



---

# INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

---

Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura · Tecamachalco  
Sección de Estudios de Posgrado e Investigación

# Movilidad urbana, un indicador de habitabilidad desde la perspectiva del imaginario social

LÍNEA 4 DEL METROBÚS · CENTRO HISTÓRICO · CDMX



Guadalupe Mirelle Granillo Salinas

Tesis para obtener el grado de  
Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo

---

Estado de México · Agosto, 2017





---

# INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

---

Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura · Tecamachalco  
Sección de Estudios de Posgrado e Investigación

# Movilidad urbana, un indicador de habitabilidad desde la perspectiva del imaginario social

LÍNEA 4 DEL METROBÚS · CENTRO HISTÓRICO · CDMX

●  
Guadalupe Mirelle Granillo Salinas  
SIP A150814

Tesis para obtener el grado de  
Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo

## COMITÉ TUTORIAL

Director · Dr. Ricardo Medina Audelo  
Asesor 1 · Dr. Orlando Isaac Ipiña García  
Asesor 2 · Dr. Francisco Acatzin Espinosa Müller



# INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL SECRETARIA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

## ACTA DE REGISTRO DE TEMA DE TESIS Y DESIGNACIÓN DE DIRECTOR DE TESIS

Tecamachalco, Estado de México a 24 de mayo del 2017

El Colegio de Profesores de Estudios de Posgrado e Investigación de ESIA Tecamachalco en su sesión Ordinaria No. 05/2017 celebrada el día 23 del mes de mayo conoció la solicitud presentada por el(la) alumno(a):

Granillo

Apellido paterno

Salinas

Apellido materno

Guadalupe Mirelle

Nombre (s)

Con registro: 

A	1	5	0	8	1	4
---	---	---	---	---	---	---

Aspirante de:

- 1.- Se designa al aspirante el tema de tesis titulado:  
Movilidad urbana, un indicador de habitabilidad desde la perspectiva del imaginario social.  
Línea 4 del Metrobús, Centro Histórico, CDMX.

De manera general el tema abarcará los siguientes aspectos:  
Movilidad, espacio público, habitabilidad, imaginario social, Metrobús, Centro Histórico.

- 2.- Se designa como Director de Tesis al Profesor:  
Dr. Ricardo Medina Audelo
- 3.- El trabajo de investigación base para el desarrollo de la tesina será elaborado por el alumno en:  
SEPI ESIA Tecamachalco  
que cuenta con los recursos e infraestructura necesarios.
- 4.- El interesado deberá asistir a los seminarios desarrollados en el área de adscripción del trabajo desde la fecha en que se suscribe la presente hasta la aceptación de la tesis por la Comisión Revisora correspondiente:

Director(a) de Tesis



DR. RICARDO MEDINA AUDELO  
SIP 12022-EA-16

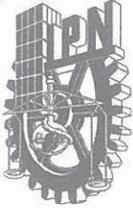
Aspirante

GUADALUPE MIRELLE  
GRANILLO SALINAS  
SIP A/50814

Presidente del Colegio

M. EN C. ARTURO ESPAÑA  
CABALLERO  
SIP 10072-EE-14





# INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO

## ACTA DE REVISIÓN DE TESIS

En la Ciudad de Tecamachalco Edo. de México siendo las 10:15 horas del día 15 del mes de mayo del 2017 se reunieron los miembros de la Comisión Revisora de la Tesis, designada por el Colegio de Profesores de Estudios de Posgrado e Investigación de SEPI ESIA TEC para examinar la tesis titulada:

Movilidad urbana, un indicador de habitabilidad desde la perspectiva del imaginario social.  
Línea 4 del Metrobús, Centro Histórico, CDMX.

Presentada por el alumno:

<u>Granillo</u>	<u>Salinas</u>	<u>Guadalupe Mirelle</u>
Apellido paterno	Apellido materno	Nombre(s)

Con registro: 

A	1	5	0	8	1	4
---	---	---	---	---	---	---

aspirante de:

Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo

Después de intercambiar opiniones, los miembros de la Comisión manifestaron **APROBAR LA TESIS**, en virtud de que satisface los requisitos señalados por las disposiciones reglamentarias vigentes.

### LA COMISIÓN REVISORA

Director de tesis

DR. RICARDO MEDINA AUDELO  
SIP 12022-EA-16

ASESOR 1 DR. ORLANDO ISAAC  
IPIÑA GARCÍA  
SIP 11701-EA-16

ASESOR 2 DR. FRANCISCO ACATZIN  
ESPINOSA MÜLLER  
ARQUITECTURA SIP 12030-EA-16

PRESIDENTE DEL COLEGIO DE PROFESORES



M. EN C. ARTURO ESPAÑA CABALLERO  
SIP 10072-EE-14

ESCUELA SUPERIOR  
DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA  
TECAMACHALCO  
SECCIÓN DE ESTUDIOS DE  
POSGRADO E INVESTIGACIÓN



**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL**  
**SECRETARÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSGRADO**

*CARTA CESIÓN DE DERECHOS*

En la Ciudad de México, D.F. el día 15 del mes de mayo del año 2017, la que suscribe **Guadalupe Mirelle Granillo Salinas** alumno(a) del Programa de **Maestría en Ciencias en Arquitectura y Urbanismo**, con número de registro **A150814**, adscrito(a) al **SEPI ESIA Tecamachalco**, manifiesto(a) que es el (la) autor(a) intelectual del presente trabajo de Tesis bajo la dirección del **Dr. Ricardo Medina Audelo** y cede los derechos del trabajo titulado **Movilidad urbana, un indicador de habitabilidad desde la perspectiva del Imaginario social. Línea 4 del Metrobús, Centro Histórico, CDMX** al Instituto Politécnico Nacional para su difusión, con fines académicos y de investigación.

Los usuarios de la información no deben reproducir el contenido textual, gráficas o datos del trabajo sin el permiso expreso del (de la) autor(a) y/o director(es) del trabajo. Este puede ser obtenido escribiendo a las siguientes direcciones [mirelle.granillo@gmail.com](mailto:mirelle.granillo@gmail.com) Si el permiso se otorga, el usuario deberá dar el agradecimiento correspondiente y citar la fuente del mismo.

**Guadalupe Mirelle Granillo Salinas**  
REGISTRO SIP: A150814



*A mi madre con quien siempre estaré agradecida, por su amor,  
comprensión, apoyo y ejemplo.*



## **AGRADECIMIENTOS**

Mi más sincero agradecimiento a quienes fueron partícipes de este proceso que implicó un gran esfuerzo. El resultado es más que gratificante. A aquellos que estuvieron siempre a mi lado, apoyándome, quiero reconocerles y agradecerles sinceramente.

En primera instancia agradezco al CONACYT porque sin el apoyo no hubiese sido posible realizar esta tesis de maestría. Al IPN, la ESIA Tecamachalco y su Sección de Estudios de Posgrado e Investigación por formarme y concederme el orgullo de formar parte de su valiosa comunidad académica. Asimismo, quiero decir gracias, a mi director, Ricardo Medina Audelo por compartirme su valioso conocimiento. También por el empuje, la disciplina y por su apoyo constante. El trabajo fue arduo y valió la pena.

Quiero agradecer a mi madre, Gloria Salinas, por ser un gran pilar en mi vida, por creer y confiar en mí. Mamá, por tu apoyo incondicional para cumplir este objetivo, quiero decir gracias, siempre. A Israel Núñez por las desveladas solidarias, las lecturas, videos, debates y los largos paseos por las calles para motivar la escritura. Gracias, Isra porque con tus palabras sé que puedo ser mejor persona cada día. Mi más sincero agradecimiento.

Gracias a mis compañeros de taller, en especial a Sheila Espinosa, por las risas, el apoyo, el cariño, por saber escuchar y sobre todo por tu objetividad. Por ser confidente y cómplice. Gracias, Shei por hacer este proceso más divertido. También quiero agradecer a Checo, Sule, Cinar, Paquito, Dan e Iván por las risas,

los chistes después del taller, en camino a nuestras casas y por compartir sus experiencias y puntos de vista. Muchas gracias.

Finalmente, quiero agradecer a mi comité tutorial, los doctores Orlando Ipiña y Francisco Espinosa, por la paciencia, las dudas resueltas y su compromiso. Al maestro Arturo España, mi más sincero agradecimiento por su apoyo incondicional, las pláticas y los consejos. Al Doctor Salvador Urrieta por su interés en mi investigación pero sobre todo por su humanidad y conocimiento compartidos. También quiero agradecer a Mildred Moreno Villanueva por su atención y voluntad de ayudar. En general, agradezco a todos los miembros del taller de Espacio Público por las experiencias y el conocimiento compartido.

**GRACIAS A TODOS**



*«Algunas estaciones de metro están suficientemente asociadas a períodos precisos de mi vida, de suerte que pensar en su nombre o encontrarlo puede darme ocasión de hojear mis recuerdos como si fueran un álbum de fotografías...» (Augé, 2009:7).*



## RESUMEN

Con la inserción de la línea 4 del Metrobús (MB) en el Centro Histórico del Distrito Federal, se intervino el espacio físico, hecho que generó la modificación del entorno urbano. Esta intervención trajo consigo cambios en las significaciones sobre el espacio y repercutió así en las prácticas sociales. Mientras la movilidad urbana sea capaz de potenciar las relaciones sociales, el entorno tendrá una significación favorable que incidirá en el imaginario social y contribuirá a generar habitabilidad urbana. El objetivo de este trabajo es identificar y analizar, a través de entrevistas semiestructuradas, la incidencia del imaginario social en la apropiación del espacio público de los habitantes de la calle Belisario Domínguez en el tramo comprendido de Eje Central Lázaro Cárdenas a República de Brasil, así como de los usuarios de la línea 4 de Metrobús, ruta norte. Este trabajo parte de los enfoques, interdisciplinario, fenomenológico, inductivo, deductivo, cualitativo y empírico. Se halló en el imaginario de nuestros narradores una percepción positiva en torno a la nueva imagen de la calle. Respecto al Metrobús, la percepción es negativa, lo que incita en los informantes, comportamientos individuales y apáticos en relación con este sistema de transporte y las dinámicas urbana y social.

**Palabras Clave:** Imaginario Social, Movilidad Urbana, Espacio Público y Habitabilidad.

## ABSTRACT

With Mexico City Metrobús (MB - Bus Rapid Transit) Line 4 insertion, physical space was intervened, a fact that generated the modification of the urban environment. This intervention brought with it, changes in meanings over space and thus affected social practices. As long as urban mobility is capable of enhancing social relations, the environment will have a favorable meaning that will affect the social imaginary and generate urban habitability. The objective of this work is to identify and analyze, through semi-structured interviews, the incidence of the social imagery in the appropriation of the public space from the Belisario Domínguez Street inhabitants in the stretch between Eje Central Lázaro Cárdenas (Lázaro Cárdenas central axis Avenue) and República de Brasil (Republic of Brazil Street), as well as Metrobús Line 4 users, north route. This work starts from the interdisciplinary, phenomenological, inductive, deductive, qualitative and empirical approaches. It was found in the imaginary of our narrators a positive perception around the new image of the street. Regarding the Metrobús, the perception is negative, which incites in the informants, individual and apathetic behaviors through to this transport system and the urban and social dynamics.

**Key words:** Social Imagery, Urban Mobility, Public Space and Habitability



## CONTENIDO

Resumen

Abstract

Introducción ..... 3

### **PRIMERA PARTE**

**EL REGRESO A LA CIUDAD CENTRAL** ..... 13

Introducción ..... 14

1.1. Redensificación de la zona central de la Ciudad de México ..... 17

1.2. Etapa de rehabilitación del Centro Histórico ..... 22

1.3. El nuevo urbanismo del diseño ..... 27

1.4. Adaptación del paradigma de movilidad urbana, BRT-Metrobús ..... 29

1.5. Metrobús en Belisario Domínguez, perímetro A del Centro Histórico ..... 37

### **SEGUNDA PARTE**

**EL IMAGINARIO SOCIAL EN LA HABITABILIDAD URBANA** ..... 42

Introducción ..... 43

2.1. Espacio público generador de sentido ..... 45

2.2. Movilidad urbana desde la perspectiva social ..... 48

2.3. La espacialidad de la movilidad ..... 51

2.4. De la movilidad al transporte público ..... 53

2.5. El imaginario social, principios teóricos ..... 54

2.6. La función simbólica de la representación social ..... 58

2.7. La memoria en el proceso de apropiación del espacio ..... 63

2.8. Lo interno y lo externo en la habitabilidad urbana ..... 66

**TERCERA PARTE**  
**LAS PERCEPCIONES EN TORNO AL ESPACIO PÚBLICO**  
**Y EL TRANSPORTE CONCESIONADO COLECTIVO ..... 70**

Introducción ..... 71  
3.1. Fundamentos metodológicos ..... 72  
3.2. Entrevista semiestructurada..... 73  
3.3. Características de la entrevista semiestructurada ..... 75  
3.4. Procedimiento ..... 77

**CUARTA PARTE**  
**LA IMAGEN COMO ESCENOGRAFÍA URBANA..... 82**

Introducción ..... 83  
4.1. Reconocer la ciudad ..... 85  
4.1.1. Nuevas prácticas urbanas en la calle Belisario Domínguez..... 86  
4.1.2. Apropiarse de la espacialidad de la movilidad..... 90  
  
4.2. Entender la ciudad ..... 96  
4.2.1. Formas de dignificación del espacio ..... 97  
4.2.2. El estímulo cultural para la creación de nuevos proyectos..... 101  
  
4.3. Vivir la ciudad ..... 104  
4.3.1. La importancia de la cohesión social en la participación ciudadana..... 106  
4.3.2. Encarecimiento del uso de suelo y el desplazamiento de habitantes ..... 109  
4.3.3. Percepción de seguridad e inseguridad del espacio intervenido ..... 111  
  
Conclusiones..... 115  
Referencias ..... 124

**ANEXOS**  
**INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN ..... 131**

- Anexo 1 Guía de entrevista
- Anexo 2 Tipología de narradores



## **Índice de tablas**

1. Desarrollo poblacional de la ciudad central desde 1979 a 2010.	18
2. Número de viviendas autorizadas por delegación 2001 a 2003.	20

## **Índice de imágenes**

1. Crecimiento de la ZMVM desde 1950 a 2010.	18
2. Etapas de rehabilitación del Perímetro A del Centro Histórico.	26
3. Esquema de intervención urbana para la línea 5 del Metrobús San Lázaro-Río de los Remedios.	34
4. Mapa de las líneas del Metrobús hasta el año 2016.	36
5. Isométrico de la plaza Santo Domingo.	40



## Introducción

Las ciudades contemporáneas padecen problemáticas de expansión y desorganización en su traza urbana. La Ciudad de México no es la excepción, a pesar de la pérdida de población que se ha registrado en las cuatro delegaciones centrales, también se detecta un aumento considerable en el inventario automovilístico, hecho que ha fortaleciendo el congestionamiento vial. Entre otras causantes, este problema se presenta con la necesidad de desplazamiento, en la relación vivienda-trabajo/escuela-vivienda, cada vez más lejano uno del otro.

Los efectos provocados por el cuestionable manejo de la movilidad han repercutido directamente en la habitabilidad urbana, definiendo esta última como el bienestar, la satisfacción, el desarrollo social y el crecimiento económico. Diversos hechos como la urbanización no planificada, la centralización de las potencialidades, la mejora y crecimiento sectoriales, facilidad de créditos y en buena parte la ambición de estatus social son factores que fortalecen este inconveniente.

La organización, operatividad y calidad en el servicio de los transportes público y colectivo han tenido influencia en la percepción negativa debido a la experiencia de viaje. Esto ha impedido la consolidación de la movilidad urbana a causa del cuestionable funcionalidad de aquellos, aunado a la aspiración de los usuarios a

poseer un auto. El resultado es la negación al uso del transporte público y el incremento del parque vehicular. La relación movilidad-transporte es definida, en diversas ocasiones, a partir de los indicadores: velocidad y tiempo. No obstante, las intervenciones de transporte público y concesionado colectivo debiese permitir generar una estrategia de planeación integral, en donde diversos temas en materia urbana sean articulados entre sí y de esta forma puedan ser solucionados, equipar las ciudades con infraestructura básica, resolución a rezagos y necesidades básicas para fortalecer el tejido urbano. De esta forma, es necesario impulsar la integración de diversos sectores de la ciudad en espacios más dignos y más equitativos.

La movilidad en el transporte público corresponde a una acción social que repercute en el comportamiento de los usuarios y es manifiesta en la dinámica social del viaje en aquél elemento. Hoy en día, se emplean diversas propuestas que buscan mejorar la movilidad y disminuir la contaminación ambiental. La infraestructura ciclista, movilidad peatonal y transporte colectivo: tren suburbano o los autobuses de gran capacidad y el BRT (Bus Rapid Transit), son algunos sistemas recientemente implementados en la Ciudad de México. La red de transporte BRT se empleó por primera vez en Curitiba Brasil en 1974. Veinte años después fue implementado en Bogotá Colombia como el Transmilenio y el Transantiago en Santiago de Chile, adaptando el sistema a otras ciudades latinoamericanas. El modelo de transporte consiste en el confinamiento de un carril para el tránsito de autobuses y su regulación con estaciones formalizadas.

En el caso de la Ciudad de México, el modelo de transporte fue adaptado en 2005. El Metrobús (MB) fue construido sobre la Avenida Insurgentes, una de las principales vialidades de la ciudad. La ruta recorre en sentido norte-sur el Distrito Federal, abarca 30 km y transporta a 470 mil pasajeros al día. Actualmente,

Metrobús cuenta con 5 líneas, más dos en construcción sumando 105 km y transportando a 900 mil pasajeros diariamente<sup>1</sup>.

En el año 2012, la estrategia MB fue modificada en su diseño debido a la implementación de la línea 4 en el perímetro A del Centro Histórico. Esto significó la integración de la ruta al contexto histórico: se redujeron alturas de autobuses y estaciones sin plataformas, así como la intervención de calles aledañas. La ampliación de banquetas, mejoramiento de pisos, sustitución del alumbrado público, mobiliario urbano, definición de cruces peatonales y rehabilitación del entorno inmediato, fueron algunas de las acciones que se realizaron con la ejecución de la obra.

La ruta conecta cuatro nodos estratégicos de la ciudad: Buenavista, Centro Histórico, San Lázaro y el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Las calles de Buenavista, Puente de Alvarado, Belisario Domínguez, República de Venezuela, Héroe de Nacozari, entre otras, tuvieron que ser modificadas en su configuración física para permitir el paso de la nueva ruta.

La estrategia de reemplazar el transporte concesionado colectivo (microbuses), por rutas monitoreadas con paradas y estaciones establecidas, así como las adecuaciones físicas necesarias para el sistema de transporte, representó un objetivo complejo en su gestión debido a la inconformidad de algunos grupos de oposición, principalmente de operadores de transporte de pasajeros como microbuses y autobuses, comerciantes y vendedores ambulantes.

El impacto de esta obra se ha visto reflejado de diversas formas tanto en el espacio físico como en las prácticas sociales y las rutinas de las personas que constantemente utilizan el espacio intervenido. Esto implica reflexionar sobre la experiencia vivencial respecto al impacto y cuestionarse lo siguiente: ¿quiénes fueron los afectados y de qué manera se da el impacto de la obra en la zona norte

---

<sup>1</sup>La línea 6 que se construye en el Eje 3 Norte del Distrito Federal, El Rosario-Av. Central (Aragón) y la Línea 7 sobre Paseo de la Reforma de Indios Verdes hacia Santa Fé. [www.metrobus.df.gob.mx](http://www.metrobus.df.gob.mx). Recuperado el día: 16 de octubre de 2015.

del perímetro A?, de la misma manera es importante conocer cuál es la experiencia perceptiva a partir de la intervención física; ¿la percepción del transporte colectivo en la zona norte del perímetro A cambió?, ¿cuál o cuáles son esas percepciones?, ¿los usos y prácticas de residentes y visitantes, cambiaron respecto a la apropiación del espacio?, ¿se puede apropiar la ciudad mediante la movilidad usando el transporte urbano?, ¿después de la intervención urbana, las condiciones de habitabilidad mejoraron?

La presente investigación tiene como objetivo identificar y analizar la incidencia del imaginario social en la apropiación-negación del espacio público y la habitabilidad en la población residente de la zona norponiente del perímetro A y usuarios del MB a partir de la implementación de la infraestructura para la movilidad urbana en el Centro Histórico de la Ciudad de México: El caso de la línea 4 de Metrobús ruta Norte del perímetro A del Centro Histórico.

Se abordaron cuatro objetivos particulares para poder desarrollar este trabajo. El primero de ellos tiene la intención de conocer el impacto a partir de la intervención de la línea 4, respecto a la creación de nuevas y mejores oportunidades para los usuarios en temas de recreación, tiempo libre, cohesión social, desplazamiento e interacción con la ciudad, mejores condiciones de vivienda, y oportunidades de trabajo. El segundo aborda la identificación del impacto que ejerce la movilidad en el Centro Histórico respecto a las formas de apropiación de los espacios e identificar de qué forma trasciende a la identidad con la cultura urbana. El tercer objetivo pretende identificar la transformación en las prácticas sociales respecto a la interacción con el espacio físico y la nueva forma de desplazamiento con el modelo Metrobús. Por último, se tiene como objetivo conocer cuál ha sido el impacto en las personas residentes de la zona correspondiente a la intervención urbana.

Bajo el mismo orden de ideas, se reflexiona que en la medida en la que la movilidad a través del transporte colectivo se visualice como una sinergia que potencie las relaciones sociales en el espacio público de la zona nor-poniente del

Centro Histórico y de la espacialidad de la movilidad, éste cobrará un sentido favorable, incitando a que las personas signifiquen de modo positivo los lugares. Por lo tanto, se genere una calidad de vida, es decir, habitabilidad. Al respecto, Hiernaux señala que «La percepción de las personas acerca de cualquier lugar, puede determinar el futuro del mismo a través de la práctica en el espacio, activando nuevas construcciones imaginarias» (2007: 33), estas construcciones simbólicas pueden ser el incentivo generador de la habitabilidad urbana.

La presente investigación es relevante en su análisis ya que es de suma importancia evaluar las intervenciones de movilidad urbana desde un enfoque cognitivo que nos permita ahondar en la conciencia social con la finalidad de comprender las problemáticas y fenómenos que ocurren respecto a este tema. Este trabajo se presenta con la intención de contribuir a generar futuros proyectos de transporte colectivo porque tiene el propósito de profundizar en la conciencia social. Asimismo, sea posible incidir en la mejora de las intervenciones y en la creación de políticas públicas que apelen por el desarrollo social de la ciudadanía.

De acuerdo con Santos la geografía del espacio se construye a partir de un conjunto de fijos y flujos. Los elementos fijos responden a su condición y son dependientes de otros elementos. Los flujos refieren a las acciones que otorgan una nueva forma a cada lugar. Es así como ambos elementos, fijos y flujos actúan en concordancia y se modifican constantemente entre sí (1978).

Analizar la movilidad desde la perspectiva de la conciencia social, indica reflexionar en la interacción y su resultante: la movilidad urbana como indicador de habitabilidad. En efecto, Amar (2011) explica el término *religancia* propuesto por él mismo. Este concepto busca conjugar *relación* con *lazo*, estableciendo a la movilidad como una institución social que influye en el comportamiento de las personas y la relación entre ellas. Hoy en día, mucho de nuestro hacer depende directamente de la movilidad (Korstanje, 2013: 138). No obstante, detrás de las relaciones y lazos entre las personas existe una ideología que las determina. El

análisis del imaginario colectivo permite comprender el fenómeno desde el punto de vista social.

