en procesos Creativos en Arte y Diseño, miembro del Cuerpo Académico Diseño, Usuario y Entorno, del cual es fundador y cuenta con el reconocimiento como investigador nacional nivel 1 otorgado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) a través del Sistema Nacional de Investigadores.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9447-6362>

La ciudad: un fenómeno complejo
Evolución y estudio de la vivencia del espacio
público en la ciudad moderna contemporánea de
Leonardo Andrés Moreno Toledano y Erika Anastasia
Rogel Villalba, publicado por Ediciones Comunicación
Científica, S. A. de C. V., se terminó de imprimir en mayo de
2023, en los talleres de Ultradigital Press, S. A. de C. V., Centeno 195,
Col. Valle del Sur, 09819, Ciudad de México. El tiraje fue de 70 ejemplares
impresos y en versión digital en los formatos PDF, Epub y HTML.

Este proyecto permitió trabajar en una profunda reflexión sobre las problemáticas complejas y sistemáticas que nos rodean. Comprobando una vez más que los trabajos unidisciplinarios ya no son suficientes para dar respuesta a los entornos que habitamos. Es por esto que se hace un acercamiento a las ciudades complejas contemporáneas. Para buscar entender al espacio público como fenómeno complejo y como han evolucionado las ciudades. El espacio como fenómeno de cambio y su complejidad se visualiza muy extenso, es por esto que revisamos algunas técnicas de recopilación de información orientadas a los entornos humanos complejos. De esta forma es posible deducir cuales son las dinámicas de uso y disfrute del espacio público, que podrán conformar una visión holística de las diversas disciplinas que pretendan intervenirlo.



Leonardo Andrés Moreno Toledano es Doctor en Creación y Teorías de la Cultura en la Universidad de las Américas, Puebla y Maestro en Diseño Holístico en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez. Actualmente, es coordinador de la Maestría en procesos Creativos en Arte y Diseño. Miembro del Cuerpo Académico Diseño, Usuario y Entorno, del cual es fundador. Posee el reconocimiento como investigador nacional, nivel 1, del Sistema Nacional de Investigadores del Conacyt.



Erika Rogel Villalba es Doctora en Investigación por el Colegio de Chihuahua (COLECH) en Ciudad Juárez, México, y Maestra en Investigación en Arte y Diseño por la Universidad de Sheffield Hallam en Inglaterra. Actualmente es profesora investigadora de tiempo completo en la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez desde 1996. Su área de investigación es la responsabilidad social en el diseño. Posee el reconocimiento como investigador nacional, nivel 1, del Sistema Nacional de Investigadores del Conacyt. Asimismo es líder del Cuerpo Académico Consolidado 116 Diseño Usuario y Entorno de la Universidad Autónoma de Ciudad Juárez.



Dimensions



[DOI.ORG/10.52501/CC.082](https://doi.org/10.52501/CC.082)



**COMUNICACIÓN
CIENTÍFICA** PUBLICACIONES
ARBITRADAS
HUMANIDADES, SOCIALES Y CIENCIAS
www.comunicacioncientifica.com