Asimismo, el concepto de espacio público es definido por Borja de la siguiente manera: «El espacio público también tiene una dimensión sociocultural. Es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de la animación urbana, y a veces de expresión comunitaria». (2003: 46). El espacio urbano es apropiado y convertido en público cuando cumple con su función de ser un espacio digno, abierto, legible, cuando un espacio es habitable. Y la percepción y significación en torno al mismo juega un papel preponderante.

La habitabilidad está condicionada a la calidad urbana. Para Castro, la habitabilidad es un concepto referido a la satisfacción que uno obtiene en un determinado escenario o grupo de escenarios y un atributo de los espacios construidos de satisfacer las necesidades objetivas y subjetivas de los individuos y grupos que los ocupan (citado por Landázuri 2004: 90 y Moreno, 2008).

Desde un punto de vista más práctico, Alcock, Bentley, McGlynn, Murrain, & Smith, mencionan que para que un espacio sea vital, es importante la revisión de diversos puntos y el planeamiento de una estrategia que sea integradora de otros proyectos. «¿A qué llamamos un espacio vital? El carácter de un lugar debe ser conformado por la permeabilidad, la variedad, el espacio debe ser legible, con versatilidad, riqueza visual y que sobre todo tenga personalidad». (1999: 11)

La presente investigación parte de una metodología cualitativa, inductiva-deductiva, fenomenológica e interdisciplinaria. También emplea la técnica de la entrevista semiestructurada. Ésta nos permite profundizar en la reflexión de respuestas, facilita la cooperación y permite al informante responder de manera abierta y libre en torno a lo que estudia.

En cuanto al estudio del arte, se pueden citar algunos trabajos que abordan disciplinas como el urbanismo y la sociología. 1. Movilidad urbana. En camino a sistemas de transporte colectivo integrados. 2. Movilidad e inclusión Social: La

experiencia desde la periferia de Medellín y el primer Metrocable. 3. Formas urbanas de movilidad y segregación y 4. Dimensiones culturales en la movilidad urbana. El primer trabajo está elaborado por Margarita Jans B. (2009) expone la tendencia del “Smart growth” a partir del crecimiento poblacional en las ciudades, desde un enfoque multidisciplinar: Ciencias Sociales y Urbanismo. Concluye que entre más espacio se brinde al automóvil, el inventario vehicular incrementará. Ordenar el transporte urbano otorgará un sentido de dignidad a la ciudad.

Por otro lado, el segundo de estas investigaciones lo llevó a cabo Laure Leibler y Peter Brand (2010). Proponen revisar, cuál es el grado de repercusión en la inclusión social y la vinculación entre periferia-ciudad en Medellín. Se implementan disciplinas como Urbanismo, Ciencias Sociales, Telecomunicaciones y Política. Como conclusión, reconocen que la intervención urbana se centra sólo en el metrocable y no en el entorno inmediato, de tal manera que no se logra la inserción del habitante de la periferia.

El tercer documento consultado está realizado por D. Mignot, A. Aguilera estudiaron en 2010, la interacción entre la vida urbana y la movilidad a partir del uso de transporte colectivo. Los autores emplean diversas disciplinas como Urbanismo, Ciencias Sociales, Economía y Medio Ambiente. Su conclusión aborda que la problemática de expansión urbana es la del crecimiento de los desplazamientos motorizados y contaminantes.

Por último, Carlos Lange Valdés (2011) hace una reflexión sobre la problemática de la movilidad desde la perspectiva social para conocer el desarrollo y desenvolvimiento de la vida social en los grandes centros urbanos. Se emplean disciplinas como Urbanismo, Ciencias Sociales y Antropología Social. Concluye la importancia de replantear los estudios teóricos sobre la movilidad, ya que ésta crea nuevas formas de sociabilidad y conlleva a transformaciones políticas.

La justificación de la presente investigación argumenta que desde la perspectiva social se podrá estudiar el imaginario para conocer la implicación de lo subjetivo y

cognitivo en la vida social y la forma en que repercute en la movilidad, la percepción y apropiación del espacio público y, en consecuencia en el presente trabajo, en la identificación de la existencia o no de la habitabilidad urbana.

El presente documento se estructura a partir del desarrollo de cuatro partes: 1. Contexto sociohistórico, 2. Fundamentos teóricos, 3. Estructura metodológica y 4. Análisis y conclusiones. En la primera se muestra el proceso de extensión de la Ciudad de México y a partir de éste una compleja planeación de la misma. Uno de los aspectos que se derivan de éste fenómeno es el de la descentralización de las cuatro delegaciones principales del Distrito Federal, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza. Esto provocó, por un lado la subutilización de la infraestructura central y por el otro, la consolidación de la ciudad periférica, situación que atrajo otras problemáticas urbanas.

Por otro lado se abordan temas como la redensificación y la rehabilitación de la zona central del DF. Diversas de las etapas de las intervenciones urbanas en ésta zona, explican cómo se implementa el transporte concesionado colectivo Metrobús, desde la primera línea instaurada sobre una de las avenidas principales de la ciudad, hasta las nuevas obras que se realizan hoy en día, correspondientes a la 7ma línea sobre Av. Paseo de la Redorma. Por último, se describe el proceso de implementación de la línea 4 de Metrobús y se enfatizan algunas de las problemáticas que se vivieron en el Perímetro A del Centro Histórico para puntualizar las afectaciones que se produjeron en la calle Belisario Domínguez con la intervención.

De manera paralela, en la segunda parte del presente documento se desarrollan los fundamentos teóricos. En ésta se abordan las teorías urbanas y sociales en torno a la movilidad, el espacio público, la habitabilidad y el imaginario social. El primero señala el concepto de espacio público y algunas de sus diversas posturas. Se describen los aspectos relacionados con la apropiación y la identidad urbana. Asimismo, se expone el papel que desarrolla el espacio público en la ciudad. De la misma forma, se realiza un panorama de las perspectivas de

la movilidad urbana y cómo pueden favorecer o en su caso afectar a la dinámica social de la ciudad. Bajos este orden de ideas, se propone el concepto de la Espacialidad de la Movilidad. Éste se aborda desde una postura social y se considera la apropiación del espacio en movimiento, aspecto que integra la reflexión sobre la ciudad y la conciencia sobre sus problemáticas. Posteriormente se desglosa el tema del transporte público y la experiencia de viaje que se viven cada día en la ciudad.

Por otro lado y para complementar ésta investigación, se plantea la teoría del imaginario social y las representaciones sociales. En éstas se explican sus conceptos, a qué refiere cada uno y cómo se estructuran. Asimismo se menciona cuál es el papel que juega en la significación del mundo y la apropiación del mismo, aspectos que se contrastan con las teorías de Halbwachs sobre los marcos de la memoria. Por último, el concepto de habitabilidad es desarrollado, así como su relación en la calidad de vida urbana.

La tercera parte de éste escrito explica los fundamentos metodológicos en donde se menciona la estructura de la entrevista semiestructurada, sus características y sus partes. El procedimiento se divide en 6 fases. 1. La delimitación espacial, Fase 2. Delimitación de la muestra, 3. Registro de la información y selección de narradores, 4. Aplicación de la entrevista, 5. Transcripción y segmentación de la información y 6. Procedimiento de análisis. Estos temas serán desglosados en cada uno de sus apartados.

Finalmente, el apartado 4 aborda las categorías de análisis a partir de la constante en los discursos de los narradores. Las categorías se dividen en 3. 1. Reconocer la ciudad, 2. Entender la ciudad y 3. Vivir la ciudad. Éstas se dividen a su vez en subcategorías que explicitan acontecimientos que han llevado a los narradores a significar de diversas formas, la calle Belisario Domínguez y el Metrobús de la línea 4. Por último se encuentran las conclusiones de ésta investigación. Se exponen cuáles fueron los hallazgos, así como los alcances y limitaciones.

# **PRIMERA PARTE**

EL REGRESO A LA CIUDAD CENTRAL

## Introducción

El presente apartado tiene la finalidad de retomar algunos de los procesos que han dado pie a problemáticas urbanas en la Ciudad de México. Uno de los propósitos es seguir dichos procesos para intentar entender la forma en la que se estructura la movilidad urbana a través del transporte colectivo, hoy en día. Para cumplir dicho cometido se ha estructurado este capítulo de la siguiente manera: 1.1 Redensificación de la zona central de la Ciudad de México, 1.2 Etapa de rehabilitación del Centro Histórico, 1.3 El nuevo urbanismo del diseño, 1.4 Adaptación del paradigma de movilidad urbana, BRT-Metrobús y finalmente, 1.5 Metrobús en Belisario Domínguez, perímetro A del Centro Histórico.

En el primer sub-apartado se aborda el tema del crecimiento urbano descontrolado y los derechos de la planeación urbana que fueron entregados a instituciones y empresas privadas, con el otorgamiento de créditos para vivienda a empleados y trabajadores del Distrito Federal, algunos sucesos que incentivaron a la dispersión y expansión de éste hacia municipios del Estado de México. Asimismo, se mencionan los planes y programas urbanos puestos en marcha como medidas correctivas, dado el crecimiento masivo que impactaba a

la ciudad y lo cual originó la llamada Zona Metropolitana de la Ciudad de México para referirse a la unión de aquellas dos entidades.

Este acontecimiento fue uno de los comienzos para las aplicaciones de las nuevas intervenciones urbanas en donde se apostaba, no por la planeación de una nueva ciudad sino por la aplicación de métodos correctivos que implicaran el acceso hacia las ciudades que emergían a partir de asentamientos irregulares. La estrategia correctora incluyó en sus acciones la redensificación de la ciudad central, así como el control del crecimiento de la periferia. Con el Bando 2, por ejemplo, con el que la idea era preservar las zonas ecológicas y el aprovechamiento de las infraestructuras del centro de la ciudad para el crecimiento urbano en forma compacta.

Por otra parte, el sub-apartado 1.2 Etapa de rehabilitación del Centro Histórico se enfoca en indicar las etapas de rehabilitación e intervención urbana que han surgido a partir de las nuevas políticas de mejoramiento urbano del centro de la ciudad, en la etapa correspondiente a 2000-2015. El objetivo de recopilar la información de las intervenciones realizadas en las últimas administraciones es el de conocer el proceso de remodelación del Centro Histórico y conocer si éste detonó la construcción de la línea 4 de Metrobús. Además, este sub-apartado centra su atención en el tema de la zona habitacional en relación con la dinámica del proceso de rehabilitación del Centro Histórico.

En cuanto al sub-apartado 1.3, se centra en la reflexión sobre el urbanismo desarrollado en las ciudades actuales a partir de la construcción y el rediseño de los diversos espacios de la ciudad. Este subcapítulo expone cómo las intervenciones urbanas y el urbanismo de la práctica se encuentran a la cabeza del nuevo urbanismo con fines correctivos y adaptativos a las dinámicas tan cambiantes y efímeras de la actualidad. Asimismo, señala la importancia de la reflexión y el análisis de los fenómenos de la ciudad, en relación con la dinámica social. También, se enfatiza la trascendencia del proyecto urbano como una perspectiva a futuro y su repercusión con el medio social.

Por otro lado, en el sub-apartado 1.4 Adaptación del paradigma de movilidad urbana, BRT-Metrobús se revisa el proceso de implementación del Metrobús en la ciudad de México. Desde la línea 1, adaptada en la Av. de los Insurgentes y su continuación hacia el Caminero, se realiza una retrospectiva de los diversos programas que se realizaron con este tipo de transporte hasta concluir con la última ruta planeada, la línea 7 sobre Paseo de la Reforma.

Siguiendo este orden, el sub-apartado 1.5 Metrobús en Belisario Domínguez aborda el tema de la línea 4 de Metrobús desde su planeación hasta su inauguración. Este apartado se centra en la implementación en el Centro Histórico de la Ciudad de México y el impacto social que atrajo a partir de su construcción. Puntualmente aborda los cambios detectados en el tramo de Eje central Lázaro Cárdenas a República de Brasil, objeto de estudio de la presente investigación.

## **1.1. Redensificación de la zona central de la Ciudad de México**

La década de los años 60's, representó el inicio del proceso de extensión de la ciudad. El área metropolitana rebasó los límites hacia municipios del Estado de México, así se inició un proceso complejo de planificación para la ciudad de México. Sin embargo, fue a partir de los 70's, cuando la planeación urbana, principalmente en municipios del área metropolitana, fue liderada por instituciones como INFONAVIT (Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores) al edificar extensos fraccionamientos situados en los límites del Distrito Federal y Estado de México (Paquette & Yescas, 2009).

Esta estrategia de construcción masiva de viviendas de interés social destinaba un predio por vivienda, lo que promovió la ciudad difusa de crecimiento horizontal. Para el Distrito Federal, los 90's fueron años de decisiones relevantes, pues el gobierno cedió la tarea de resolución habitacional al Banco de México, órgano que propuso una política de construcción masiva de vivienda de interés social, a través del otorgamiento de créditos (Boils, 2004 en Paquette & Yescas, 2009).

Debido al crecimiento masivo del área conurbada, las vías de acceso y comunicación se ampliaron y se construyeron más vialidades y rutas de

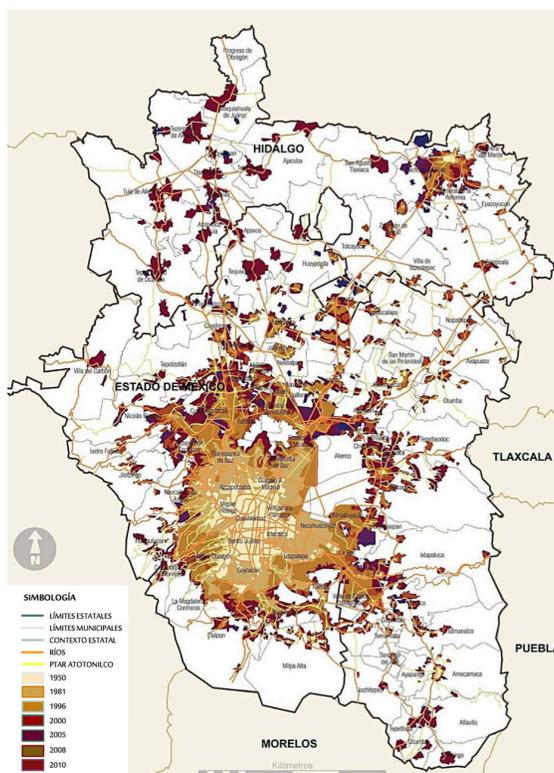
transporte que permitieran la conexión con la zona metropolitana. De manera paralela, el proceso de ampliación de la ciudad se conjuntó con una dinámica centrífuga, especialmente en la zona central<sup>2</sup>. Este proceso fue constante desde 1970, hasta el año 2000, período en el que se registró una pérdida del 42% de su población, mientras que en 2010 tuvo un incremento mayor al 1%.

Tabla 1: desarrollo poblacional de la ciudad central desde 1970 a 2010.

1970	1980	1990	2000	2010 <sup>3</sup>	2015 <sup>4</sup>
2 902 969	2 453 136	1 957 290	1 692 179	1 721 137	1 741 671

Fuente: Datos extraídos del cuadro III.1. ZMCM en Salazar & Lezama, 2008:197.

Imagen 1. Crecimiento de la ZMVM desde 1950 a 2010.



Fuente: PUEC-UNAM con base en POZMVM (2006) GEH (2011) y Cartografía INEGI (2010).

<sup>2</sup> Esta zona se conforma por las cuatro delegaciones centrales del Distrito Federal: Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza.

<sup>3</sup> Dato calculado con base en la tabla 2.1.7 población total por municipio 2010 en: Perspectiva Estadística del Distrito Federal 2011 del Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

<sup>4</sup> Dato calculado con base en la estadísticas por delegaciones de Distrito Federal de INEGI (2015).

El punto crítico de despoblamiento tuvo sus inicios en la década de los 70's cuando las cuatro delegaciones centrales perdieron, en conjunto 70,836 habitantes. Para contrarrestar esta problemática, se emplearon diversos programas, desde la implementación del Plan de Desarrollo Urbano de 1982<sup>5</sup> hasta el año 2003 en el que se emitió el Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal<sup>6</sup> (Paquette en Salazar & Lezama, 2008), en donde se dio prioridad a la redensificación en el área central y control del crecimiento masivo en las delegaciones periféricas. Además, se crearon nuevas políticas habitacionales, en donde la estrategia urbana *Bando 2* fue emitida en diciembre del año 2000, por el entonces Jefe de Gobierno.

El Bando 2 se creó con el objetivo de repoblar la ciudad central y detener el crecimiento descontrolado que en 1970 comenzó a gestarse en la periferia del Distrito Federal. De esta forma, se generaron promociones para la construcción de vivienda de interés social en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza. No obstante, esta ley restringió la urbanización y construcción de áreas habitacionales en las delegaciones periféricas (Álvaro Obregón, Azcapotzalco, Coyoacán, Cuajimalpa, Gustavo A. Madero, Iztacalco, Iztapalapa, Tláhuac, Tlalpan, Magdalena Contreras, Milpa Alta y Xochimilco) (Delgadillo, 2009). El argumento era frenar el crecimiento informal para permitir el fácil acceso a la vivienda y preservar las áreas ecológicas protegidas.

---

<sup>5</sup> En 1982 se emitió este programa que concentró los elementos instrumentales que formaron parte del proceso inicial para la planeación territorial y poblacional del Distrito Federal.

<sup>6</sup> Producto de la suma de aceleradas transformaciones económicas, sociales, culturales, territoriales, políticas y tecnológicas, la ciudad de México refleja rezagos en relación con las necesidades primordiales para su desarrollo urbano. Con el proceso de despoblamiento centrífugo (de centro hacia la periferia) se generó la subutilización de la infraestructura y equipamiento urbano concentrado en las delegaciones Cuauhtémoc, Benito Juárez, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza y la falta de viviendas en las delegaciones periféricas, hecho que generó más desigualdades sociales. Bajo este esquema y con el objetivo de replantear las acciones implementadas en el Programa de Desarrollo Urbano del Distrito Federal de 1996, el 31 de diciembre de 2003 se publicó en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el nuevo programa direccionado a la generación del desarrollo sustentable de DF. Actualmente, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda maneja este programa.

La política implementada tuvo un desarrollo rápido y se vio reflejada en la escala de la ciudad, así como en su funcionalidad. Paquette y Salazar explican lo siguiente:

Dado que, en teoría el certificado no se está otorgando para proyectos ubicados en las delegaciones sujetas a un control de expansión periférica en suelo de conservación, pero sí de forma muy ágil y casi automática a los promotores inmobiliarios cuando se trata de conjuntos habitacionales situados en la ciudad central, es un instrumento muy eficiente para orientar el desarrollo urbano (Salazar & Lezama, 2008: 202).

De acuerdo con Paquette y su estudio, la dinámica de redensificación habitacional resultó compleja de analizar, pues se detectaron registros duplicados y hasta triplicados -respecto a las licencias de construcción otorgadas-, para un mismo proyecto, incluso la confusa localización de algunos inmuebles y colonias inexistentes. Sin embargo, en su documento se generaron datos aproximados del número de viviendas que se autorizaron mediante las licencias de construcción con el Bando 2, como se muestran en la siguiente tabla:

Tabla 2. Número de viviendas autorizadas por delegación (2001-septiembre 2003).

Delegación	Viviendas autorizadas
Cuauhtémoc	15 350
Benito Juárez	7 335
Miguel Hidalgo	6 853
Venustiano Carranza	6 673
Total	36 211

Fuente: Tabla extraída de Salazar & Lezama, 2008: 209.

Hoy en día se cuestiona el desarrollo del Bando 2 y las consecuencias de su implementación, en particular la incongruencia del planteamiento de ejecución en contraste con la escala y magnitud de la ciudad. La estrategia se enfocó

estrictamente en el Distrito Federal y no se ampliaron las acciones hacia el área metropolitana en el Estado de México.

De 2007 a 2012, la Comisión Nacional para la Vivienda elaboró una guía para la redensificación de la ciudad interior, en la que presenta una propuesta metodológica para poder ubicar las zonas con potencial de redensificación, en la que también genera referentes utilizados en otros países y los ofrece a las autoridades locales para definir instrumentos de gestión del suelo, infraestructura y vivienda para realizar proyectos de desarrollo habitacional y mixto, de esta manera aprovechar al máximo la infraestructura existente.<sup>7</sup>

Asimismo, los objetivos de este plan no llegaron a unificarse, ya que las políticas públicas de cada entidad no se encuentran direccionadas hacia un objetivo en común. Mientras tanto se proponen soluciones aisladas y se asume que la Ciudad de México está delimitada por la línea territorial del Distrito Federal, sin tomar en cuenta los municipios conurbados ni el proceso que los distintos gobiernos y decisiones poco planeadas han motivado a la unificación de un estado con otro.

Hoy en día, la política de redensificación de la zona central en la Ciudad de México sigue en marcha y bajo los mismos fundamentos, en relación con las dinámicas sociales, culturales, urbanas, políticas, tecnológicas y económicas de hace trece años. Con base en datos estadísticos<sup>8</sup>, la zona central registra un incremento de 49,492 habitantes del año 2000 a 2015. Pese a esto, problemáticas de infraestructura básica, homogenización del equipamiento urbano, programas barriales y de vivienda, transporte digno y habitabilidad, no sólo de la zona central sino de toda la Ciudad de México y Área Metropolitana, continúan con rezagos e inconsistencias, hecho que ocasiona el decremento de la calidad de vida. La complejidad y falta de vinculación de estos temas se plasman en las decisiones

---

<sup>7</sup> Guía para la redensificación habitacional en la ciudad interior:  
[http://www.conorevi.org.mx/pdf/taller/Guia\\_para\\_la\\_Redensificacion.pdf](http://www.conorevi.org.mx/pdf/taller/Guia_para_la_Redensificacion.pdf). recuperado el 15 de marzo de 2016.

<sup>8</sup> [www.cuentame.inegi.org.mx](http://www.cuentame.inegi.org.mx): recuperado el 22 de junio de 2016.

para favorecer y contrarrestar el crecimiento desmedido. Además, la falta de una estrategia general que englobe y solucione diversos temas de relevancia urbana y social: movilidad, uso de la ciudad a partir de espacios públicos dignos y de calidad, derecho a la ciudad, entre otros.

## **1.2. Etapa de rehabilitación del Centro Histórico**

Diversas eventualidades en el Centro Histórico han motivado su despoblamiento. El desplazamiento del barrio universitario hacia el sur de la ciudad, el congelamiento de rentas (suceso que provocó el deterioro de inmuebles de vivienda concentradas en el polígono principal del casco antiguo) y el predominio de actividades terciarias han generado una pérdida de población residente del centro tradicional de la ciudad. Suárez señala que:

«En 2000, la población se redujo en más de la mitad respecto a 1970 (165 mil habitantes) [...] en el norte y el sur quedando entre 168 y 336 hab./ha., y [...] entre 336 y 504 hab./ha. [...] entre los barrios de Tepito y Atzacolco y otro al oriente, en el barrio de la Merced [...]» (2010:43).

Aunado a esto, la presencia del comercio informal en las calles se ha incrementado. De acuerdo con Meneses (2012), el porcentaje en el número de ambulantes se ha elevado un 53% entre 1995 y 2003.

La preeminencia del comercio ambulante ha provocado una vida urbana intensa durante el día. Por la noche y debido a la ausencia de vida vecinal -ya que diversos inmuebles han sido utilizados para bodegas-, se manifiesta una percepción de inseguridad, lo que permite el aumento de actos delictivos (Pradilla, s,f).

La articulación de las dinámicas financieras, industriales y comerciales en un modelo económico mundial, la gran oferta comercial del Centro Histórico y los elevados costos de vida, dieron paso a un proceso exógeno y centrífugo hacia la ciudad periférica que expandieron aún más los límites geográficos.

Distintas propuestas de mejoramiento urbano se han llevado a cabo con la premisa de rehabilitar y reactivar el uso habitacional y principalmente turístico a partir de la rehabilitación del patrimonio histórico del área central de Ciudad de México. La recuperación arqueológica del Templo Mayor, incluso el terremoto de 1985, representaron hechos que marcaron el futuro del centro en relación con su mejoramiento urbano. En 1989, con el programa Échame una manita se otorgaron licencias para restauración de edificios históricos (Cortés & Cejudo, 2010).

En el marco del Programa de Rehabilitación del Espacio Urbano en Calles del Centro Histórico de la Ciudad de México, correspondiente al periodo 2000-2006, el Gobierno del Distrito Federal, en conjunto con la inversión privada, implementó diversas estrategias para la revitalización de calles del sector financiero (Tacuba, 5 de Mayo, Madero, Isabel la Católica y Bolívar) del Perímetro A, atendiendo más de 100 mil m<sup>2</sup> (Flores, 2012).

Con la inversión de «cinco mil millones de pesos se intervinieron 34 manzanas, desde el Eje Central Lázaro Cárdenas hasta el Zócalo y de Donceles a Venustiano Carranza» (Cortés & Cejudo, 2010: 162). Dentro de las acciones que se llevaron a cabo, a través de la intervención urbana, destaca el mejoramiento de fachadas y la desinstalación de cables aéreos. Asimismo, se efectuaron acciones de mejoramiento y sustitución de la infraestructura. Sin embargo, esta intervención ocasionó daños al subsuelo y repercutió en las construcciones, hecho que provocó problemas de salubridad por el mal funcionamiento del drenaje.

En virtud de las acciones realizadas en 2002, la gestión de la intervención urbana amplió su periodo a una fase 2, con duración hasta el año 2007. Las acciones se llevaron a cabo en el oriente y el poniente del Centro Histórico, y se apostó por la

mejora de la imagen y funcionalidad urbana a través de corredores peatonales. Además, se generaron vínculos en calles del Perímetro A a partir de acciones como la solución de cruces peatonales, continuidad de recorridos e implementación de diseño universal (Martínez, 2012).

El Proyecto Estratégico de Corredores Culturales (2007) consistió en transformar el espacio vehicular en un espacio para uso peatonal y contribuir a los recorridos a pie. Este planteamiento englobó la construcción del Corredor Cultural Regina (de 20 de noviembre a Bolívar), el Corredor Cultural Alhóndiga (desde la Plaza Juan José Baz, Plaza de la Aguilita, hasta la calle Santísima, en el Barrio de la Merced), el Corredor San Ildefonso y el Corredor Cultural Garibaldi.

El Corredor Cultural Regina fue inaugurado en octubre de 2008 y fue parte de las primeras acciones de rehabilitación urbana y reactivación cultural y económica del centro. La premisa de la intervención urbana era integrar los usos de vivienda, comercio local, servicios y actividades culturales. Incluso antes de la intervención ya se llevaban a cabo programas culturales y sociales en espacios como Casa Vecina.

El programa de Corredores Culturales enfatizó la prioridad de fortalecer el tejido urbano y social de la calle. Integró intervenciones como el mejoramiento de la vivienda y capacitación para mejorar los comercios y servicios locales (ya existentes) en plantas bajas de edificios. Se mejoraron fachadas y se iluminaron edificios catalogados. También se implementaron acciones complementarias como la adecuación geométrica de la plaza Regina, renivelación de la superficie del suelo, restitución de infraestructura, paisajismo e incorporación de mobiliario urbano.

Entre otras obras destaca el programa Proyectos Puntuales de Rehabilitación Urbana, con el que se llevaron a cabo las intervenciones físicas del 2do. Callejón de Mesones, la instalación del Arco Chino, el Parque Vietnamita y la Plaza Manzanares. Bajo esta misma lógica, en 2012, se realizaron las gestiones para la

rehabilitación de la Alameda Central, intervención que incluyó el mejoramiento de áreas verdes y superficies en general. La rehabilitación trajo también la prohibición de diversos usos del parque: acceso con mascotas, andar en bicicleta, entre otras cuestiones. De manera paralela esta intervención englobó la remodelación de la avenida Juárez, con el propósito de proyectar un recorrido peatonal del Zócalo de la ciudad hacia el Monumento a la Revolución. La avenida Hidalgo (al costado de Alameda) y la calle Ángela Peralta (en el 2014) fueron parte del Proyecto de Recuperación de Espacios Públicos.

La inserción del Metrobús línea 4 en la calle Belisario Domínguez influyó en la readecuación de las calles República de Venezuela, Miguel Alemán (de Eje Central a Circunvalación) y la calle de Perú en 2015. La intervención urbana para el mejoramiento consistió en el rediseño y adecuación geométrica de la calle en donde se ampliaron banquetas y se rediseñaron los cruces peatonales.

En junio de 2012, se realizó la primera fase de la ciclovía Chapultepec-Centro Histórico, sobre las calles Sonora y 20 de Noviembre. Dos años después, con la segunda fase, se confinó el carril de la ciclovía. Sin embargo, la superficie presentaba encharcamientos y hundimientos en la superficie. Además, se detectaron diversas indefiniciones en cruces, acceso a edificios y en la ubicación de la caja bici<sup>9</sup>.

Por otro lado, en 2015, se aprobó la licitación para la construcción de la Maqueta de la Ciudad de México y el Centro Interactivo FUTURA CDMX<sup>10</sup> en el antiguo Teatro de las Vizcaínas. Esta intervención ha detonado la remodelación del polígono Vizcaínas, mismo que correspondía a la 2da. Etapa de Rehabilitación del Corredor Cultural Regina, en 2008.

---

<sup>9</sup> La Caja Bici o Caja de espera ciclista es una zona delimitada con señalamiento en la superficie de la ciclovía. Este espacio está señalado al frente de los carriles vehiculares con la finalidad de que el ciclista se encuentre protegido durante el recorrido y para que sea visible ante los conductores automovilistas.

<sup>10</sup> La maqueta será utilizada como herramienta de planeación para la ciudad futura. Asimismo las instalaciones de FUTURA serán utilizados como museo de la Ciudad de México y los proyectos que se han realizado para su mejoramiento y desarrollo urbanos.

No obstante, la implementación de la estrategia urbana se manejó de manera aislada respecto a la presentación de otros programas que regularan el uso de suelo comercial y la terciarización del Centro Histórico. Esto provocó, por un lado, el encarecimiento del suelo (desocupación de viviendas por el aumento en rentas) y, por el otro, la concentración de actividades comerciales, dando uso de bodegas comerciales a los inmuebles en la zona habitacional, establecido en el Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México.

Imagen 2. Etapas de rehabilitación del Perímetro A del Centro Histórico.



Fuente: Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011:27).

### 1.3. El nuevo urbanismo del diseño

Después de la década de los sesentas y con la ruptura del paradigma de la modernidad, los planes y programas urbanos surgieron como oportunidades para reconstruir las ciudades dispersas. La perspectiva en torno a la ciudad atañó a diversos pensamientos en donde la proyección de los espacios a futuro y la previsión fue reemplazada por un urbanismo correctivo y de adaptación social.

El urbanismo del diseño ha apostado por la práctica en el espacio físico y en muchos casos ha dejado de lado el análisis. Cabe mencionar el rompimiento y/o el exceso entre una tarea y la otra, no permite amalgamar el objetivo de ambas mucho menos la consolidación de la ciudad. El urbanismo de la práctica y la intervención ha permitido el mejoramiento de algunos espacios, la problemática de las intervenciones se centra en la falta de continuidad de las mismas en relación con la ciudad. Se rehabilita un espacio pero no se proyecta en función de una dinámica general, como la conexión con otros espacios.

Por otro lado, el concepto de proyecto urbano y el significado de la intervención urbana suele interpretarse como uno mismo, incluso las instituciones y dependencias encargadas de las obras en el espacio urbano. Como un tema de tendencia, el proyecto urbano puede ser pensado como una *remodelación*, *rehabilitación* o *rescate* del espacio público. Sin embargo, más que pensar el rescate del espacio público, es imprescindible pensar en la integración del espacio a la ciudad.

Asimismo, es importante conocer las implicaciones del proyecto urbano en la dinámica social, porque de éste dependen diversas actividades, comportamientos e inclusive las prácticas no sólo en el espacio urbano, sino también en el tejido social. El futuro de las ciudades estará sostenido por la proyección integral de la infraestructura urbana conjugada con la dinámica social. Bajo este argumento, el

análisis de las dinámicas sociales en la ciudad y sus espacios es vital para la toma de decisiones en el urbanismo del diseño y de la práctica.

Cabe mencionar que las intervenciones urbanas realizadas se encuentran ligadas a la imagen y ésta, a su vez, se encuentra ligada a lo estético. Es cierto que las imágenes tienen mucho que decirnos e influyen directamente en un estado emocional, de una manera importante, que trasciende y construye una representación a partir de aquella imagen. No obstante, la imagen representa sólo una parte del conjunto de percepciones que nos llevan a una estabilidad sensorial. Además de la imagen, es necesario mirar qué hay detrás de ella, qué la sostiene, por qué la sostiene, cómo la sostiene y para qué la sostiene. Detrás de las escenografías se encuentran realidades que existen en la conciencia social pero se encuentran, en parte, bloqueadas por el bombardeo de cuadros utópicos.

Las intervenciones urbanas se han enfocado por la remodelación del espacio físico y en cierto sentido refieren a paliativos de las ciudades, acumulando problemáticas y hasta provocando sus mutaciones con otras deficiencias. Generalmente, estas intervenciones son acciones urbanas que actúan de manera aislada y su trascendencia puede estar relacionada con mejoras en el espacio urbano. No obstante, éstas debiesen formar parte del proyecto urbano que integre soluciones para el beneficio social.

Por otro lado, el proyecto urbano integra diversos elementos y las intervenciones en los espacios dependen uno del otro, de tal forma que éstas no podrían actuar de manera aislada e individualmente. La concepción y elaboración del proyecto corresponde a una obra urbana pero principalmente, a un proyecto social que trascienda para mejorar la ciudad, sus dinámicas y su evolución.

#### **1.4. Adaptación del paradigma de movilidad urbana, BRT-Metrobús**

La Ciudad de México ha sufrido una pérdida de población, como hemos visto, principalmente en las cuatro delegaciones centrales<sup>11</sup>. En el año 2015, la encuesta intercensal mostraba un número de 8,918,653<sup>12</sup> habitantes solamente en el Distrito Federal y en la Zona del Valle de México se contabilizan un total de 22 millones de habitantes (INEGI, 2010). Esta problemática junto con la concentración de la infraestructura y actividades económicas en la zona central de la ciudad han causado una gran demanda de transporte que satisfaga los traslados periferia-centro-periferia.

La falta de un transporte público, digno, funcional y confortable ha empeorado su utilización. Inclusive, el cuestionable manejo de estos sistemas ha repercutido directamente en la calidad de vida urbana. La encuesta enfocada en conocer la opinión de usuarios de transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México (El poder del consumidor, 2010-2011) registró los comentarios de 4 mil usuarios, de los cuales el 69.5% opinaron que el servicio es incómodo, 64% inseguro y el 43.9% lento.

La problemática de la movilidad se inclina hacia la falta de relación y eficiencia en la red de transporte público. La experiencia de viaje en Metro, Metrobús, Trolebús, microbuses, vagonetas, entre otros, y la combinación en el uso de dos y hasta tres de aquellos tipos de transporte, suele ser negativa que, en muchos de los casos se da la preferencia al uso del automóvil. Esta problemática y la facilidad en la obtención de créditos para la obtención de un vehículo automotor

---

<sup>11</sup> Benito Juárez, Cuauhtémoc, Gustavo A. Madero y Miguel Hidalgo  
<http://www.fimevic.df.gob.mx/problemas/1diagnostico.htm>. Recuperado el día 26 de octubre de 2015

<sup>12</sup> [www.cuentame.inegi.org.mx](http://www.cuentame.inegi.org.mx): recuperado el 22 de junio de 2016.

ha aumentado el número de unidades en la Ciudad de México, situación que afecta la calidad de vida y, por ende, la percepción de los usuarios sobre del transporte público. En el año 2012, se registró un incremento de 5.5 millones en el inventario vehicular, en constante aumento desde 1990, cuando se registraban menos de 3 millones de automóviles, hecho que ha fortalecido el caos vial (CTS EMBARQ México). De la mano de la deficiente funcionalidad del transporte público, el congestionamiento vehicular es uno de los aspectos que se convierte en prioritario de atender.

En la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se efectúan 49 millones de viajes diarios, de los cuales 53% se realizan en transporte colectivo, 17% en transporte privado y 30% en transporte no motorizado: 29% a pie y 1% bicicleta (Ídem). A pesar de los programas instaurados en el DF con el objetivo de incentivar el uso de la bicicleta, los datos anteriores muestran que la infraestructura ciclista aún no cubre las necesidades de la gran traza urbana. Por otro lado, el estudio también muestra un porcentaje más favorable para los traslados a pie.

Por otro lado, los horarios de máxima demanda (HDM)<sup>13</sup> ocurren en tres tiempos: el primero se da por la mañana en un horario de 06:00 a 08:59 hrs. Generalmente en este horario se realizan los traslados a los lugares de trabajo y estudio. El segundo horario se registra entre las 13:00 y las 15:59 hrs. Este horario se caracteriza por abarcar los viajes de jornadas laborales o académicas de medio tiempo, y por último el horario de entre las 17:00 y 19:59 hrs. Generalmente, este horario registra el regreso a los hogares después de jornadas de trabajo u horarios vespertinos académicos y laborales.

Por otro lado, la importancia de la apropiación del transporte público, mediante la experiencia de viaje, influye directamente en su utilización y uso. El tiempo promedio por persona, invertido en los traslados diarios va de dos horas y hasta

---

<sup>13</sup> HDM es la hora pico, descrita en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, 2010.

cinco horas en viajes metropolitanos. La velocidad promedio disminuyó de 38.5 km/h en 1990 a 17Km/h en 2007. El gasto promedio al utilizar uno o varios tipos de transporte es de \$28.00 por día (lo que representa el 50% del salario mínimo) (Ídem). En general, el número de viajes realizados en la ciudad se efectúan con destino al campo laboral y académico. El transporte se convierte en un punto de encuentro en un ambiente característico (generalmente negativo). La personas comienzan y finalizan su día en aquél punto. De esta forma, la significación de la ciudad se generará a partir del aprendizaje que le aporte la experiencia de viaje en el transporte público y su trayecto en la ciudad.

Desde una perspectiva holística, el transporte público debiese formar parte de una estrategia de planeación integral, en donde diversos temas en materia urbana sean articulados entre sí, para fortalecer el tejido urbano y social. Para hacer esto posible, es necesario equipar las ciudades con infraestructura, resolución a rezagos y necesidades básicas. Es prioritario impulsar la integración de diversos sectores de la ciudad en espacios más dignos y equitativos, mismos que podrán aportar una mejora en las condiciones de vida urbana. De esta forma se pueda transformar la percepción del transporte hacia lo positivo.

En la etapa de 2001 a 2006, el Gobierno del Distrito Federal creó el Programa Integral de Transporte y Vialidad (PITV) para mejorar el acceso a la ciudad y reducir los tiempos de desplazamiento entre diversas zonas. Este programa abarcó obras como el Segundo Piso del Periférico, Eje Troncal Metropolitano, Distribuidor Vial Heberto Castillo, el Puente Vehicular Muyuguarda, entre otros<sup>14</sup>.

Uno de los objetivos del PITV es vincular las intervenciones antes mencionados con los sistemas de transporte colectivo existentes: el gubernamental, [Sistema de Transporte Colectivo Metro (STCM), el Servicio de Transportes Eléctricos (STE) y la Red de Transporte de Pasajeros (RTP)] y el concesionado (autobuses y

---

<sup>14</sup> Historia del transporte en la Ciudad de México  
[http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico](http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico). Consultado el día 5 de noviembre de 2015.

microbuses y taxis). De esta forma, reorganizar los desplazamientos y mejorar la movilidad. La estrategia de reemplazar las rutas de microbuses y autobuses por rutas monitoreadas y estaciones establecidas, consistió en la readecuación de la configuración física de las vialidades. Otra de las estrategias implementadas por el Gobierno del Distrito Federal fue la implementación del modelo de transporte BRT (Bus Rapid Transit) como Metrobús. Este paradigma de transporte urbano fue empleado por primera vez en Curitiba Brasil en 1974. Veinte años después se incorporó en Bogotá, Colombia, como Transmilenio y Transantiago en Santiago de Chile, así como en otras ciudades latinoamericanas. En México el funcionamiento de este sistema se inició en la Ciudad de México en 2005. Posteriormente en el periodo de 2008 a 2014 se implementó este sistema en las ciudades de León, Pachuca, Guadalajara, Puebla, Chihuahua y Acapulco. El modelo de transporte consiste en el confinamiento de un carril para el tránsito de autobuses y su regulación con estaciones formalizadas. Este sistema integra una infraestructura preferente que pueda transportar a los usuarios hacia diversos puntos de la ciudad.

En la Ciudad de México, las operaciones del sistema Metrobús iniciaron en 2005. Las principales adecuaciones se realizaron en banquetas y camellones, de tal manera que pudiese ser adaptada la infraestructura para resolver la inserción del carril confinado, estaciones de servicio, carriles vehiculares, particulares y banquetas.

La línea 1 de Metrobús se construyó en las delegaciones Cuauhtémoc y Benito Juárez sobre la Avenida Insurgentes. La segunda fase (2008) se enfocó en la ampliación de la ruta a 30 km de longitud y se direccionó hacia el Caminero en el sur del Distrito Federal. Hoy en día, esta línea cuenta con 44 estaciones y actualmente transporta a 470 mil pasajeros al día. La intervención urbana realizó la adecuación geométrica de la sección vehicular y se redujeron el número de carriles para la adaptación del carril confinado para el Metrobús. Por otro lado, la integración al contexto urbano y el acceso a las instalaciones a lo largo de la línea

no son legibles y en muchos de los casos, la conectividad con otro tipo de transportes no es un tema definido, incluso hoy en día.

Posteriormente, el 16 de diciembre de 2009, se inauguró la línea 2, proyectada sobre el corredor vial Eje 4 sur con dirección oriente-poniente, transitando las delegaciones Miguel Hidalgo, Cuauhtémoc, Benito Juárez, Iztacalco e Iztapalapa. Con 20 km y 34 estaciones transporta diariamente a 180 mil pasajeros. Los destinos de esta ruta se definen a partir de la demanda del servicio. Las rutas van de Tepalcates-Río Frío, Etiopía, Colonia del Valle y Tacubaya. Esta ruta tiene transbordo con la ruta 1 en la estación Nuevo León ubicada en la colonia Condesa en la delegación Cuauhtémoc y con la línea 3 en la estación Etiopía.

El 8 de febrero de 2011 se iniciaron las operaciones de la línea 3 Tenayuca, Etiopía, La Raza, Buenavista y Balderas. Cuenta con 29 estaciones y recorre 17 km sobre las avenidas Eje 1 poniente Calzada Vallejo al tramo de Guerrero, Puente de Alvarado, Balderas, Av. Chapultepec-Doctor Río de la Loza y Eje 1 Poniente Cuauhtémoc. Actualmente cubre una demanda de 140 mil pasajeros por día. En abril de 2012, se inauguró la línea 4 de Metrobús en el Centro Histórico. Su gestión provocó diversas disputas por el espacio entre comerciantes y gobierno. Esta línea cuenta recorre 28 km en sentido oriente-poniente y conecta Centro multimodal Buenavista, Centro Histórico, San Lázaro y el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México. Emplea dos rutas: sur y norte y conecta un total de 53 estaciones.

La construcción de la línea 4 y la integración al entorno urbano representó un cambio en su proyección, así como en el interior del perímetro A del Centro Histórico. Las características de esta línea son mencionadas de manera específica en el sub-apartado 1.3.

Por otro lado, la línea 5 propuso una intervención de Calle Completa, que consiste en la reconfiguración total de la avenida: integración de la infraestructura de transporte al contexto urbano, construcción de ciclovía, adecuación de la sección

de banquetas, mejoramiento de materiales y acabados e integración de áreas verdes. Esta línea recorre 10 km del Eje 3 oriente en un sentido norte-sur con dirección a San Lázaro-Río de los Remedios y abarca las delegaciones: Gustavo A. Madero, Venustiano Carranza y el municipio de Ecatepec. Cuenta con 16 estaciones y transporta 55mil personas por día.

Imagen 3. Esquema de intervención urbana para la línea 5 de Metrobús San Lázaro-Río de los Remedios.



Fuente: Página oficial de Metrobús. <http://www.metrobus.cdmx.gob.mx/de-la-dependencia/acerca-de> Consultado el día 22 abril de 2017.

Bajo la misma estrategia fue construida la línea 6, inaugurada el 21 de enero de 2016. Esta ruta conecta las delegaciones: Azcapotzalco, Gustavo A. Madero y los municipios de Ecatepec, Nezahualcóyotl y Tlalnepantla del Estado de México. En conjunto con la línea B del metro: Ciudad Azteca-Buenavista y línea 5 de Metrobús, la línea 6 es una de las rutas que extendió su recorrido hacia el norte de la ciudad en conexión directa con el Estado de México.

La ruta 6 tiene un recorrido de 20 km sobre la avenida Eje 5 norte, Av. Montevideo, en dirección Rosario-Villa de Aragón y Politécnico-Villa de Aragón y transporta a 145 mil personas cada día. Como parte de un servicio complementario, se adaptaron rutas de autobuses que ingresan a colonias de la delegación Gustavo A. Madero.

Actualmente, la red del transporte público BRT en la Ciudad de México cubre un total de 125 km mediante la construcción de 6 líneas. De acuerdo con Metrobús, se tiene el objetivo de ampliar la red de corredores a 200 km. El 29 de diciembre de 2015, el Gobierno del Distrito Federal a través de la Secretaría de Movilidad, publicó la aprobación del Metrobús Reforma, correspondiente a la línea 7.

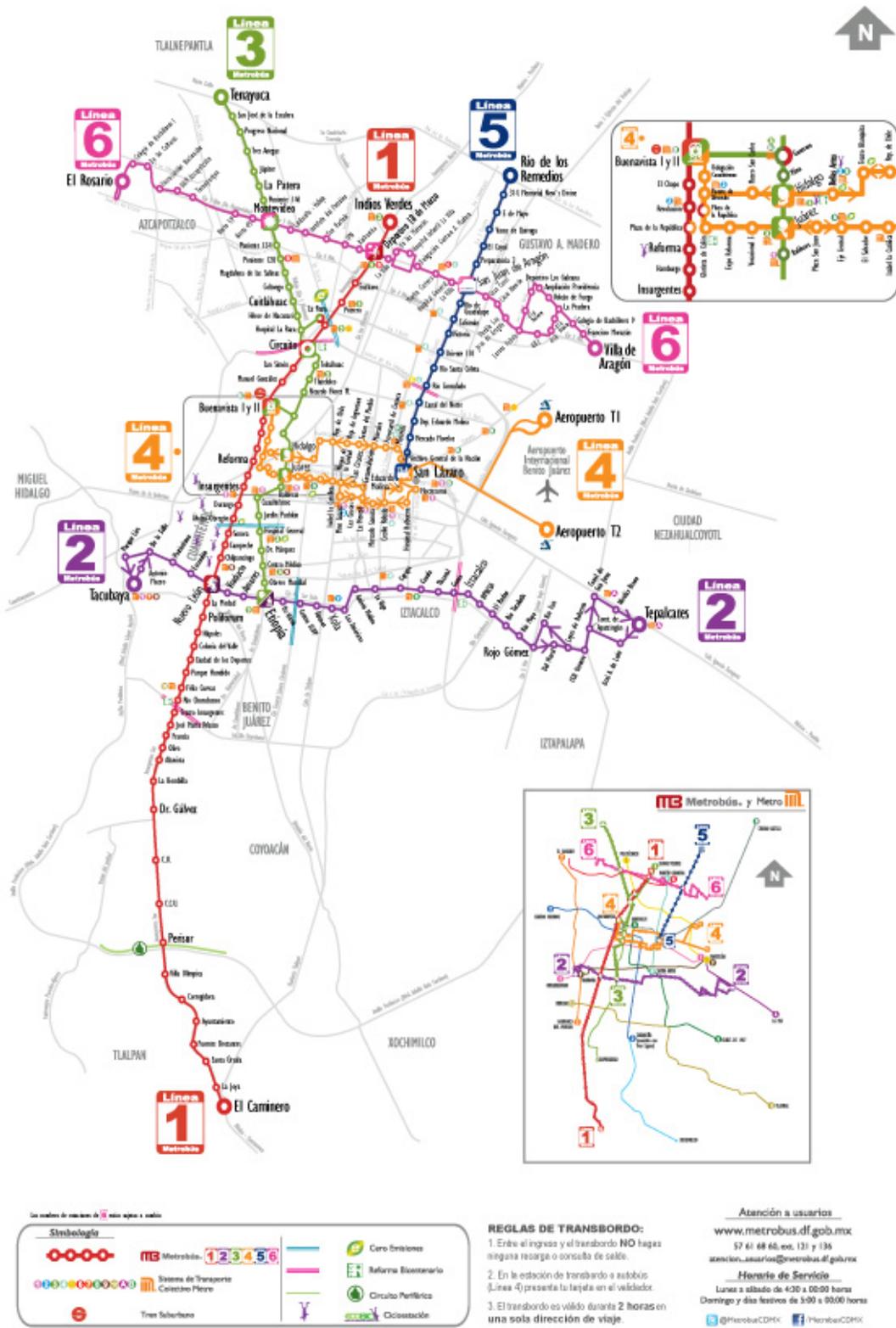
El corredor de la línea 7 tendrá su origen en el Centro de Transferencia Modal Indios Verdes y La Villa, en la delegación Gustavo A. Madero. Su destino será conectado con el Metro Auditorio de la línea 7 (El Rosario-Barranca del Muerto) y Av. Paseo de la Reforma y Periférico, en la Glorieta de Petróleos. Contará con 90 autobuses articulados que sustituirán a 179 autobuses de transporte concesionado colectivo; microbuses y autobuses.

Esta nueva línea contará con 32 estaciones a nivel de banqueta y tendrá conexión con las líneas del Metro: 2 (Taxqueña-Cuatro Caminos), 3 (Indios Verdes-Universidad), 6 (Martín Carrera-El Rosario), 7 (El Rosario-Barranca del Muerto), 8 (Garibaldi-Constitución de 1917) y 12 (Tláhuac-Mixcoac). Además, tendrá conexión con las rutas de Metrobús: 1 (El Caminero-Indios Verdes), 3 (Etiopía-Tenayuca), 4 (Buenavista-San Lázaro-AICM) y 6 (El Rosario-Villa de Aragón).<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Periódico El Economista. [www.eleconomista.com.mx](http://www.eleconomista.com.mx): Consultado el 20 de junio de 2016.

Imagen 4. Mapa de las líneas de Metrobús hasta el año 2016.



Fuente: Metrobús, 2016.

## **1.5. Metrobús en Belisario Domínguez, perímetro A del Centro Histórico**

El Centro Histórico engloba diversas problemáticas, una de ellas es la falta de un transporte público funcional que permita usar este espacio para realizar actividades históricas, culturales, sociales y económicas de manera equilibrada y armónica. En julio de 2008, el gobierno capitalino anunció la construcción del Tranvía de la Ciudad de México, que recorrería la ciudad en sentido centro-oriental, de Buenavista al Zócalo, con el que se preveía disminuir la cantidad de gases contaminantes emitidos por los autobuses, el caos vial y las repercusiones como contaminación ambiental y sonora.

En mayo de 2010, la licitación correspondiente a esta propuesta de transporte eléctrico no fue aprobada por falta de presupuesto, a pesar de reducir en tres ocasiones la propuesta económica por Alstom Mexicana SA de CV.<sup>16</sup> En 2012, el entonces Jefe de Gobierno, Marcelo Ebrard anunció una propuesta alternativa para dar respuesta a la demanda de transporte público en esta zona. El Gobierno del Distrito Federal optó por la inserción del sistema Metrobús en el casco histórico a partir de una planeación con la capacidad de adecuarse al contexto histórico y urbano de este lugar.

Bajo este esquema, Metrobús replanteó la proyección de la línea 4 debido a la inserción de la misma en el perímetro A del Centro Histórico. Esta intervención surge «como una medida de mitigación de las obras de la Autopista Urbana, el Gobierno del Distrito Federal (GDF) impuso a las empresas concesionarias hacer una obra de transporte público: La línea 4 del Metrobús, que transporta un promedio de 47 mil pasajeros» (González, 2012:17).

---

<sup>16</sup> [www.jornada.unam.mx](http://www.jornada.unam.mx): consultado el 24 de junio de 2016.

La ruta conecta cuatro nodos de transporte en la ciudad: Buenavista, Centro Histórico, San Lázaro y el Aeropuerto Internacional Benito Juárez. Las calles de Buenavista, Puente de Alvarado, Belisario Domínguez, República de Venezuela, Héroe de Nacozari, entre otras, se modificaron en su configuración física para permitir el paso de la nueva ruta. Las adecuaciones físicas en las calles del Centro Histórico y la estrategia de reemplazar los microbuses y autobuses por rutas monitoreadas con paradas y estaciones establecidas, representaron un objetivo complejo en su gestión debido a la inconformidad de algunos grupos de oposición, principalmente de operadores de transportes como microbuses y autobuses, comerciantes y vendedores ambulantes. El impacto de esta obra se ha visto reflejado de diversas formas tanto en el espacio físico como en las prácticas sociales y las rutinas de las personas que constantemente utilizan este espacio.

De acuerdo con datos oficiales, con la realización de Metrobús se intervinieron 275 mil metros cuadrados del Perímetro A. Esta obra integró dos rutas: 1) al norte, que comprende las calles Belisario Domínguez y República de Venezuela y 2) al sur, sobre la calle el Salvador. El objetivo del programa era permear el perímetro y generar la conexión entre diversos nodos del centro: plazas públicas, edificios históricos, museos, bibliotecas y puntos de encuentro en general al crear un circuito a partir de la conectividad con los corredores peatonales.

Dentro de las principales acciones llevadas a cabo, se encuentra la eliminación de plataformas en estaciones y reducción de alturas a partir de la construcción de paradas autorizadas con estelas de información de estaciones y ruta del sistema. La ampliación de banquetas a secciones de tres a cinco metros en donde se optó por la rehabilitación de las superficies y acabados a partir de la continuidad de los recorridos peatonales con la remodelación de cruces en intersección de calles a través de rampas peatonales (en la ruta sur) y superficies a un mismo nivel (en la ruta norte). También se enfatizó en la señalización horizontal y vertical, además de la instalación de semáforos peatonales y vehiculares.

Asimismo, hubo que restituir las infraestructuras: drenaje, instalación hidráulica, y eléctrica, esta última para adecuar el programa de alumbrado público e iluminación de inmuebles históricos. La sustitución de mobiliario urbano (papeleras, bolardos y bancas) se previó en cuanto a la integración del entorno histórico. En este orden de ideas, también se propuso una intervención destinado al contexto urbano, a partir de la rehabilitación de fachadas de viviendas, negocios y servicios locales, entre otras cuestiones.

El impacto de esta obra se ha visto reflejado de diversas formas tanto en el espacio físico como en las prácticas sociales y las rutinas de las personas que constantemente hacen uso del espacio intervenido. Hoy en día, las actividades sociales y las formas de uso del espacio ha tomado una dinámica particular, ya que se presentan cambios en relación con la memoria del lugar en torno a la experiencia vivida y la experiencia concebida.

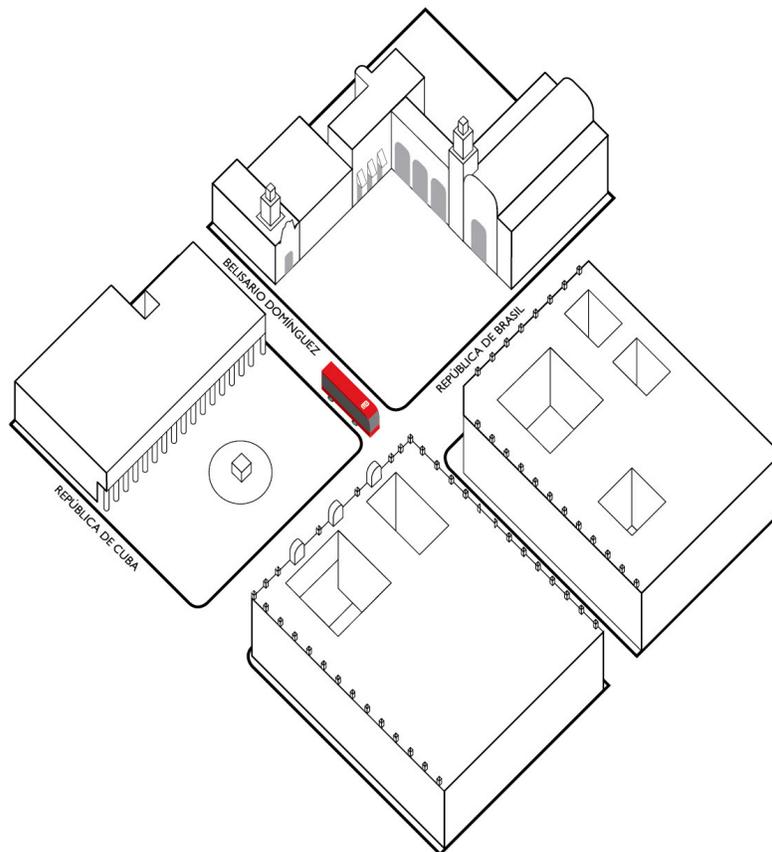
La calle Belisario Domínguez interconecta las plazas: La Conchita, La plaza Santo Domingo, plaza 23 de mayo y diversos inmuebles patrimoniales que conservan la memoria colectiva del antiguo Barrio de Cuepopan. El recorrido de esta calle comienza en los límites del Eje Central Lázaro Cárdenas, con el primer convento de América Latina, el Templo de la Inmaculada Concepción, erigido en el año de 1540. Una concentración de personas en condición de calle, que poco a poco se han apropiado de este espacio al convertirlo en vivienda y punto de encuentro, le otorgan una doble interpretación a este espacio, ya que, por un lado, es el refugio del desprotegido y, por el otro, representa un espacio abandonado, en condiciones de insalubridad.

Frente al gran templo barroco se sitúa la Plaza de la Concepción Cuepopan (Plaza de la Conchita). Este espacio es un punto de reunión de diversos grupos sociales: jóvenes practicantes de *skateboarding*, estudiantes, indigentes y trabajadores. De esta forma, la zona estudiada representa un espacio con potencial social y valor histórico.

Por otro lado, el Callejón del 57, recientemente ha sido intervenido con la intención de generar una conexión interna del Centro Histórico al conectar la plaza Conchita con la plaza Tolsá. La reciente intervención ha permitido la apertura de negocios y servicios y ha contribuido a la concentración de usuarios que *reivindican* el uso de las calles, como espacio de contemplación y descanso.

Asimismo, la plaza Santo Domingo es un lugar histórico debido a la concentración de inmuebles catalogados y actividad social y cultural que se desarrolla en sus plazas y edificios como el Templo de Santo Domingo, el Palacio de Medicina, El antiguo edificio de Los Escribanos, La Secretaría de Educación Pública, hasta las antiguas imprentas que se sitúan en la explanada de Santo Domingo.

Imagen 5. Isométrico de la Plaza Santo Domingo.



Fuente: Elaboración propia.

La plaza Santo Domingo cuenta con accesibilidad universal y se conecta con otros puntos emblemáticos del Centro Histórico, el Zócalo de la Ciudad de México, la Alameda Central y diversos barrios tradicionales. De la misma forma, la variedad de actividades y de imágenes que concentra este nodo genera una amplia progresión sensorial que permite ampliar las experiencias relacionadas con las personas y las relaciones sociales con el espacio apropiado. De esta forma se construye el imaginario social y urbano que define la personalidad de este espacio histórico.

# **SEGUNDA PARTE**

EL IMAGINARIO SOCIAL EN LA HABITABILIDAD URBANA

## Introducción

El Imaginario Social en la Habitabilidad Urbana es el nombre que se ha asignado a la segunda parte del presente capítulo. En éste se desglosan los conceptos teóricos que rigen esta investigación y se estructura en ocho sub-apartados: 2.1 Espacio público generador de sentido, 2.2 Movilidad urbana desde la perspectiva social, 2.3 La espacialidad de la movilidad, 2.4 De la movilidad al transporte público, 2.5 El imaginario social, principios teóricos, 2.6 La función simbólica de la representación social, 2.7 La memoria en el proceso de apropiación del espacio y por último, 2.8 Lo interno y lo externo en la habitabilidad urbana.

El primer sub-apartado retoma conceptos del espacio público desde la perspectiva urbana de Bohigas, Borja o Carrión, autores que han basado sus teorías a partir de la práctica en el espacio urbano pero también se retoman conceptos desde la perspectiva social de Lindón o Harvey, autores que teorizan sobre el espacio público a partir de los fenómenos generados en éste. Por último se construye el concepto de espacio público, basado en ambas posturas con la finalidad de tejer ambas disciplinas y resaltar la importancia de cada una en la proyección del espacio público y la ciudad.

La movilidad urbana corresponde al sub-apartado 2.2 y se aborda desde la calidad en los viajes urbanos. Es decir, la experiencia del viaje en relación con la

dinámica y disposición de la ciudad y su tejido urbano. Además, se toma en cuenta que para que exista la movilidad se requiere de vías. En relación con esto, la movilidad es planteada como una oportunidad para la ciudad pero también como un impedimento dentro de la misma, dependiendo de sus características. Por otro lado, el sub-apartado 2.3 se caracteriza por la propuesta del concepto La espacialidad de la movilidad, en donde se realiza una especulación sobre la experiencia del viaje, es decir, cómo puede ésta incidir en la reflexión para la significación de la ciudad y su apropiación. El sub-apartado 2.4 aborda el tema de la movilidad vista desde el transporte colectivo en la ciudad y cómo repercuten éstos y la infraestructura en la calidad de la experiencia de viaje. Se caracteriza por exponer la trascendencia de éstos elementos para lograr la espacialidad de la movilidad.

Por otro lado, se retoman las teorías sobre el imaginario social en Castoriadis y las representaciones sociales en Moscovici en los sub-apartados 2.5 y 2.6 respectivamente. Abordaremos el significado de cada tema, sus características teóricas, su función y materialización, para reflexionar cómo las construcciones sociales mediante las experiencias urbanas y la comunicación activa permiten la producción de significaciones en torno a la sociedad. En cuanto al sub-apartado 2.7 La memoria en el proceso de apropiación del espacio retoma las teorías de Halbwachs en cuanto a los marcos sociales que conforman la memoria y cómo éstos inciden en la apropiación. Por último, el sub-apartado 2.8 Lo interno y lo externo en la habitabilidad urbana se define por retomar los conceptos del habitar urbano. Uno de sus objetivos es resaltar la importancia no sólo de la vivienda sino también de la calle como una dinámica de ciudad, retomando lo público-privado para conseguir la habitabilidad.

## 2.1. Espacio público generador de sentido

El espacio público es comprendido como el elemento base de la ciudad en donde es posible la integración y la construcción de ciudadanía. En relación con la visión de (Bohigas, 1999), el espacio público es la ciudad, porque permite la expresión de la vida colectiva, el intercambio de información, conocimiento y representación, a partir de encuentros. También, refiere a la relación social efímera o perene, la composición de imágenes mediante paisajes que impactan de manera directa en la vida de los actores sociales.

El rol del espacio público y el contexto en el que se desarrolla genera una concepción específica en las personas. Esta se relaciona con la información y el conocimiento contenidos en aquéllas, incluso con los diversos grupos sociales. De esta forma, la percepción construida en relación con el entorno, regirá la forma del uso del espacio. La percepción, en la configuración del concepto de espacio público, es fundamental para su entendimiento y se encuentra relacionada con la significación de lugar<sup>17</sup> y la identidad dada por el desarrollo comunicativo, implícito en el proceso de apropiación del espacio público.

---

<sup>17</sup> El concepto de lugar, de acuerdo al planteamiento de Augé (1998), refiere a la identidad relacionada con la memoria histórica.

Respecto a Borja, el espacio público es un espacio simbólico, físico y político. Se refiere a un sistema de significados que explican una sociedad, en la que se retiene una memoria y en el cual se deja abierta la visibilidad de su historia. Se caracteriza por su multifuncionalidad, en donde se generan los intercambios que refuerzan la cohesión social y el fortalecimiento de las estructuras sociales. «El espacio público también tiene una dimensión sociocultural. Es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las personas, de animación urbana, y a veces de expresión comunitaria» (Borja, 2003: 46).

Es cierto que el espacio público significa también, un espacio físico que debe cumplir parámetros de funcionalidad, accesibilidad y continuidad. De esta forma, posibilitar la organización de la dinámica de la ciudad. No obstante, esta dinámica urbana no sólo se desarrolla en la calle, afuera, sino que se encuentra dentro de la dicotomía público-privado. Esta relación de conceptos remite al origen griego, en donde *oikos* (privado) representa *la necesidad*, y lo que está oculto y *polis* (público), que refiere a lo político, la ciudad y la facultad de los hombres<sup>18</sup> para abordar libremente, temas colectivos (Habermas, 2005).

Bajo este mismo planteamiento, Carrión señala que el espacio público integra dos funciones en la ciudad, relacionado con: a) la función operacional y b) con el uso social. La primera constituye espacios potenciales que se proyectan a partir de la planeación de vivienda, comercio, servicios, entre otros, aunque no necesariamente se trata de espacios públicos ciudadanos. La segunda, tiene una fuerte influencia en la utilización del espacio y se relaciona con la apropiación y la

---

<sup>18</sup> Además, la relación público-privado sostuvo un discurso en el que el género masculino, tenía derecho al uso libre de la ciudad y los asuntos en torno a ésta. Mientras que el género femenino se encontraba directamente relacionada con los asuntos domésticos. La pertinencia sobre la mención de este tema, tiene la intención de hacer reflexionar sobre el desarrollo de la ciudad, ya que su conceptualización se desarrolló por y para el hombre y aludió a un tema de exclusión de género, tema que hoy en día, con los movimientos feministas y la reivindicación de sus derechos, se genera una ruptura en el paradigma de ciudad.

identidad. De acuerdo con este planteamiento, Carrión propone generar espacios tangibles, de reunión social y espacios imaginarios que tengan la facultad de rehacer la ciudadanía a partir de la diversidad social (s.f.: 7).

Por otra parte, Harvey expresa que el espacio público es el vehículo que transforma la sociedad. Reconoce que la época contemporánea transforma su significado ya que se direcciona a generar una diversidad de sectores y contribuye a la segregación social, a la ciudad excluyente y autoexcluyente. Actualmente, la inversión en el espacio público es un tema asociado a las producciones inmobiliarias y la construcción masiva de desarrollos habitacionales, acción que permite la formación de barrios *exclusivos* y provocan el encarecimiento del suelo y de la vida urbana (Valença, 2013).

En relación con los planteamientos antes mencionados, el espacio público no debiese representar un «contenedor de relaciones sociales» (Lindón et al., 2006:12)., ya que es una construcción social compuesta a partir de significaciones ligadas a la práctica de la vida urbana y su historia. Además, intenta encontrar su identidad y representarla en el elemento tangible, a través de las interacciones sociales. En relación con este argumento, el espacio público debe ser entendido a partir «de los sentidos y significados que las personas le otorgan» ya que éste trata de encontrar la identidad a partir del vínculo construido entre el espacio y los grupos sociales (Ídem).

El espacio público se encuentra contenido de sentidos, generados a partir de las experiencias vividas. El sentido de apropiación y de identidad lo otorga la colectividad y significa los espacios a partir del tejido urbano. Asimismo, se encarga de articularlos y de promover la experiencia social. Desde la escala humana, el espacio público se traduce como una esfera evolutiva, el lugar de transformación social. Este espacio concentra el significado social y se genera a partir de las construcciones imaginarias. Además, el espacio público debe cumplir con características de legibilidad, fácil acceso y potencial simbólico que fomente

y refuerce el vínculo entre el espacio y los grupos sociales. No obstante, también refleja una dualidad en la que está plasmada la realidad social y el carácter político que lo particulariza.

## **2.2. Movilidad urbana desde la perspectiva social**

Como se ha visto en el sub-apartado 1.1, el proceso de crecimiento urbano ha transformado a la movilidad urbana en un organismo de gran relevancia social y demanda soluciones integrales a los sistemas de transporte público y privado. A pesar de que la movilidad integra experiencias de viaje de la vida social e incentiva el uso de los sistemas de transporte público, en muchas ocasiones, los desarrolladores de los sistemas de transporte público plantean propuestas con el objeto de sumar los desplazamientos, sin tener en cuenta el impacto que genera esta acción. Habrá que decir también, que la movilidad contiene potencial cultural para generar una movilidad más digna e incide en la transformación de la experiencia de habitar la ciudad, ya que, a partir de las interacciones sociales se construye la percepción urbana.

La movilidad cobra una importancia significativa en la práctica urbana, porque el reconocimiento de la ciudad y el contexto urbano son el escenario de la experiencia social cotidiana. La interacción con el entorno (como espacio estático) a través de la movilidad y con otros individuos (en un mecanismo de transporte), dejan ver la espacialidad de la movilidad.

La calidad de la práctica social, en la espacialidad de la movilidad urbana, está relacionada con el potencial de conectividad entre los espacios urbanos y la capacidad para ingresar a estos. La accesibilidad de una calle, una plaza, un parque o un barrio, depende de las barreras objetivas y subjetivas, que con los

diversos sucesos históricos y sociales, se han construido en torno a un lugar. Cuando existen este tipo de limitaciones, es muy probable que las personas construyan una percepción negativa y evadan ingresar a ciertos espacios. Esto propicia la ausencia de vida social y el fortalecimiento del imaginario negativo, transgrediendo a la realidad.

La acción de moverse en la ciudad se relaciona con el derecho social que ejerce una sociedad en su entorno. Asimismo, implica la inversión de infraestructuras de transporte y conectividad espacial. Hoy en día, es importante no sólo cubrir las necesidades, sino generar satisfactores de viaje a partir de la ciudad integrada, la construcción de vínculos y conectar los espacios que la estructuran.

En muchos casos las redes de infraestructura de transporte no cubren la demanda necesaria de la población, hecho que ocasiona el desequilibrio en las oportunidades de desplazamiento. Para «Orfeuil el acceso a la movilidad puede plantear, para grupos de bajos ingresos, un obstáculo más difícil de superar que el acceder a vivienda o a servicios» (Muñoz, 2013:9). De esta forma, la movilidad es definida como una expresión social que deja a la luz la relación entre la sociedad y sus gobernantes. Actúa como una representación que manifiesta una mezcla de actitudes expresadas por desigualdades y muchas veces por crisis sociales, culturales, políticas y económicas.

Bajo esta perspectiva, la movilidad puede interpretarse como una brecha que divide, si las infraestructuras y las redes que permiten la movilidad no están resueltas. Al respecto, Bauman expresa que «... la movilidad no homogeniza las sociedades... las estratifica y polariza...» (Dávila, 2012: 19).

Es cierto que hoy en día, la movilidad no se encuentra garantizada para todos los sectores de la ciudad, sólo un porcentaje de la población tiene acceso a ésta y muchas veces no es funcional, se encuentra limitada y no es de calidad. Sin embargo, las condiciones de las trazas urbanas, el grado de permeabilidad, variedad y legibilidad de la ciudad, también condicionan el triunfo o el fracaso de

la movilidad. De esta forma, se vuelve prioritario observar los espacios urbanos desde una visión holística, que permita, no sólo ampliar las posibilidades de lugares con potencial de desarrollo social, sino que, de igual manera, la movilidad pueda contribuir a detonar proyectos urbanos que fomenten la mejora de la cultura urbana.

De acuerdo con este planteamiento, la movilidad es la relación de posibilidades para que exista una correspondencia entre la sociedad y su entorno. Este proceso genera un impacto en la vida personal de los actores. La experiencia del espacio en movimiento y la experiencia del espacio estático se encuentran interconectadas y suceden de manera paralela, ya que ambos experimentan la práctica urbana en la ciudad. Por un lado, la espacialidad de la movilidad permite apropiarse del concepto de ciudad de una forma general a partir de la conexión de diversos espacios. El sentido de lugar en la espacialidad de la movilidad se encuentra supeditada al movimiento y a los entornos que construyen una nueva perspectiva. Además, es una nueva forma de relacionarse con el espacio vivido. Por otro lado, el espacio público es un espacio que concentra la interacción, de forma estática.

En relación con Amar, la movilidad es interpretada como una acción social que modifica el comportamiento de las personas de manera individual y colectiva y con ello propone el concepto de *religancia* definido por la fusión entre las palabras *relación* y *lazo*. Este autor comprende a la movilidad como una institución social que modifica el comportamiento de las personas e incide en la interacción entre ellas (Korstanje, 2013).

La movilidad forma parte de un nuevo modo urbano de vida y la libertad del individuo se plasma a través de la posibilidad de desplazamiento libre (Lang, 2011). Las prácticas cotidianas se relacionan con el ritmo constante de la ciudad, que las personas realizan para vincularse con otras personas, otros espacios e incluso con recuerdos del pasado.

La dinámica del viaje en la ciudad incide en la intersubjetividad y tiene la facultad de generar una conciencia social sobre el *mejoramiento* de los espacios de la ciudad, sus prácticas sociales y la cultura urbana. El planteamiento de García (2013) señala que los viajes urbanos otorgan la posibilidad de la apropiación del tiempo libre.

Hoy en día, las distancias de un punto a otro son tan amplias, que resulta muy complejo realizar un viaje con una experiencia positiva y más aún, emprender un viaje *por placer*, a través de la ciudad. De acuerdo con esto, la dinámica de la red de transporte influye en la apropiación de la espacialidad de la movilidad, ya que contiene potencial de fomento cultural, social y de sentido individual. Este tiempo puede ser aprovechado para el desarrollo social, la identidad colectiva y la construcción de ciudadanía, si se consideran programas de impulso cultural.

### **2.3. La espacialidad de la movilidad**

La práctica en la ciudad es constante y engloba todo momento: cuando se parte hacia un lugar, el camino, la estancia, el regreso, inclusive la permanencia en la vivienda (a pesar de considerarse como un *espacio privado*<sup>19</sup>). La sociabilidad se desarrolla en la ciudad, en la dicotomía público-privado porque son espacios de interacción y co-presencia (Soto,s,f).

Una gran parte de la experiencia urbana, en la vida cotidiana, se encuentra dada por la rutina vivencial, generalmente en puntos determinados en la ciudad y parece complejo visualizar la movilidad como nueva forma de apropiación

---

<sup>19</sup> El espacio privado suele estar relacionado con la casa y lo invisible de la vida pública. Empero, la casa, a pesar de formar parte del interior, sigue formando parte de la dinámica urbana. Un ejemplo son los sonidos de la calle que trascienden al interior de las viviendas y a partir de éstos, es preciso saber lo que sucede en el exterior. Es una forma de vincularse con el afuera, con la calle y la ciudad.

espacial que lleve a concretar una identidad y un arraigo. Sin embargo, la propia connotación de espacio público tiende a estar vinculada con las relaciones sociales, en donde generalmente, los encuentros son efímeros y se conforman por intervalos cortos de la vida cotidiana. La movilidad urbana proporciona esos momentos: la realización de los recorridos urbanos y los recorridos memoriales.

El movimiento ejercido para trasladarse de un punto a otro permite construir una forma de ver la ciudad y una percepción particular de la misma, ejerciendo una conciencia social y urbana. Esta conciencia se genera, por ejemplo en momentos como el congestionamiento vehicular, en el que cada vez es más normal situarse. García (2013) señala que en aquellos momentos se genera la reflexión de la desorganización urbana y cómo puede solucionarse y mejorar las formas de habitar e interactuar en la ciudad.

La rutina del viaje se vuelve conocimiento y se conjunta con otras experiencias. La construcción del concepto de ciudad, deviene del conocimiento adquirido por la experiencia previa. Augé expresa que el reconocimiento del espacio se vincula, invariablemente con la memoria: «Algunas estaciones de metro están suficientemente asociadas a períodos precisos de mi vida, de suerte que pensar en su nombre o encontrarlo puede darme ocasión de hojear mis recuerdos como si fueran un álbum de fotografías...» (2009:7).

El concepto Espacialidad de la Movilidad surge a partir de la reflexión de *Lugarización en Movimiento* (Jirón et al., 2012:113). Este concepto refiere a la transformación del espacio en un lugar móvil, planteamiento realizado desde la especulación de los trayectos en el metro de Santiago de Chile.

La Espacialidad de la Movilidad define la apropiación-concientización sobre la ciudad<sup>20</sup>, la interacción social, elementos de trascendencia en la relación ciudad-individuo. Este vínculo tiene el potencial de repercutir en la reflexión de la

---

<sup>20</sup> Es importante mencionar que la Espacialidad de la Movilidad refiere a la acción de realizar un viaje a través de un transporte público de tránsito exterior, ya que el concepto desarrollado se enfoca en la conciencia del viaje en relación con la ciudad y sus problemáticas.

estructura urbana y en la necesidad de espacios funcionales, generadores de sentido. La implementación de nuevas infraestructuras para la movilidad debieran estructurar redes de desplazamiento que se basen en el desarrollo del sentido social, como si se proyectara un recorrido memorial que encuentra la materialización a partir de una línea de transporte público. Estos ejes de ciudad deben integrarse de manera coherente a la cultura, los usos sociales y el entorno inmediato de cada lugar.

#### **2.4. De la movilidad al transporte público**

El concepto de movilidad nos remite a lo que es permeable a dónde pueden y no dirigirse los usuarios. La permeabilidad ofrece alternativas de recorridos para lograr espacios receptivos, ya que su objetivo se enfoca en vincular directamente la configuración física del trazado de la ciudad y el tejido urbano. El dinamismo de un lugar se mide de acuerdo con su accesibilidad y la variedad de usos y posibilidades que existan dentro de su perímetro, así como la conectividad con otros espacios (Bentley, et al., 1999).

La interrelación entre espacios es una de las premisas de la movilidad, ningún espacio puede funcionar independientemente, ya que todos trabajan de manera conjunta. Las prioridades del transporte público en la época contemporánea, se enfocan en la velocidad y la seguridad y pierden de vista los aspectos básicos como la integración al paisaje urbano (Mayorga & Fontana, 2012).

El dinamismo de la vida social en las ciudades contemporáneas ha llegado a un punto culminante en el que parecen haber trascendido las actividades que rigen el ritmo de la ciudad. Al respecto Asher señala que «las formas de regulación antiguas están en crisis» (2004: 62) y los traslados en el transporte colectivo se

intensifican. Esta problemática genera una dinámica cada vez menos controlable, en términos de satisfacer la demanda de movilidad. Los trayectos que se realizan, se dirigen hacia las centralidades, porque las actividades productivas se reúnen en estos puntos, mientras que la mayor parte de la vivienda se encuentra en la periferia, generando un efecto péndulo y el conflicto por el uso del transporte público. Los viajes que se realizan en la ciudad, en el transporte público, son rutinarios y obligatorios, por lo general, representan una práctica individual y no es una elección del individuo, conservar o no la memoria de aquella práctica vivida (Augé, 2009).

Trasladarse no implica sólo el movimiento, ya que los individuos están de manera temporal en un mecanismo que los relaciona, por un lado, con el entorno en el que habitan, y por el otro, en una pluralidad social, no elegida. De esta forma, la interacción permite el intercambio de ideas y experiencias de vida en la ciudad. El transporte público puede ser un elemento generador de sentido que fomente la integración y el reconocimiento del otro. Asimismo, representa el escenario que permite desarrollar una conciencia sobre la diversidad social y cultural, además, de comprender sus estructuras y el papel que desempeñan cada día, en la ciudad.

## **2.5. El imaginario social, principios teóricos**

A principios de la década de los 60, influenciado por la visión freudiana y el *psiquismo*, Castoriadis desarrolla el concepto *Imaginario social* y expone que la explicación del mundo no debe partir desde el sistema *causa-efecto*, puesto que el mundo se encuentra dado por una serie de eventos impredecibles en donde ni causas ni efectos se repiten. De esta manera, nuevos acontecimientos conforman y definen la historia como una auto-creación contenida de significaciones

imaginarias sociales. A través de éstas, las sociedades interpretan, crean, comprenden y se mueven en su realidad, además, generan el sentido común y establecen su racionalidad.

De acuerdo con el pensamiento de Castoriadis, la estructura de la imaginación se sostiene por dos grandes pilares, uno de ellos refiere a la imaginación radical, contenida de imágenes de aspiraciones del ser humano y generada en la psique. El otro es el imaginario social que se desarrolla por la sociedad para interpretar su realidad y se genera en un lugar y tiempo determinados, en el campo socio-histórico (Erreguerena, 2002), ya que «lo uno es imposible sin el otro» (Castoriadis en Tello, 2003).

El imaginario social es la relación de imágenes que representan la realidad a partir de su simbolización en busca de una identidad. Corresponde a un vínculo entre el mundo material y el mundo espiritual. De esta forma, la apertura imaginativa y creadora del mundo, determina los comportamientos sociales porque manifiesta la aspiración social de cambio y transformación de la realidad. El imaginario social tiene la facultad de canalizar los sentimientos y sensaciones sociales (Carretero, 2003). Asimismo, es una forma de creatividad y, más que contraponerse a la razón, figura como una fuerza equilibrante entre ambas proyecciones.

Los imaginarios sociales se encuentran coordinados en conjuntos de conocimientos adquiridos a través de la experiencia de la vida social y a partir de su dinámica social se organizan. «Una de las funciones de los imaginarios sociales consiste en la organización y el dominio del tiempo colectivo sobre el plano simbólico» (Baczko, 1999:9) y se manifiesta en y por la sociedad. A través de las representaciones sociales, el imaginario social se realiza (este tema será abordado, posteriormente, en el sub-apartado 3.2).

En el pensamiento de Maffesoli, el imaginario social instituye toda sociedad y es un componente por el cual las sociedades pueden hallar su identidad. Tiene la facultad de reatraer el interés en la existencia social, que la modernidad ha

quebrantado. En el pensamiento de Maffesoli, el imaginario se encuentra estructurado a partir de cuatro condiciones esenciales: a) la utopía, b) la modernidad, c) *la socialité* o tribalismo y d) el orden social. El primero refiere a la proyección del deseo de trascender a un futuro particular que a su vez niega la realidad social instituida. En cuanto a la modernidad, Maffesoli la interpreta como una forma de dominación social en la que su racionalidad cuantitativa no admite la heterogeneidad y proclama por una generalización social. En el caso de tribalismo, Maffesoli señala que las significaciones imaginarias sociales, en la posmodernidad, adquieren un mayor valor, por encima de las individuales, ya que existe una significación compartida. Por último, el orden social está vinculado a la dominación del mismo y vincula al poder con este proceso. En donde éste tiene la facultad de adoptar un revestimiento simbólico con el que la sociedad se apropiase de manera voluntaria (Carretero, 2003).

Por otra parte, Castoriadis expone que los imaginarios sociales se encuentran contenidos dentro de un campo que relaciona las significaciones imaginarias socialmente instituidas, mismas que cumplen un ciclo en donde estas significaciones son creadas por y en la sociedad. Este campo se llama *magma de significaciones imaginario sociales* y se caracteriza por ser una unidad imprecisa porque se encuentra en constante cambio y en relación con nuevas significaciones. El magma de los significados sociales es una realidad construida a partir de la imaginación radical y el imaginario social. Es una verdad socialmente aceptada que trasciende a lo incuestionable porque aborda lo simbólico en toda cultura. Algunos de aquellos significados engloban, «por ejemplo: los espíritus, los dioses, Dios; la polis, el ciudadano, la nación, el Estado, el partido, la comodidad, el dinero, el capital, el tipo de interés; el tabú, la virtud, el pecado, etc.» (Castoriadis en: Instituto Tecnológico Autónomo de México [ITAM], s. f.)

Para Castoriadis, es una creación social constante e indeterminada. La estructura de este planteamiento se divide en dos vertientes: a) el imaginario instituido y b) el imaginario instituyente. El primero se trata de la facultad que tienen las

sociedades para otorgarse así mismas sus leyes, autoinstituyéndose, mientras que el segundo corresponde a una nueva significación, con propiedad de instituyente, que transforma, altera y construye nuevas significaciones sociales. Estas vertientes están sostenidas por el campo histórico-social, la esfera en la que las sociedades crean incesantemente instituciones para su organización (Poirier, 2006). De esta forma, el imaginario radical se traduce al imaginario social (Tello, 2003).

A manera de interpretación sobre los fenómenos del universo, el ser humano proyecta una realidad con la intención de ganar aquello que le es ajeno. La interiorización de lo que acontece se convierte en símbolo, que de acuerdo a la trascendencia del mismo, determinará la significación dentro de la dinámica del individuo así como del grupo social. De esta forma se produce la individualidad de aquel ser social que se construye a partir de estos elementos. La acción de influencia es muy importante dentro de este proceso de creación de la personalidad, ya que, más que reproducirse se generan nuevos imaginarios que renuevan el sistema de significaciones.

Bajo el mismo planteamiento, el imaginario funge como punto de convergencia entre el universo físico y el universo humano. Busca su materialización a través del lenguaje a partir del nombramiento de las cosas, a manera de apropiación. De acuerdo con Tello (2003), el elemento imaginario contiene dos magnitudes; el uso del signo (ver lo que no es en lo que es) y la finalidad (ver lo que no es y lo que podría ser), ambas extensiones componen la estructura del conocimiento, principalmente construido a partir de la clasificación de los objetos. El individuo crea imágenes a partir de las ideas y asigna y conforma la esencia de su realidad construida.

Siguiendo el mismo orden de ideas, la imaginación se asocia a los sentidos y tiene su estímulo a partir de las imágenes. A través de lo sensible se conforma la concepción de lo observado. Aristóteles expresa que la imaginación es un mundo

de sentidos en conjunto con la capacidad cognitiva y el intelecto, ya que establece que es una acción continua y permanece activa aun cuando los objetos se encuentran ausentes (Belinsky, 2007).

La presencia de movimientos como el Romanticismo y el Surrealismo han apostado por reconstruir el vínculo y rehacer aquella dualidad imperante en el mundo de los individuos como seres sociales. La actualidad y la modulación de la fantasía son empleadas a través de construcciones e invenciones generalmente literarias o cinematográficas (Carretero, 2004).

La experiencia del mundo y su forma de conocimiento, tratan de paliar la imposición del mundo de la materialización. A través del tiempo y diversos procesos de la sociedad, se ha vislumbrado la ruptura entre lo imaginario y lo real. Sin embargo, como algo natural y hasta inherente a la voluntad impuesta (radicalmente racionalista), la sociedad crea diversas formas en las que el imaginario social permanece y estimula al interés de la vida social.

## **2.6. La función simbólica de la representación social**

La teoría sobre la representación colectiva aparece por primera vez a finales del siglo XIX, cuando Durkheim busca esclarecer el vínculo entre las significaciones sociales e individuales «fenómeno puramente psíquico» (Moscovici, 1961), en donde el individuo es dirigido por las sensaciones y percepciones. Asimismo, la representación colectiva está conformada por aquellas normas y reglas que rigen a un grupo social, pero por el cual también, el ser individual genera sus propias imágenes.

En 1961, Moscovici retoma la teoría Durkheimiana, entre otras<sup>21</sup> con el objetivo principal de replantear los fenómenos psicológicos a partir de la función simbólica y el poder de construir la realidad colectiva en la disciplina de la psicología social. Este planteamiento define las representaciones sociales como un *corpus organizado de conocimiento* el cual es adquirido, en buena parte, por las percepciones del individuo, así como su conocimiento, que es compartido de manera generacional. Como se ha mencionado en el apartado 3.1, las significaciones imaginario sociales se materializan a través de las representaciones sociales. A su vez, éstas se componen de tres dimensiones: a) la información, b) el campo de representación y c) la actitud. La primera es la relación del conocimiento y de la información. Conduce hacia el entendimiento de la identidad. El segundo es, de igual manera, una organización de las representaciones y su función es la de jerarquizar y categorizar las representaciones. a lo que se le conoce como prejuicios, juicios, perjuicios, creencias, opiniones, estereotipos, entre otras.

Las variadas formas de ver el entorno natural se muestran como formas dinámicas que implican la interpretación de lo vivido. El ser individual crea un vínculo con el mundo a partir de diversas conductas para establecer su realidad pero también para hacer suyo lo que no lo constituye. Esta idea establece que la representación social es «una modalidad de conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos» (Moscovici, 1961:17).

A partir de los fenómenos psíquicos comunicados, a través del lenguaje, ejercida en los grupos sociales, la imaginación va teniendo lugar en la visión e interpretación del mundo. Las creencias del ser social se construyen a partir de una dinámica de intercambio y el modelo de la representación social se distingue

---

<sup>21</sup> De acuerdo con Mora, Moscovici (1979), Farr (1983, 1988) y Herzlich (1975), señalan tres influencias teóricas para el desarrollo de las Representaciones Sociales: a) Wundt y la Etnopsicología, b) Mead y el Interaccionismo Simbólico y c) Durkheim y su concepto sobre las Representaciones Colectivas (2002).

por ser comunicado, compartido y enseñado, de esta forma, la conciencia social es apropiada, acto que implica otorgar un nuevo sentido y visión del mundo. La representación social tiene diversas funciones. Una de ellas es la organización de la información y el conocimiento concentrados en el campo de las significaciones. De esta forma se desarrolla un sistema de categorías que clasifican los sucesos de la realidad social y que hacen posible su entendimiento.

Se debe agregar que esta forma de conocimiento se genera a partir del acervo cultural del individuo. Los marcos referenciales de conocimiento dan forma al pensamiento *ingenuo*, espontáneo de los individuos y refiere a lo que se conoce como el sentido común. Es importante señalar que la representación social es el nodo donde intersectan lo psicológico y lo social, es una forma de manifestar el pensamiento individual hacia una actitud y comportamiento sociales (Jodeleth s. f.).

Por otro lado, es fundamental el intercambio de ideas, en el campo de las representaciones sociales y es el lenguaje, precisamente, el que hace posible la materialización del pensamiento. Mediante aquel conjunto de signos y símbolos se expresan las ideas a partir de las experiencias, las sensaciones, los sentimientos, entre otros. El lenguaje es el elemento principal de la conformación del sentido del mundo. La comunicación ejerce la tarea de influenciar pensamientos y por lo tanto las formas de ver el mundo. Cuando se ha conceptualizado un objeto, se interioriza y se comunica, permitiendo el debate sobre su asignación, cuando se le ha dado un nombre, pasa de ser un objeto a ser una imagen y una realidad consensuada, una representación social (Moscovici, 1961).

Del mismo modo, la comunicación tiene un papel definitorio en un sistema capaz de traducir las significaciones, así como de interpretar las concepciones de otros grupos sociales. Estas ideas representan fenómenos tanto psíquicos como sociales. Asimismo, la ciencia es comparable con un mito o una ideología, es una forma de comprensión del fenómeno natural (Ídem).

La interpretación social es captada a través de los sentidos y se materializa con el lenguaje. Este intercambio es previamente procesado y mezclado con ideologías y creencias que el individuo interioriza. De la misma forma, las imágenes sobre lo observado son seleccionadas para el proceso cognoscitivo. Sin embargo, no todas las imágenes son admitidas dentro de este sistema. Cada imagen con su interpretación pasó por una selección previa a la interpretación de lo concebido. Asimismo, aquellas imágenes que no fueron admitidas tendrán también cierta repercusión en la interpretación de lo observado en el exterior del individuo. «La representación social es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación» (Moscovici, 1961:18).

La forma de interpretación del mundo y de sus variadas imágenes son impresiones y sensaciones mentales que circulan en la experiencia vivencial individual y colectiva, pero también es una forma de generar comportamientos y acciones que remiten al entorno, con el contexto en el que se está ubicado. Esta forma de interpretar el mundo es también una forma de apropiación, de algo que primeramente es ajeno. De esta forma el entendimiento es de alguna manera propagado, difundido para convertirse en una realidad y una verdad.

Una representación social puede ser un elemento coercitivo de los grupos sociales. Sin embargo, puede ser también un elemento que mantenga en conflicto a diversos grupos, por el contraste de ideologías, dependiendo del tiempo y el espacio en el que estas sucedan. La representación imaginada es una forma de revivir hechos. Los recuerdos y los sueños se encuentran ligados a la imaginación y el deseo. Inclusive, el psicoanálisis hace mención que un recuerdo no siempre es cierto, sino que en diversas ocasiones es estimulado por una serie de acontecimientos falsos que se afirman haber sido vividos. De esta forma, se comienza la construcción de una verdad *manipulada*.

De esta forma actúa el sentido común, conformado por diversas creencias aceptadas y consensuadas socialmente. Este puede ser una forma especial y propia de afrontar el mundo natural del hombre y así otorgarle un sentido de pertenencia. «Se trataría, a juicio de Maffesoli, de una transformación de las grandes utopías en pequeñas *utopías intersticiales* que tratan de reconquistar aquellos aspectos oníricos, lúdicos, imaginativos que habían sido eclipsados por la racionalidad moderna» (Carretero, 2004:8).

Por otro lado, la ideología construyen la identidad en torno a las representaciones sociales y al mismo tiempo, establecen los comportamientos. De acuerdo con Teun A. Van Dijk, las ideologías no comprenden las prácticas ideológicas de los grupos sociales. Sus modos de existencia y reproducción corresponden a un sistema de creencias socialmente compartidas y refieren a las representaciones sociales que definen la identidad de grupos sociales. Con base en esta idea, las ideologías necesitan una estabilidad relativa. Sin embargo, éstas cambian dependiendo de las experiencias adquiridas y cambian de forma gradual.

En cuanto a las representaciones sociales, han sido establecidas como teorías que permiten explorar, dentro de la psicología social y otras disciplinas, la significación social colectiva que hace posible diversos fenómenos. Muestra, que a partir de la significación colectiva se gesta un pensamiento grupal conformado por diversas interpretaciones sobre lo concebido y que principalmente es un conocimiento adquirido por la intuición. Bajo esta misma perspectiva, Moscovici reflexiona sobre lo que es real. Concluye que no todo lo racional es real. Explica que durante los procesos de estudio del mundo, se ha forzado a lo real a ser racional, ya que, de otro modo, no se podría entender el fenómeno de la naturaleza a partir de la razón.

## 2.7. La memoria en el proceso de apropiación del espacio

La memoria es una forma de conocimiento que se ha ligado a los procesos sociales. Halbwachs (1925) señala que en la *memoria colectiva* están implícitos los límites simbólicos que la construyen: espacio, tiempo y lenguaje. El espacio es una construcción social contenida de signos y símbolos. Los grupos sociales se apropian simbólicamente del espacio al otorgarle un nombre. Para Heidegger, «el espacio no es nada en sí mismo; no existe ningún espacio absoluto» (1999: 2). El contenido del espacio se refiere a los cuerpos y las energías que en él convergen porque son flujos que se mantienen en constante relación y cambio.

El espacio se encuentra ligado al tiempo, una construcción social que perdura de manera colectiva. Está compuesto de significación proveniente de acontecimientos relevantes para los grupos sociales ya que « [...] el tiempo no es ni demasiado lento ni demasiado rápido: son los pensamientos y las prácticas que lo habitan quienes lo dotan de apresuramiento o lentitud, según los requerimientos de la vida social, urbana y rural, por citar dos casos» (Juárez, Arciga, & Mendoza, 2012: 20). En torno al pensamiento de Halbwachs, la memoria es el espacio en el que se sitúa el tiempo vivido (Díaz, 2013).

De la misma manera, el tiempo es apropiado a través de la designación de eventos característicos que dejan ver aspectos de la realidad social en la que acontecen. La memoria se conforma por eventos significativos del pasado y se transmite a través de la comunicación (Juárez, Arciga, & Mendoza, 2012). Para Halbwachs, el lenguaje es una de las partes más estables que cimentan la estructura de los marcos sociales. A partir de la materialización de las ideas, el lenguaje permite transmitir verbalmente una idea y trascender socialmente.

La memoria se mantiene presente a través de prácticas sociales. La necesidad gira en torno a recrear lo que ya no existe y hacerla perdurar, ya que «Los marcos sociales de la memoria estructuran la comunicación y el pensamiento de los diversos grupos de la sociedad, dentro de los cuales se pueden identificar los marcos temporales y espaciales» (Halbwachs, 1950 en Hassen y Sandoval, 2009: 168). De esta forma, los procesos que han alterado y modificado la temporalidad de las colectividades se transforma en la construcción de la realidad contemporánea, ya que la memoria es herramienta y material. Carretero expresa lo siguiente:

Halbwachs nos alienta a adentrarnos en la elucidación de la naturaleza de un insinuante murmullo colectivo, de la huella de una temporalidad olvidada, ubicada fuera de las fronteras del espacio central de la sociedad, nos da una pista inmejorable para desentrañar el insobornable eco de un tiempo pasado que se filtra por los subterfugios, por los hiatos, de una siempre hegemónica textura simbólica elaborada para la cultura oficial (2008:96).

En la actualidad, persisten algunas significaciones que son posibles sólo por la presencia del espacio en el que se conjuntan aquellas sociedades con una ideología en común así como la diversidad de pensamiento del ser social. En este sentido, el espacio es el lugar de intercambio intercultural que a través de la reciprocidad se desarrollarán nuevas significaciones que den un nuevo sentido a la sociedad. La memoria tiene la capacidad de repetir eventos, recopilar y rescatar datos que reconfiguran lo vivido. Su construcción, el apego por el origen y el sentido de pertenencia colectiva pueden ser modificados o alterados de manera radical. Los procesos de consolidación de las sociedades y la representación imaginaria, como centro de su creación ideológica, implican también la consolidación de un espacio en donde la condición de «lugar» la otorga la forma de relación simbólica que involucran el espacio-tiempo, la sociedad y la dinámica social:

La memoria se ejercita en los espacios de confluencia, en los sitios físicos de la identidad, en los gestos que usamos para comunicarnos, en las palabras que nos distinguen de otras latitudes; se ejercita en sociedad y en lo individual [...] La memoria, en resumen, es un medio de relación con el pasado y el presente que es apropiable y participativo (Beltrán, 2013 s,p).

En materia urbana, el espacio público y su apropiación, se encuentra directamente relacionada con la memoria y sus elementos estructurales: el tiempo y la comunicación, comprendidos en el espacio. Este es apropiado porque representa sentido y símbolo al mismo tiempo. Estos elementos son generados a través de la capacidad receptora del emplazamiento y la multifuncionalidad del espacio. El espacio público aguarda una relación de memorias y significaciones compartidas socialmente. La recopilación de memorias registra los procesos del ser humano y de su relación social y conserva las creencias que generan la pauta para crear otras imágenes. Cuando existe la conciencia del entorno y las significaciones que se construyen a partir de aquella, se puede hablar de la apropiación del espacio y la identidad de lugar. La construcción de lo simbólico se presenta entonces cuando se ha generado un vínculo con el entorno físico, cuando existe una interacción activa entre lo interno y lo externo.

De acuerdo con la psicología social, el fenómeno de apropiación es un proceso cognitivo que implica interiorizar el conocimiento proveniente del medio a través de la interacción con el espacio, lo que generará una relación entre los espacios y el individuo o la colectividad. Desde esta perspectiva, se toma al espacio como un elemento generador de relación y de persistencia de los grupos colectivos a través de las dinámicas y prácticas sociales. Asimismo, el espacio representa un papel activo para la prolongación del *self* y se asocia con la unión social y la identidad. (Vidal & Urrútia, 2005)

El aquí y ahora en el que se sitúa el ser social es en donde surge la identidad y el sentido de pertenencia colectiva. Carretero explica la «potencia vital» en la época contemporánea en donde se expresa la distribución de los vínculos sociales y por

los cuales se construye la identidad colectiva que actualmente reacciona ante la imposición de la modernidad.

Otro punto importante de añadir es la incidencia del imaginario social en la memoria colectiva respecto de la apropiación del espacio público. Para conocer cómo puede ésta transformarse, es preciso mencionar que un espacio puede ser apropiado cuando la memoria colectiva posea un imaginario positivo, incluso negativo. Al respecto, Hiernaux menciona que «la percepción social respecto a un lugar puede determinar el futuro del mismo a través de la práctica en el espacio, activando nuevas construcciones imaginarias» (2007:33). Siguiendo a Hiernaux, las características de un espacio determinarán entonces la calidad del tiempo vivido en el mismo. Aquella calidad denominará el sentido, no sólo de aquél espacio, sino del sistema de espacios que lo componen e influirán de manera directa en su interrelación.

## **2.8. Lo interno y lo externo en la habitabilidad urbana**

Los satisfactores de las necesidades sociales refieren a la condición de vida en la ciudad. En gran medida, el habitar urbano no sólo se encuentra ligada a la calidad de vida urbana y a las condiciones de la vivienda social, sino que también está vinculada con el entorno y la experiencia que se vive de manera cotidiana en la ciudad.

El habitar urbano se encuentra en correlación con la habitabilidad interna y la habitabilidad externa. La primera se enfoca en el estudio del desarrollo del ser humano en el espacio privado, en donde el individuo puede satisfacer diversas necesidades y disfrutar de sus derechos de manera individual. No obstante este escenario se proyecta de manera constante en la habitabilidad exterior, ya que los

grupo colectivos adoptan ideologías distintas que se conforman tanto en el interior y el exterior. Por otra parte, la habitabilidad externa corresponde al desarrollo social en conexión con su entorno inmediato, pero también, con las ideologías internas y externas (Landázuri, 2004).

La comunicación activa es practicada en la ciudad y en ésta, se experimenta la vivencia en su interior, a través de la conectividad de sus actividades y de sus espacios. Como se ha mencionado en el apartado dos, la dicotomía público-privado refiere a la ciudad en sí, a su habitabilidad y su calidad de vida urbana. La relación del afuera-adentro no se encuentra supeditada al espacio físico, sino a la relación de significaciones en torno a estas concepciones y el valor que cada uno tiene para los grupos sociales, pero también de forma individual.

Los conceptos de desarrollo y sostenibilidad están directamente ligados a la concepción de calidad de vida y se tejen desde una perspectiva sistémica, referente al paradigma de complejidad: la relación entre acciones activas que recrean hechos en los que se plasma la organización, la desorganización, la interacción, entre otras acciones. Para Morin el sentido de complejidad representa el mundo en el que las personas habitan y desarrollan su vida social (Alguacil, 1998).

Para Moreno (2008) la habitabilidad en el entorno urbano consiste en la variedad de usos y la multifuncionalidad de los espacios, sólo de esta forma se podrá cubrir la demanda de necesidades sociales en el espacio urbano. Dicho autor refiere que la participación ciudadana<sup>22</sup> es fundamental en la acción e intervención urbana, ya que de otra forma es difícil satisfacer las necesidades si no hay conocimiento de las mismas. Por otro lado, el vínculo creado entre el ser social y su entorno dependerá de la capacidad que éste tenga para satisfacer y cubrir sus necesidades.

---

<sup>22</sup> Este tema se aborda en el sub-apartado 4.3.1.

Por otro lado, la calidad de vida en términos de la habitabilidad de un espacio y las condiciones para que esto sea posible, demanda la rehabilitación del entorno urbano y la cohesión social a través del tejido urbano. Algunas de las condicionantes para que la calidad de vida pueda, mínimamente mejorarse, refieren a la asociación de los espacios públicos con la apropiación de los mismos, a través de diversas actividades colectivas o individuales. Para que un espacio sea vital, es importante la revisión de diversos puntos y el planeamiento de una estrategia integradora de otros proyectos. El carácter de un lugar y la personalidad del mismo, son posibles por su legibilidad y la multifuncionalidad. Al respecto Bentley et al., señalan que:

La tragedia del diseño moderno consiste, en nuestra opinión, en que los proyectistas nunca han realizado un esfuerzo unificado para encontrar las implicaciones formales de sus ideales políticos y sociales. Es más la auténtica fortaleza de una actitud comprometida con esos ideales parece haberles llevado a una conclusión de que la preocupación por la forma en sí misma era de alguna manera superficial. La forma, pensaban ellos, debía ser el resultado de unas actitudes políticas y sociales progresistas<sup>23</sup> (1999: 9)

Los derechos de la ciudadanía, que se remite a hablar sobre derechos urbanos en las ciudades se encuentran direccionados a aquel lugar físico en donde se apuesta por la igualdad social. La ciudad, como tema de justicia social, engloba diversos derechos que dan la calidad para que las ciudades posean ciudadanía. Bajo estos planteamientos, se puede suponer que la habitabilidad se crea a partir de ciertos elementos que son relevantes para la vida social en la ciudad. De esta forma, el espacio físico es de suma importancia, ya que permitirá ceder espacios para la ciudadanía. Sin embargo, las interacciones sociales, los usos del espacio, la percepción en torno a éstos y la capacidad de ejercer los derechos ciudadanos, determinarán la habitabilidad y su desempeño en lo cotidiano.

---

<sup>23</sup> Esta actitud se encuentra profundamente arraigada en la tradición de la arquitectura moderna. Se remonta a la época de Gotfried Semper e incide con mucha fortaleza en las ideas de Otto Wagner. [...] (Alcock, Bentley, McGlynn, Murrain, & Smith, 1999)



# **TERCERA PARTE**

LAS PERCEPCIONES EN TORNO AL ESPACIO PÚBLICO  
Y EL TRANSPORTE CONCESIONADO COLECTIVO

## Introducción

El objetivo del presente apartado es describir la metodología empleada en la presente investigación. Su estructuración enumera las técnicas e instrumentos metodológicos de investigación, además de detallar el proceso empleado en el trabajo de campo. Este apartado se divide en cuatro sub-apartados: el primero retoma el objetivo general de la investigación y poder acotar los objetivos específicos para este apartado. Asimismo, reseña los fundamentos metodológicos usados para lograr los cometidos.

Por otro lado, el sub-apartado 3.2 refiere a los tipos de entrevistas para posteriormente enfocarse en la entrevista semi-estructurada, instrumento de investigación usado en ésta investigación. Por otro lado, en el sub-apartado 3.3 se describen las funciones, características y los elementos de la entrevista empleada. Por último, el sub-apartado 3.4 menciona el procedimiento necesario, desde la planeación de la guía de entrevista hasta la segmentación de la información para el análisis.

### 3.1. Fundamentos metodológicos

La presente investigación se plantea desde una perspectiva interdisciplinaria, empleando, por un lado, la psicología social a partir del imaginario social y, por el otro, la teoría urbana a partir de la relación entre movilidad y espacio público y su proyección en la habitabilidad urbana. El objetivo principal es identificar y analizar la incidencia del imaginario social en la apropiación del espacio público, así como en la habitabilidad de la población residente de la zona norponiente del perímetro A y usuarios del Metrobús a partir de la implementación de la infraestructura del Metrobús en el Centro Histórico de la Ciudad de México: calle Belisario Domínguez en el tramo comprendido de Eje Central Lázaro Cárdenas a República de Brasil, así como de los usuarios de la línea 4 del Metrobús en la ruta norte.

De manera particular, se busca identificar tres puntos importantes para esta investigación: a) la forma de interacción social en la calle Belisario Domínguez como espacio público, b) de qué manera se da la apropiación del espacio en movimiento a través de la experiencia de viajar en Metrobús en relación con la calle Belisario Domínguez y c) saber de qué manera influye esta correlación para generar más espacios sociales en la ciudad.

Asimismo, este análisis refiere a un estudio de caso que se realiza a partir de un enfoque empírico, de tal manera que se aplicaron quince entrevistas

semiestructuradas, con la finalidad de valorar las acciones que se han llevado a cabo en esta calle.

### **3.2. Entrevista semiestructurada**

El enfoque deductivo del presente estudio exige la implementación de técnicas de investigación cualitativas que permitan indagar en la conciencia social para conocer de forma directa los pensamientos, creencias, opiniones y actitudes de los narradores (entrevistados), en torno al objeto de análisis. Por tal motivo, se empleará la entrevista cualitativa o entrevista a profundidad para recolectar datos que enriquezcan este estudio. De acuerdo con Benney y Hughes la entrevista cualitativa «es “la herramienta de excavar” de los sociólogos para adquirir conocimientos sobre la vida social» (En Taylor y Bogdan, 1987:100), ya que se caracteriza por ser una técnica que implica el encuentro verbal libre y abierto entre el investigador y el narrador.

De acuerdo con Ryan, existen tres tipos de entrevista en la investigación cualitativa: estructurada, semiestructurada y no estructurada o abierta (Fernández, 2006). La entrevista estructurada se sujeta al diseño del cuestionario y la aplicación depende del diseño de esta guía. Por otro lado, en la entrevista semiestructurada se permite al entrevistador tener una mayor intervención, ya que puede incorporar temas que considere relevantes de cuestionar. En cuanto a la entrevista no estructurada o abierta consiste en que el entrevistador puede manejar el guión de manera flexible o bien, no utilizarlo. Bajo estos argumentos descritos, se empleará la entrevista semiestructurada, ya que, la presente investigación estudia el surgimiento de nuevos espacios móviles y su efecto en la ciudad. De esta manera, se busca conocer la forma en la que las personas hacen o no posibles estos espacios (Hernández, 2013).

La entrevista semiestructurada es un sistema comunicativo entre el entrevistador y el narrador. Se define por tener un matiz conversacional, fluido y libre. Está construida por discursos personalizados, sin embargo, no se trata de una conversación normal y común, sino de un diálogo formal con objetivos y propósitos de obtener información específica (Peláez, et. al., s.f.). En este caso, el entrevistador tiene la facultad de incorporar cuestionamientos que estén relacionados con el tema principal, así como matizar la entrevista a partir de un estilo personalizado.

Este tipo de entrevista se apoya en un guión en el que se preparan de manera previa, los tópicos a abordar a manera de cuestionario. Este sirve para facilitar la memoria del entrevistador, sin embargo, esta técnica es abierta, libre y tiene la facultad de adaptarse a los informantes. Además, refiere a una técnica de tipo cognoscitivo y se estructura a partir de preguntas abiertas. Su carácter posibilita el intercambio de ideas porque permite a los narradores opinar de manera abierta en sus respuestas. De esta forma, pueden incorporar nuevos temas que consideren importantes de mencionar. No obstante, el entrevistador deberá redirigir y encausar la entrevista hacia su cometido, manteniendo al narrador en los temas abordados.

La entrevista se realiza de tal forma que se construye un conocimiento general, visto desde la perspectiva del narrador. La flexibilidad de la entrevista semiestructurada permite una atmósfera amable para su aplicación, además da la posibilidad de interpretar, de acuerdo con los objetivos, las respuesta de los narradores (Díaz, et. al., 2013).

De acuerdo con Flick (2007), con la implementación de la entrevista semiestructurada, se tienen mayores probabilidades de que los narradores expresen de manera más profunda sus pensamientos. Esta técnica se divide en cinco categorías: a) entrevista focalizada, b) entrevista semiestandarizada, c) entrevista centrada en el problema, d) entrevista a expertos y e) entrevista etnográfica. La primera consiste en estudiar los medios de comunicación. La

segunda tiene como propósito reconstruir las *teorías subjetivas* de los entrevistados, mientras que la tercera se centra en un problema social pertinente en el que desarrollan métodos entorno al objeto de investigación con el objetivo de comprender el problema en sí. Por otro lado, la cuarta categoría se enfoca en los actores especialistas en el tema abordado y su estudio se direcciona a respuestas grupales y no de forma individual. Por último, la entrevista etnográfica se caracteriza por emplear la técnica de observación participante.

El propósito de esta técnica de investigación es obtener información objetiva y subjetiva con la recogida de datos, pero también «aprender qué preguntas hacer y cómo hacerlas» (Taylor y Bogdan, 1987: 101). Para su implementación se elabora una guía en la que se categorizan los temas en torno al objeto de estudio y la teoría elaborada de manera previa.

### **3.3. Características de la entrevista semiestructurada**

La entrevista semiestructurada se compone a partir de tres elementos importantes que la diseñan y organizan para su aplicación. A continuación, se describe de qué manera fueron estructurados estos puntos para la aplicación de la entrevista:

#### **3.3.1. Guía de entrevista:**

La aplicación de la entrevista semiestructurada ha partido de la elaboración de una guía de entrevista previa a su aplicación. Esta guía ha sido un instrumento que ha permitido sintetizar los temas y a encausar la entrevista hacia el objetivo.

Con ayuda del cuestionario guía, se procuró mantener siempre al narrador en los tópicos abordados. La finalidad consistió en delimitar el diálogo y al mismo tiempo incluir los temas, que se consideraron pertinentes y que se incorporaron a lo largo de la entrevista.

### **3.3.2. Espacio de realización y duración de la entrevista:**

La realización de la entrevista implicó diversas estrategias en las que se procuró un ambiente idóneo para la aplicación de las mismas. Esto debido a que la mayoría de los narradores se negó a asistir a un lugar distinto de su lugar de trabajo o residencia. Por otro lado, el tipo B prefirió un lugar abierto como la calle o las plazas públicas. Respecto a la duración de cada entrevista, fue variable para cada una de aquellas. El tiempo se midió desde una hora y veinte hasta los treinta minutos. El factor que permitió esta diversidad fue el de la edad de los narradores y el tiempo de residir o trabajar en la calle Belisario Domínguez. Por un lado la gente mayor de 50 años tenía una conversación amplia en la que mencionaban diversos puntos relevantes respecto a la memoria histórica y la identidad. En el caso de los adultos de entre 25 a 40 años se enfocaron en las condiciones actuales de la calle y de su experiencia en el Metrobús, principalmente en horas de máxima demanda.

### **3.3.3. Registro de la información**

El registro de la información fue posible con la ayuda de una grabadora digital a través de la cual fue posible concentrar la totalidad de la información y así poder

transcribir los datos obtenidos con la acentuación de cada narrador y en el contexto en el que se aplicó cada entrevista.

### **3.4. Procedimiento**

Como se ha mencionado en el sub-apartado 3.2, los elementos de la entrevista son puntos clave para poder llevar a cabo la misma. De esta forma, se presenta el procedimiento a seguir para la elaboración de las entrevistas a realizar. Este procedimiento se divide en cuatro fases y se explica de la siguiente manera:

#### **Fase 1. Delimitación espacial**

Como se ha mencionado en la primera parte de este estudio, el Centro Histórico de la Ciudad de México se caracteriza por ser un espacio de gran diversidad social. Asimismo, ha sido el escenario de diversos fenómenos sociales, que a su vez, han dado personalidad y han definido el carácter de este lugar emblemático.

El centro de la ciudad ha sostenido diversas transformaciones. Con las intervenciones urbanas, culturales, de infraestructura, entre otras, el Centro Histórico ha comenzado a ser un espacio permeable, de transparencia y con mayores posibilidades de ser transitado, ya no sólo como un espacio comercial, sino también conjugando otras posibilidades de integración social y cultural; alternativas que contribuyen a que este espacio sea un lugar de apertura y descubrimiento. A pesar de esta virtud, el perímetro principal todavía carece de aspectos básicos de funcionalidad; desde espacios peatonales hasta una red

eficiente de transporte público que alimente el interior del perímetro A, el cual abarca 10.2 km<sup>2</sup>.

Con la implementación de la línea 4 del Metrobús en 2012, se incorporaron dos rutas: una al sur y otra al norte de este cuadrante. No obstante, la experiencia de viaje es tan importante de valorar como la diversidad y alternativas de transporte público en el Centro Histórico, ya que su demanda crece día con día. Por tales motivos, se ha elegido este espacio para realizar un estudio a profundidad que permita analizar los fenómenos sociales suscitados a partir de esta intervención.

La presente investigación centra su estudio en la zona norponiente del Centro Histórico y se enfoca en la ruta norte, sobre la calle Belisario Domínguez en el tramo comprendido desde el Eje Central Lázaro Cárdenas hasta la Calle República de Brasil (como se ha descrito anteriormente en el apartado 1.3). Es pertinente mencionar que la demanda de tiempo, recursos humanos y económicos que exige el estudio de la totalidad de la línea 4 de Metrobús, es bastante amplia, por lo tanto resulta imposible, en esta exploración, llevar a cabo dicho estudio. Bajo este argumento, se ha optado por enfocar la investigación en el tramo de la calle Belisario Domínguez, porque se considera que esta calle reúne diversos sectores y usos sociales que hacen permisible dicho análisis.

## **Fase 2. Delimitación de la muestra**

La delimitación de la muestra se realiza a partir de la identificación de tres tipos de narradores:

- A. Habitantes, trabajadores y estudiantes de la calle Belisario Domínguez que radiquen o trabajen en el tramo estudiado, como mínimo desde 2010. Esta consideración es muy importante porque se busca que los posibles

narradores hayan experimentado el proceso de cambio que se originó a partir de la intervención urbana.

- B. Usuarios de la línea 4 de Metrobús que usen de manera constante y especialmente en horas de mayor afluencia, la ruta norte.
- C. Habitantes, trabajadores/empleados y estudiantes que usen la ruta norte de la línea 4 de Metrobús con origen, destino o de paso en la calle Belisario Domínguez, para transportarse a sus lugares de vivienda, empleo o actividades académicas.

Se han considerado estas características con el propósito de conocer la experiencia vivida desde aquellas tres perspectivas y su correlación. El propósito es cubrir un espectro amplio que nos brinde mayor información en el análisis.

### **Fase 3. Registro de información y selección de narradores**

La identificación de los narradores involucró la aplicación de algunas técnicas como la de muestreo por Bola de Nieve (Snowball) que, debido a su procedimiento económico, sencillo y de poca planificación, permitió tener acceso a un mayor número de colaboradores. Esta técnica posibilita la creación de redes entre personas que tienen en común algunas características, en el caso de la presente investigación: el lugar de trabajo, estudios o residencia, rutas de transporte y horarios.

A partir de la realización de un cuestionario se pudieron conocer los datos de cada persona. En éste se consideraron datos como la edad, género, lugar de residencia, tiempo de estancia en la calle Belisario Domínguez, lugar de trabajo, lugar de estudios y el uso de la ruta norte de línea 4 del Metrobús: origen, tránsito y destino. De esta forma se seleccionaron a aquellas que reunieron las características que el presente estudio demandaba.

A través de recorridos realizados en el punto de estudio, el cuestionario fue aplicado de manera directa en comercios, industrias, escuelas, empresas, instituciones, entre otros servicios.

Los datos personales como correo electrónico y número telefónico fueron solicitados con el objetivo de poder acordar, posteriormente, de acuerdo con la disponibilidad de los narradores. Es importante hacer mención de que tanto las opiniones como los datos personales serán utilizados para uso exclusivo de la investigación, además de que no se incluirán, para dicho estudio, la información que proporcionen. Posteriormente se organizarán las fechas, horarios y espacios, así como las citas previas para poder aplicar las entrevistas, de tal forma que se puedan realizar en tiempo y forma, de acuerdo con la estrategia de trabajo.

#### **Fase 4. Aplicación de la entrevista**

Las entrevistas fueron aplicadas a quince personas, mismas que fueron clasificadas en 3 tipologías de narradores en donde se tomaron en cuenta características específicas como se menciona en la fase dos. De esta manera, cada tipología englobó a cinco narradores en donde se intentó cubrir un panorama diverso en cuanto a las formas de uso, tanto de la calle como del transporte colectivo.

El manejo de las entrevistas tuvo lugar en la calle Belisario Domínguez. La mayoría se realizaron en los negocios y hogares de los narradores, en el caso de los tipos A y C. En el caso de los narradores tipo B se acordó la aplicación de la entrevista en las plazas La Conchita, Santo Domingo y 23 de Mayo ya que a los narradores les generaba mayor confianza un espacio público, abierto y visible para la aplicación de la entrevista.

### **Fase 5. Transcripción y segmentación de la información.**

Las conversaciones en campo fueron registradas en una grabadora digital y posteriormente transcritas en su totalidad. El proceso de categorización se llevó a cabo con base en los conceptos que estructuran la investigación: 1) Movilidad, 2) Espacio Público, 3) Habitabilidad y 4) Imaginario Social. También se establecieron conceptos secundarios para hacer posible la categorización, misma que se explica más adelante. De esta forma se construyó un diagrama que permitió generar el análisis de cada entrevista y también el contraste de cada una con los ejes teóricos para realizar las interpretaciones. Para la categorización se empleó un diagrama trabajado en excel<sup>24</sup> mediante el cual se establecieron los subtemas en función de cada uno de los conceptos principales.

### **Fase 6. Procedimiento de análisis**

Esta etapa se realizó a partir del contraste entre cada una de las subcategorías (ver apartado 3.4) y el discurso de los narradores generado en la entrevista semiestructurada. El análisis en sí mismo se trabajó a partir de la exploración y búsqueda de los imaginarios en torno a los argumentos de los narradores.

---

<sup>24</sup> Ver anexo 1.

# **CUARTA PARTE**

LA IMAGEN COMO ESCENOGRAFÍA URBANA

## 4. Introducción

El objetivo del presente capítulo es identificar y analizar las significaciones sociales en torno a la relación con la apropiación del espacio público de los habitantes de la calle Belisario Domínguez, así como de los usuarios de la Línea 4 de Metrobús desde su inserción. También tiene el propósito de analizar la interrelación entre el espacio público (estático) y la espacialidad de la movilidad (concepto desarrollado en el apartado 2.2 a través del transporte colectivo Metrobus. De forma paralela se pretende identificar si la interrelación de ambos espacios genera una reflexión ciudadana y qué capacidad tiene ésta para generar más espacios sociales.

El presente análisis se estructura de la siguiente manera: 4.1, Reconocer la ciudad; 4.1.1, Nuevas prácticas urbanas en la calle Belisario Domínguez, 4.1.2, La experiencia de viaje en la línea 4 de Metrobús, 4.1.3, Apropiarse de la espacialidad de la movilidad. El reconocimiento de la ciudad, 4.2, Entender la ciudad; 4.2.1, Formas de dignificación del espacio, 4.2.2, El estímulo cultural para la creación de nuevos proyectos, 4.2.3, Identidad urbana en la calle Belisario Domínguez y por último 4.3, Vivir la ciudad 4.3.1, La importancia de la cohesión

social en la participación ciudadana, 4.3.2, Encarecimiento del uso de suelo y el desplazamiento de habitantes, 4.3.3, Percepción de seguridad e inseguridad en el espacio *rehabilitado*.

En el primer apartado se describe la disputa por el espacio, el rechazo al Metrobús, sus medidas restrictivas, el acoso hacia habitantes y comerciantes por parte de las autoridades y la experiencia de viaje en el Metrobús. Esta sección se divide de la siguiente manera: sub-apartado 4.1.1, Nuevas prácticas urbanas en la calle Belisario Domínguez, en el que se expone cómo los usuarios y habitantes han tenido que adaptar sus rutinas y usos para integrarse a la nueva dinámica de la calle. En cuanto al sub-apartado 4.1.2, La experiencia de viaje en la línea 4 de Metrobús, explica las vivencias de usuarios de Metrobús, su percepción en torno a este sistema y cómo es utilizada para generar estrategias de viaje y *conquistar* el espacio vivido. El siguiente sub-apartado, 4.1.3, Apropiarse de la espacialidad de la movilidad, describe el reconocimiento de la ciudad y nos lleva a conocer la percepción de habitantes y usuarios de Metrobús alrededor de la ciudad, bajo la observación de aquellos a manera de reflexión.

En cuanto el apartado 4.2, se exponen las perspectivas de los narradores sobre sus prácticas en el entorno. Esta sección se desglosa en tres partes. En primer lugar se encuentra el punto 4.2.1, Formas de dignificación del espacio: El discurso de los narradores se centra en enfatizar la importancia de dignificar a los habitantes y exponen su opinión sobre el nuevo espacio, 4.2.2, El estímulo cultural para la creación de nuevos proyectos: Es imprescindible destacar el peso de este punto, ya que, los narradores lo exponen a través de su enfoque y visión desde la práctica en el espacio en su día a día, 4.2.3, Identidad urbana en la calle Belisario Domínguez, En este sub-apartado se desglosan los marcos de la figura construida para los habitantes de la calle y nos explica cómo trasciende a crear vínculos sociales, mismos que englobarán acciones colectivas con diversos fines.

El último apartado de esta sección es el 4.3, Vivir la ciudad, que revela la calidad de vida de los habitantes después de 5 años de Metrobús en la calle Belisario Domínguez. Se abordan las siguientes secciones: 4.3.1, La importancia de la cohesión social en la participación ciudadana: En esta parte se explica cuál fue la dinámica de acción que se llevó a cabo entre las habitantes, comerciantes y gobierno para realizar las obras de Metrobús. En el punto 4.3.2, Encarecimiento del uso de suelo y el desplazamiento de habitantes. Se exponen las consecuencias de la intervención urbana y las afectaciones a vecinos de la calle Belisario Domínguez. Por último en el apartado 4.3.3, Percepción de seguridad e inseguridad del espacio *rehabilitado*: Se registra la percepción sobre la seguridad en el espacio y las formas de afectación para habitantes y usuarios.

#### **4.1. Reconocer la ciudad**

El principio de la gestión para las obras correspondientes a la ruta 4 de Metrobús en el Centro Histórico representó para vecinos y comerciantes la veda al comercio ambulante en la zona nor-poniente del Perímetro A y, al mismo tiempo, una oportunidad para mejorar las condiciones de vida urbana en la calle Belisario Domínguez. Para marzo de 2012, Marcelo Ebrard inauguró la ruta 4 de Metrobús. Entre diversas acciones mencionó haber comenzado una estrategia para *cambiar* el Centro Histórico y el transporte público del mismo, ya que la nueva línea de BRT sería el primer recorrido por el centro desde el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) la cual implicaría un «impacto al entorno urbano en una zona olvidada del centro». Asimismo, el jefe de gobierno expresó la importancia del *rescate de los barrios populares* que se llevó a cabo con las obras de la línea 4

del Metrobús<sup>25</sup>. No obstante, después de casi 5 años de operaciones, los narradores entrevistados para esta investigación manifestaron su experiencia de acuerdo con el proceso de adaptación al programa de intervención urbana, en donde las percepciones entorno a éste han sido diversas y engloban opiniones que van desde el Metrobús como oportunidad turística hasta la reversión de las obras.

#### **4.1.1. Nuevas prácticas urbanas en la calle Belisario Domínguez**

La constante en los discursos analizados refieren a la afectación directa de los habitantes, comerciantes, compradores, visitantes, entre otros usuarios que hacen uso del automóvil para desempeñar sus actividades diarias. Es por este motivo que se hace manifiesta una inconformidad, ya que la condición de la calle se encuentra restringida al paso de autos particulares, tema que afecta negativamente el consumo de mercancías en pequeña y gran escala. Sin embargo, la afectación se replica para empleados que asisten a la calle en horarios laborales y que les resulta complicado acceder a sus empleos.

En este orden de ideas, los narradores manifiestan haber aumentado el tiempo de trayecto debido a la reconfiguración de rutas en avenidas y calles. En principio, esta larga vía (Belisario Domínguez, República de Venezuela y Héroe de Nacozari) interconectaba el nor-oriental del Distrito Federal con el Estado de México. Uno de los narradores señala las consecuencias al restringir a los automóviles el paso en aquella calle, como el cambio en los trayectos de cada usuario al buscar vías alternas para llegar a sus destinos:

---

<sup>25</sup> Canal de noticias de tu ciudad, (2012) *Entra en operación Línea 4 de Metrobús*. Consultado en <https://www.youtube.com/watch?v=vKr9qwFDkYE&t=637s> Recuperado el 14 de enero de 2017.

*mi trayecto, en mi automóvil pues me hacía 5 minutos, lo que ahora pues me... me lleva casi a 45 minutos el mismo trayecto (A1).*<sup>26</sup>

El discurso muestra a un habitante del Estado de México, quien realiza al menos dos viajes al día, casa-trabajo-casa y en el que invierte aproximadamente un total de una hora y treinta minutos en auto, por recorrido. El cierre de la calle Belisario Domínguez a partir de la implementación de la línea 4 ha impactado también en las distancias de los trayectos y ha aumentado los tiempos invertidos en cada recorrido.

La calle Belisario Domínguez, misma que se convierte en Héroe de Nacozari hacia el oriente, junto con la calle de República de Cuba, formaban parte de las vialidades que intersectaban el centro de forma continua desde H. Congreso de la Unión hasta el Eje Central Lázaro Cárdenas, con tránsito vehicular proveniente del Estado de México. Por el contrario, para nuestros informantes la intervención y la restricción de autos particulares ha reducido a uno el número de vías directas, aspectos que incrementan la circulación y el congestionamiento vehicular en la conexión con estos puntos de la ciudad.

Por lo anterior, se consideran consecuencias como: 1. la baja en ventas en el comercio local de la zona y 2. la subutilización de la calle Belisario Domínguez. Los entrevistados aseveran que la restricción vehicular provocó la disminución de ventas y, en casos más radicales, algunos comerciantes han tenido que cerrar sus negocios. Diversos usuarios mencionaron haber cambiado sus prácticas y generado estrategias como asistir a sus clientes en sus domicilios. Esta decisión se debe a las complicaciones que tienen los compradores para transportar objetos pesados a pie a consecuencia de las restricciones vehiculares. Ahora quienes se trasladan constantemente son los comerciantes o empleados. Incluso

---

<sup>26</sup> La letra corresponde al tipo de narrador y el número al orden otorgado a la entrevista, descrito en el anexo, para su identificación (Cef. Anexo 1).

han cambiado el automóvil por transportes no motorizados para entregar mercancías y conservar a sus clientes.

*imagínese la gente que va cargando hasta acá, en fin, pus sí está complicado, entonces trato de sobrevivir tratando de ir a sus casas (A2).*

La otra consecuencia se da en cierta parte por la medida de restricción al paso vehicular, ya que esto en conjunto con el mal funcionamiento del metrobús provocan una calle, por un lado, poco transitada, debido a los desfases de tiempo entre las unidades de transporte y por el otro, una calle congestionada en otros horarios por la acumulación de las mismas unidades de metrobús, el paso continuo de ambulancias, patrullas y otros vehículos.

Por otro lado, el uso específico del Metrobús en la calle Belisario Domínguez también disminuye el tránsito peatonal, ya que los conductores de Metrobús manejan a velocidades que inhiben la confianza del transeúnte al caminar por las banquetas. La relación entre la organización del Metrobús, la nueva configuración de la calle y los usuarios se encuentra desequilibrada.

Los narradores critican el arrebato del espacio por parte del Metrobús, ya que en muchas ocasiones representa un elemento invasivo en el espacio y en la vida cotidiana. De acuerdo con algunos argumentos en las entrevistas, la calle intervenida es un espacio en actual disputa. El paso del Metrobús ha delimitado física y virtualmente el espacio del peatón y del transporte. Por ejemplo: «es la calle del Metrobús» (A1), el narrador expresa un reclamo por el espacio, en donde no existe la apropiación y la interacción entre actividades no es ejercitada de manera regular y equilibrada.

En muchos casos se percibe al Metrobús como un elemento invasivo debido a las altas velocidades y, como consecuencia, el ruido emitido por las unidades de Metrobús, patrullas y ambulancias se convierten en un factor constante de estrés para comerciantes y usuarios de la calle Belisario Domínguez en un horario

aproximado de las 07:00 a 19:00 hrs. En el caso de los habitantes, el problema abarca un horario más amplio que comienza a las 4:30 am y termina a las 00:00 horas.

Cabe señalar que los usos anteriormente expuestos suponen la figura de actores como la de las autoridades. En entrevistas, los usuarios explican la forma designada por aquellas para mantener la exclusividad de la calle para el Metrobús y vehículos de la CDMX. Los afectados reconocen que como habitantes cuentan con la facultad para usar, por un tiempo corto y en tramos específicos, la calle, esto para poder acceder a sus viviendas a través de sus autos. Por el contrario, destacan un acoso por parte de las autoridades para no permitir el paso a los residentes. Incluso, éstos afirman que policías de tránsito han generado estrategias para provocar actos de corrupción.

La inconformidad manifestada contra las autoridades, la poca tolerancia con los comerciantes establecidos y el uso de la vialidad para realizar trabajos de carga y descarga es una situación que se experimenta constantemente. En diversas ocasiones, los narradores expresaron sentirse *secuestrados* en su propio espacio. Esta situación es descrita en el siguiente discurso:

*sientes luego luego que te tienen aquí, ¿cómo se llama? Vigilado o estás este... secuestrado en tu propia colonia (A3).*

Por otra parte, lo anterior ha sido difícil de conjugar para resolver diversas problemáticas en el espacio público. Es decir, la falta de un estudio social para la implementación de un proyecto urbano integral para el desarrollo y seguimiento del Metrobús han originado nuevas percepciones en el espacio, mismas que serán descritas en los sub-apartados siguientes.

#### 4.1.2. Apropiarse de la espacialidad de la movilidad

El discurso de los narradores se centra en el entendimiento de la estructura, no sólo de la calle y del barrio en el que habitan sino de la forma en la que estos elementos se encuentran conectados para dar paso a la ciudad. En el caso del Metrobús permite a los usuarios recorrer un camino a través de las calles de la ciudad. A manera de vitrina, los viajeros se convierten en espectadores. Los narradores consideran que esta ruta es una oportunidad para la población externa porque permite observar el espacio a quien lo recorre. Asimismo, los habitantes de la calle Belisario Domínguez y los usuarios del Metrobús (narradores tipo C, Cfr. 3.2), pueden reapropiarse del espacio habitado.

Se observa que los recorridos en el Metrobús del Perímetro A permiten generar una conciencia sobre las condiciones de la ciudad y sus espacios públicos. Esto se considera porque al cuestionar a los usuarios sobre la forma en la que leen el entorno, expresan la manera en la que conciben cada espacio que conforma sus rutas. El hecho de tener un control visual sobre lo que pasa afuera del Metrobús estimula a los usuarios a dar *seguimiento* tanto de las nuevas intervenciones de rehabilitación como de los ya existentes. Asimismo, esta práctica permite a los usuarios la posibilidad de conocer zonas de las que no se tenía conocimiento, hecho que otorga el interés por involucrarse con la ciudad, es decir, crear experiencias en ésta:

*la gente que no es de aquí, lo utiliza como una forma de ir viendo, como una vitrina de parte de la ciudad (B10).*

Los entrevistados consideran la visibilidad en los trayectos de Metrobús como una forma de incitación hacia otras personas a conocer la cultura urbana del Centro Histórico, y así ser entendida. Es decir, justificada porque la observación proporciona también el reflejo de la sociedad en sí misma. También, los usuarios

y habitantes son conscientes del potencial histórico de este espacio y consideran que ha sido subestimado. Suponen que la información de la calle Belisario Domínguez no ha sido difundida, por esta razón no sienten ser valorados como actores del Centro Histórico porque no consideran ser parte de aquella *imagen* que se ha generalizado desde la intervención de la parte central y sur-poniente.

En la actualidad, la imagen del Centro Histórico se ha resumido a espacios como la llamada *Zona Financiera* de la calle Madero o el sector Vizcaínas, Regina, entre otros espacios, que reúnen un amplio patrimonio histórico y cultural. Sin embargo son solo parte del vasto espacio conformado por los perímetros A y B. Bajo este argumento, los narradores reflexionan sobre la posibilidad de crear recorridos a través del Metrobús, en donde se resalte tanto la riqueza histórica como la cultura de la zona nor-oriente del Perímetro A. Para este caso, se enfatiza la influencia que ejerce la información proporcionada dentro de las unidades de Metrobús a través de dispositivos electrónicos, pero también los usuarios proponen la adecuación de un corredor peatonal. Es por esta razón que se retoma el medio de difusión para compartir la historia y la importancia cultural y patrimonial de la calle Belisario Domínguez.<sup>27</sup>

*Voy pues observando lo que hay porque cada viaje es diferente (B8).*

Las calles de la ciudad se transforman constantemente, desde una intervención urbana a gran escala hasta el cambio de color de una fachada, provoca la atención del observador sobre su contexto. Los estímulos de lo que pasa afuera y adentro del Metrobús influyen en la vivencia de viaje que experimentan los usuarios. Esto incide directamente en el uso del transporte.

Las alternativas de transporte público que ofrece la ciudad, en contraste con los 22 millones de habitantes de la ZMVM, muestran una clara desproporción y por tanto una problemática urbana y social. Tomando en cuenta lo mencionado en el

---

<sup>27</sup> Consultar apartado 2.7 La importancia del patrimonio histórico.

apartado 1.1 respecto al número de personas que viajan, por ejemplo, desde municipios del Estado de México, colindantes con el Estado de Hidalgo, enfatiza la problemática de oferta en cuanto a sistemas de transporte urbano que satisfagan los recorridos demandados cada día.

Si bien, el anterior hecho es en sí mismo un factor que pone en cuestión la operatividad de los sistemas de transporte público y concesionado de la ciudad, habría que sumarle la calidad del servicio que es ofrecido en cada uno de los recorridos que aquellos operan. En el caso del Metrobús, se señala un comportamiento que manifiesta estrés, molestia y apatía, mismo que genera un descuido de la práctica grupal que implica el viaje en el transporte colectivo. Para muchos usuarios, la experiencia de viaje en el Metrobús representa una vivencia negativa. Sin embargo, las pocas posibilidades de desplazarse vuelven *obligatorio* el uso de aquél transporte. Por otro lado, el discurso:

*no tenemos otra vía segura o cerca (B6).*

rescata la percepción de seguridad en la línea 4 de Metrobús, en donde los usuarios reconocen que es un transporte en donde pueden sentirse seguros una vez dentro de los autobuses. No obstante confirma las pocas alternativas que tienen como usuarios.

#### **4.1.3. La experiencia de viaje en la línea 4 de Metrobús**

Desde la perspectiva de los narradores, la vivencia cotidiana en Metrobús cada vez es menos funcional porque los lapsos entre cada unidad pueden ser variables de forma radical. De acuerdo con las opiniones de aquellos, el tiempo de espera comprende entre tres minutos hasta media hora. Además, se menciona que los destinos de las unidades son más constantes hacia el Aeropuerto Internacional de

la Ciudad de México (unidades especiales y de un costo cinco veces mayor que el ordinario) que hacia San Lázaro (transporte ordinario). Esto puede implicar situaciones como: 1. la saturación de autobuses ordinarios, 2. un mayor gasto económico de usuarios (en caso de decidir usar el transporte especial) y 3. la subutilización de unidades. Esta última puede provocar más problemáticas como el gasto de combustible, contaminación ambiental, sonora, visual, entre otras, que afectan de manera directa en la calidad de vida.

En concordancia con la reflexión anterior, los entrevistados describen los trayectos en Metrobús como *incómodos* y *estresantes* debido a la saturación del transporte y la poca funcionalidad al ser usado. La discutible organización operacional de este transporte deja mucho qué desear para permitir brindar una experiencia de viaje digna. En respuesta a esta situación, los usuarios de Metrobús proyectan un comportamiento individual, desatendiendo la dinámica grupal requerida al viajar en el transporte público, haciendo más difícil aún la experiencia de viaje.

Las consecuencias por la desorganización del servicio de Metrobús han incitado a los usuarios a crear estrategias durante los recorridos en aquél transporte público. Factores como la expectativa de tener un asiento, la obstrucción de pasillos de circulación, entre otros, son indicadores que acentúan el cuestionable funcionamiento de este transporte. Las reflexiones generadas en torno a la ciudad, a través de este medio de transporte, en su mayoría son en el sentido de crítica.

*y te subes de malas, y en lo que se te baja el coraje, en lo que te acomodas, entonces, como para relajarte... no puedes (B6).*

Por otro lado, es importante recordar que la línea 4, además de tener destinos hacia el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM), realiza un trayecto por una gran zona comercial. Esto fue muy significativo para la línea 4 de Metrobús porque los autobuses fueron diseñados especialmente para esta ruta.

Como ya se ha mencionado en el apartado 1.3, se replantearon las dimensiones de las unidades. El objetivo de esta ruta fue rediseñar el autobús debido a la escala arquitectónica del Centro Histórico. La longitud de las unidades se redujo de 18-25m (metrobus biarticulados) a 12m y se redujeron las alturas del mismo. Para el caso del interior de los dispositivos motorizados, se redefinieron espacios, circulaciones y dimensiones.

Al centro del autobús se instaló un módulo de portaequipajes para agilizar el tránsito de usuarios. Con este sistema se tenía planeado permitir a aquellos ingresar con paquetes voluminosos para después fuesen colocados sobre las rejillas y posteriormente usar un asiento. Sin embargo, algunos informantes expresan que aquella estrategia de *organización* no es practicada debido a una desconfianza hacia el *otro* lo que indica la percepción de inseguridad en torno a las actividades colectivas en la zona de las calles Belisario Domínguez-República de Venezuela en el Centro Histórico, tema que será abordado en el sub-apartado 4.3.3.

Para un usuario de Metrobús es complicado pensar en la posibilidad de mantener sus pertenencias lejos de su control visual. Las aglomeraciones en el interior del autobús pueden permitir diversos casos de inseguridad como robos. Por este motivo, el objetivo de incorporar portaequipajes a las unidades no ha resultado como se tenía previsto. Los usuarios optan por mantener sus pertenencias consigo, lo que genera una experiencia caótica en la saturación de este transporte y los diversos actores que ahí coinciden.

*es una zona insegura, no voy a dejar mis cosas aquí e irme a sentar hasta atrás [...] porque te agarran tus cosas y se las llevan (B10).*

Lejos de ser solucionada esta situación, ha sido intensificada específicamente en horas de máxima demanda<sup>28</sup>. A pesar de esto, los usuarios generan maniobras de uso para poder resolver momentáneamente sus necesidades de traslado. El

---

<sup>28</sup> Ver apartado 1.2 Adaptación del paradigma de movilidad urbana BRT –Metrobús, descripción de Horarios de Máxima Demanda (HDM).

ejemplo anterior expresa una incomodidad de viajar en Metrobús especialmente cuando se trata de horas de mayor demanda. De acuerdo con este discurso, la aglomeración de usuarios provoca problemáticas de organización dentro de las unidades de transporte, mismo que provoca un mal funcionamiento:

*Sí me gusta viajar en Metrobús pero cuando no hay gente (B11).*

En horarios de baja demanda la experiencia de viaje puede ser completamente radical. Cuando hay menos gente quiere decir que habrá una mayor oportunidad de observar bajo reflexión la forma en la que se viaja y la ciudad. Se reconoce que en muchas ocasiones se gana tiempo al viajar por la línea 4, dada la condición de la calle con *acceso exclusivo* para el Metrobús. No obstante, las diversas actividades que suceden en esta parte del centro, originan la saturación de vialidades y caos vial, generando contaminación visual, sonora y ambiental.

En el apartado 1.3 hemos explicado los objetivos de la ruta 4 de Metrobús y en ellos se resalta la construcción de un carril exclusivo para su uso. Este punto fue justificado porque la nueva calle tendría preferencia peatonal y de uso del transporte colectivo. No obstante, esa medida ha sido soslayada, dando acceso a vehículos como patrullas y ambulancias que exceden los límites de velocidad e insertan un ambiente de intranquilidad para los vecinos de la calle Belisario Domínguez.

La constante lucha por el espacio entre Metrobús-autoridades y habitantes-comerciantes es expuesta en este apartado. Se refleja una constante adaptación de los habitantes a cambios que impiden consolidar el derecho al uso y la apropiación del espacio. Los cambios a partir de la obra de Metrobús parece beneficiar en cierta parte a turistas y a algunos comerciantes que no son habitantes de la calle Belisario Domínguez y usuarios del Metrobús en horarios de las 20:00 hrs. en adelante.

## 4.2. Entender la ciudad

Diversas acciones se llevaron a cabo para la adecuación de la infraestructura del Metrobús. Las obras de remodelación se concentraron en las plazas Concepción (Conchita), Santo Domingo y 23 de mayo. Asimismo, la reconfiguración de la calle Belisario Domínguez formó parte de la intervención del espacio urbano. Estos trabajos implicaron cambios, en donde, se presenció una nueva dinámica social que tuvo lugar por un lapso para después regresar a la dinámica social que caracteriza a esta zona.

Las entrevistas en campo muestran los cambios y afectaciones que han atendido nuestros entrevistados en un proceso de continua transformación; desde el paso del tranvía hasta la línea 4 de Metrobús. Entre diversos aspectos, se enfatiza como una problemática el *impedimento* para usar las plazas públicas, incluso el uso de la calle. Algunos habitantes explican las diversas complicaciones que engloba cada lugar en donde es clara la exclusión social. La proyección del espacio no ha sido la más favorable para los diversos actores que convergen en esta calle y sus espacios. La inclusión de diversos sectores no es posible porque la intervención urbana no integra otros programas sociales, de calidad, que contribuyan a la solución de diversas problemáticas. Por otra parte, las experiencias descritas por los entrevistados revelan las percepciones en torno a estos espacios y los cambios a partir de la obra.

Las problemáticas más mencionadas engloban las diversas complicaciones para hacer uso del espacio en actividades de contemplación y recreo. Entre algunos ejemplos se menciona la disputa por el espacio entre los distintos actores que lo demandan, las actividades que en un solo punto ocurren y las estrategias que se han llevado a cabo por parte de los mismos usuarios para contrarrestar dichas

situaciones. En los siguientes apartados hablaremos precisamente en torno a la apropiación del espacio público en el caso de estudio.

#### 4.2.1. Formas de dignificación del espacio

De acuerdo con lo expresado a cargo de los entrevistados, los espacios de la calle Belisario Domínguez han sido, antes y después de la intervención urbana, espacios en constante disputa. En el apartado 1.4 se expone algunos de los casos de reclamo del espacio en la Conchita. Por mencionar algunos, el uso de la plaza por el movimiento *Skateboarding*<sup>29</sup>, en donde el espacio pasa de ser una plaza a una pista de patinaje y los elementos urbanos se convierten en objetivos para los patinadores que visitan constantemente este lugar. Para este caso, la problemática no se trata de los patinadores, sino que manifiesta una radicalidad en el uso compartido de la plaza. Es decir, al principio, después de inaugurada la obra de remodelación de la Conchita, los narradores recuerdan un espacio *agradable*, en el cual podían apreciarse imágenes poco comunes; familias apropiando el espacio mediante el juego de los más chicos o el descanso y contemplación de los adultos.

*los eskatos vienen aquí, son peligrosos, quiero decirte que los las primeras semanas [...] fue algo extraordinario, sabes que salieron, los niños, los niños de 3, 4, 5, 6 años a andar en bicicleta, con sus mamás eso fue maravilloso, pero duró lo que un santiamén ¿por qué? Porque regresaron, los indigentes, ¿por qué? Porque*

---

<sup>29</sup> Movimiento urbano dedicado al deporte sobre un *skate* o *patineta* (tabla de madera con ruedas). Se caracterizan por patinar en plazas públicas en donde aprovechan las rampas de estos espacios o sobre las calles con áreas lisas.

*no está resuelto lo de los comedores para indigentes, entonces yo creo que hay que crear espacios para los eskatos, es urgente (C15).*

Todavía cabe señalar que la falta de espacios para los jóvenes y actividades recreativas que puedan ser implementadas para el disfrute de diversos usuarios ha provocado un uso diferente al que se tenía planeado con las obras de rehabilitación de la plaza Concepción. El siguiente segmento complementa la idea del anterior discurso en el que se expresa una inconformidad por las actividades que se realizan en aquel espacio y en donde se responsabiliza a estas por la inhibición de usuarios de otras edades:

*entonces los chavos llegan con su patineta y brincan y pasa por el tubo porque lo ocupan para sus patinetas igual las escaleras de la Conchita [...] entonces lo que arreglaron, ya se desarregló por falta de orientación a los jóvenes (B11).*

Debido a la falta de integración de los diversos grupos sociales, las prácticas familiares en esta plaza fueron desapareciendo. En cuanto a las personas en condición de calle, la plaza de la Conchita ha sido un espacio constantemente habitado por indigentes, incluso antes de la intervención física.

El templo de la Inmaculada Concepción ha ofrecido ayuda a personas desempleadas o en situación de extrema pobreza desde 1910. De forma conjunta, el comedor comunitario Vicentino A. C. ha apoyado esta causa desde su instauración al número 20 de la plaza de la Concepción en 1930. Estas acciones han trabajado paralelas y en esta dinámica, la plaza ha simbolizado un hogar para personas en condición de calle, en donde han instalado sus pertenencias y la apropiación de este espacio ha sido permanente.

Una de las consecuencias de esta situación se observa cuando las personas evaden entrar a la plaza por la falta de confianza hacia el indigente. La percepción de inseguridad y la *incomodidad* generada por la presencia de aquellos actores, es descrita de manera constante y se explica que la plaza se ha convertido en baño, habitación, sala, entre otros espacios del hogar para aquellos actores, lo

que ha ocasionado la concentración de malos olores que además de ser desagradables pueden representar focos de infección. Aunado a esto el patrimonio histórico construido se ve en constante deterioro. De acuerdo con lo expuesto, los siguientes discursos expresan algunos de los argumentos, los cuales llaman *inconvenientes*, en el intento de usar la plaza:

*sí veo más gente, en la Conchita no tanto porque siempre ha sido lugar de indigentes, entonces la gente se aleja por eso, es una plaza que tiende a ser sucia, entonces, incluso nosotros si pasamos, pues pasamos nada más, pero no para irme a sentar ahí un rato (B12).*

La remodelación de la plaza representó, en su apertura, el fin de aquella imagen que plasmaba las carencias a las que los indigentes hacían frente día con día y que por otro lado formaba parte de una imagen *incómoda* para los habitantes, comerciantes y usuarios en general de la calle Belisario Domínguez. Sin embargo, cuentan los narradores que con las figuras de ayuda concentradas en esta zona fue imprescindible cambiar esta situación en la plaza de la Conchita y pese a las obras de rehabilitación, la plaza de la Concepción sigue siendo parte de la dinámica de aquellos actores que también forman parte de la cultura del Centro Histórico.

Las plazas públicas de la calle Belisario Domínguez se distinguen por ser espacios históricos patrimoniales que se caracteriza por mostrar su pasado. En éstos han acontecido procesos históricos y sociales, en donde la memoria desempeña un papel importante. De acuerdo con Choay, el monumento conlleva la «garantía de nuestros orígenes y clama la inquietud que genera la incertidumbre de los comienzos» (1993:71). A pesar de esto, cabe señalar que la preservación de los monumentos históricos se encuentra ligada al valor estético del elemento.

En cuanto a las plazas Santo Domingo y 23 de mayo, ubicadas en colindancia con la calle de República de Brasil, son espacios públicos históricos que han aguardado actividades comerciales dirigidas a la imprenta así como los

escritorios públicos. Estas plazas se encuentran *separadas-vinculadas* por la calle Belisario Domínguez. Sin embargo, cada una tiene características que las hace diferenciarse entre sí y a su vez complementarse.

El caso de la plaza 23 de mayo representa un espacio resguardado por ambulantes que abordan a las personas en busca de ofrecer sus servicios de imprenta para diversos fines entre ellos actos ilegales<sup>30</sup>. Esta situación crea una atmósfera *ideal* para la aparición de otras prácticas en su mayoría delictivas. Las consecuencias han sido un ambiente de tensión que genera una percepción de inseguridad por parte de los usuarios de la plaza, causante de una desconfianza para hacer uso de la misma. A manera de filtro la percepción de inseguridad crea una barrera subjetiva que mantiene activos los movimientos que se llevan a cabo en las plazas públicas porque el espacio es cedido a quienes accederán a aquellas acciones ilícitas y cierra paso a demás usuarios de la plaza.

La plaza Santo Domingo es un espacio más transitado, ya que el templo con el mismo nombre y el significado de lo religioso hace más permisible la concentración de diferentes usuarios en diversos horarios. La apropiación del espacio se hace a través de la extensión del hogar hacia la plaza y ésta la ejercen generalmente los habitantes con mayor tiempo de residencia en la zona nor-poniente. Esta forma ha sido su manera de apropiarse, de forma literal de los espacios.

La figura del Metrobús en la calle Belisario Domínguez representa para sus habitantes un elemento invasivo. Esto se debe a las altas velocidades y el ruido emitido por las unidades de Metrobús, patrullas, ambulancias, entre otros. En la actualidad, la relación entre el Metrobús, la nueva disposición de la calle y los habitantes se encuentra en un estado de desequilibrio porque las actividades deben adecuarse al Metrobús, en una práctica en donde se le da la prioridad al

---

<sup>30</sup> Diversos discursos señalan la falsificación de diversos tipos de documentos, tanto fiscales como documentos oficiales. Asimismo, se describen actos ilícitos como la venta de droga.

autobús y las demás actividades quedan rezagadas y sin ofrecer alternativas de solución. Los narradores critican el arrebato del espacio por parte del transporte público, ya que en muchas ocasiones representa un elemento invasivo en el espacio y en la vida cotidiana. De acuerdo con argumentos de los narradores, la calle intervenida es un espacio en actual disputa.

*ellos [los conductores] se sienten dueños de la calle porque es la calle del Metrobús (A1).*

El discurso del narrador expresa que no existe la apropiación y la interacción entre actividades no es ejercitada de manera regular y armónica. El Metrobús representa, para los peatones, un obstáculo que les impide utilizar la calle, apropiarla mediante el paseo a pie, la contemplación, la caminata deprisa hacia el trabajo o el uso de la calle como vínculo que conecta una colonia con otra.

#### **4.2.2. El estímulo cultural para la creación de nuevos proyectos**

Este sub-apartado expone la importancia del proyecto urbano para mejorar los entornos, programas sociales y culturales que trasciendan y permitan la construcción de más espacios sociales, mejoras y proyectos urbanos que se adecuen a cada espacio en relación con sus habitantes y usuarios.

El estímulo cultural refiere a generar una conciencia urbana sobre el individuo a través de la experiencia urbana y la calidad de ésta, porque la suma y la relación de experiencias positivas en el espacio habitado, permitirá evolucionar y transformar el sentido de pertenencia que accederá a cuidar el espacio, a

colaborar con las mejoras del mismo y a exigir, como ciudadanos, una mejor ciudad.

La estructura de la entrevista formula algunas cuestiones que permiten indagar en la conciencia de los informantes para saber de qué forma ha incidido la intervención urbana en aquellos y si a partir de ésta, se han llevado a cabo propuestas sociales para complementar las mejoras en el espacio y generar vínculos sociales que fortalezcan el tejido urbano. De acuerdo con los usuarios, la intervención del espacio generó una mejoría en cuanto a la imagen urbana y con ello, como se ha mencionado en sub- apartados anteriores, la percepción ha mejorado positivamente. Por esto, al principio de la rehabilitación urbana devinieron la propuesta de algunos eventos culturales, principalmente ferias de libros y artesanías que aún hoy, se realizan de manera esporádica.

También, se han convocado a eventos como el FMB6 (Foro Mundial de la Bicicleta) en la Santo Domingo el pasado 21 de abril de 2017. Estos eventos contribuyen a mejorar la seguridad en el caso del movimiento ciclista, como se describe en el apartado 4.3.3.

Por otro lado, los residentes informantes mencionaron que la intervención de la línea 4 de Metrobús generó la mejora del Callejón del 57, calle que permite la conexión entre la plaza Tolsá con la plaza Conchita en la calle Belisario Domínguez. En cuanto a zonas del oriente de la ciudad que también se vieron modificadas con la intervención urbana, los usuarios señalan que a partir de la obras de Metrobús, hubo también la mejora y rehabilitación de diversos espacios públicos no sólo sobre la vialidad por la que transita el Metrobús, sino que incluyó la mejora de espacios públicos colindantes.

*Cuando hicieron la línea del Metrobús renovaron muchas cosas renovaron este, las vías, las banquetas, la iluminación, en Eduardo Molina hay muchos camellones con juegos y cosas así, y a partir de que entró el Metrobús arreglaron muchas zonas*

*que ya estaban muy descuidadas entonces a mi eso me parece muy bien, o sea me parece muy bien y yo viviendo en esa zona pues me pareció muy padre (B7).*

El estímulo cultural dentro de esta intervención urbana se ha llevado a cabo a través de la organización de eventos como ferias de libros y festivales. Sin embargo, se ha apostado por eventos masivos que atraen turismo nacional e internacional pero que no ha tenido un impulso real que integre no sólo la mejora del espacio físico, sino que fomente las prácticas que fortalezcan los vínculos sociales de la vida barrial entre habitantes de esta zona del Centro Histórico.

#### **4.2.3. Identidad urbana en la calle Belisario Domínguez**

El paso del tranvía en la calle Belisario Domínguez a principios de la década de los 70's definió una etapa trascendente para los habitantes de esta calle debido aquél tiempo fue apropiado a través de las experiencias vividas. A pesar de que existe o existió un apego a la imagen del tranvía, porque representa un elemento histórico que suma importancia al recuerdo de haber vivido en aquella época que aún se evoca.

El tranvía del Centro Histórico fue un elemento al que se decidió no renovar, al ser removido de su ruta cuando entraron en operaciones otros tipos de transporte como el trolebús en 1979. Esta calle ha sido destinada al paso del transporte público, es por eso que no fue difícil gestionar la obra de la línea 4. Sin embargo, algunos de los narradores comentaron haber preferido que se retomara la idea del tranvía en la zona, incluso representaron los rieles del tranvía como un recuerdo que marcó una etapa importante de modernidad. Los recuerdos engloban una etapa significativa para la colectividad de la zona estudiada que conserva un

arraigo por lo que existió y en donde aquella tuvo un lugar en este espacio tan valorado y significado como es el Centro Histórico.

*por aquí pasaba el tranvía, llegué a verlo y llegué a usarlo, pasaba aquí en frente y, la campanita y sí, ese es un recuerdo que añoro, me gustaba mucho el tranvía por aquí por la calle pero bueno, las necesidades de la ciudad hicieron que desapareciera de hecho cuando remodelaron, levantaron el pavimento y lo primero que encontraron fueron las vías y las levantaron, las quitaron. A mi me dolió un poco ¿sabes? porque tenía la esperanza de que en algún momento volvieran a revivir eso del tranvía aquí en el centro, pero bueno (B12).*

Las significaciones creadas en torno al espacio histórico han generado el reconocimiento de la población residente y flotante hacia el patrimonio cultural que resguarda el Perímetro A y con ello se reclama el derecho al disfrute del mismo. Los habitantes de la Calle Belisario Domínguez no están en contra de la *modernización* de la calle y mucho menos del transporte. Se encuentran conscientes de que el espacio histórico debe ser *modernizado* y con esto, apoyan el cambio. No obstante, aquellos actores quieren formar parte de la transformación, ser tomados en cuenta y pertenecer a la imagen histórica que representa el centro de la ciudad.

### **4.3. Vivir la ciudad**

Desde el punto de vista cualitativo, la habitabilidad se puede denotar a partir de la evaluación de diversos indicadores sociales que muestren la calidad de las experiencias urbanas y de vida, así como de la relación que se tiene con el espacio habitado. Para Levy y Anderson, la «calidad de vida es una medida

compuesta de bienestar físico, mental y social, tal como la percibe cada individuo y cada grupo, y de felicidad, satisfacción y recompensa» (Ardila, 2003: 162-163). Como se ha mencionada en el apartado 2.9, la habitabilidad urbana está relacionada con la percepción en torno al espacio y aspectos como la identidad, la seguridad, la apropiación del espacio, entre otros ámbitos que determinan la calidad de ésta.

Las actuales condiciones de la calle Belisario Domínguez se describen a partir de un contraste de ámbitos que han permitido *mejorar* aspectos referentes a la imagen urbana, pero que, al mismo tiempo, han dejado abiertas diversas problemáticas y ocasionado algunas otras como la movilidad, al menos, en aquella calle. Parece que este tema es una de las materias más relevantes y a la vez más complejas que quedan por atender. En el intento se tomaron medidas que, de voz de los informantes, no han sido las más adecuadas a las necesidades que imperan en este espacio.

Habría que mencionar también que, junto con la problemática de la movilidad en la calle Belisario Domínguez, se encuentra relacionado el transporte colectivo, el tránsito peatonal, las nuevas formas de movilidad no motorizadas como la bicicleta, inclusive hasta para aquellos que se quedan en casa a realizar diversas labores.

Los informantes de la calle Belisario Domínguez exponen aspectos como la falta de participación ciudadana en la toma de decisiones dentro de las mesas de trabajo organizadas principalmente por Metrobús y la Secretaría de Obras. Por ésto y, como se ha mencionado al principio de este capítulo, el presente apartado se estructura en tres partes: 4.3.1. La importancia de la cohesión social en la participación ciudadana, 4.3.2. Encarecimiento del uso de suelo y el desplazamiento de habitantes y 4.3.3. Percepción de seguridad e inseguridad del espacio *rehabilitado*.

#### **4.3.1. La importancia de la cohesión social en la participación ciudadana**

Los acuerdos sociales para que exista la cohesión social se sostienen a partir de la lógica del respaldo de la sociedad en sí misma. Este sistema de acciones actúa entre los individuos de una comunidad para generar la organización social. Sin embargo, la cohesión será posible, sólo a través de la relación entre los miembros de aquella sociedad y las instituciones. El caso de la calle Belisario Domínguez y el proceso de gestión para las obras urbanas del Metrobús línea 4 es descrito desde la perspectiva de los narradores que colaboraron en esta investigación.

Los habitantes y comerciantes de la calle Belisario Domínguez reconocen la convocatoria a mesas de trabajo por parte de la Secretaría de Obras y Servicios (SOS) del GDF<sup>31</sup>, en donde dichas asambleas se usaron para informar a los vecinos de la calle, las acciones a realizar en el programa de intervención. Algunos de aquellos comentan las dificultades generadas en la organización entre comerciantes, habitantes y autoridades de las dependencias de gobierno; Metrobús, SOS., Autoridad del Centro Histórico, Autoridad del Espacio Público, entre otras.

Los narradores enfatizan la falta de veracidad en los acuerdos con las autoridades en las mesas de trabajo y señalan a las reuniones como una parte *protocolaria* en donde no se tomaron en cuenta opiniones de residentes. Esta situación lleva a reflexionar sobre el papel que ejercieron los coordinadores de las reuniones vecinales, así como en la verdadera capacidad de decisión que aquellos tenían sobre la línea 4 de Metrobús. A su vez, esto impidió la participación de vecinos y habitantes para poder intercambiar necesidades por una parte y por la otra, proponer soluciones que pudiesen negociarse para contribuir a generar medidas

---

<sup>31</sup> Secretaría de Obras y Servicios; SOS, ahora SOBSE y Gobierno del Distrito Federal; GDF, ahora la CDMX.

más adecuadas a las problemáticas habidas en la calle Belisario Domínguez y por supuesto a la gente que habita este espacio.

*llegaban y platicaban con nosotros pero, prácticamente no escuchaban en las, yo asistí a varias de esas reuniones de vecinos [...] «sí escuchamos a los vecinos y tomamos esta decisión, con base en eso», eso no pasa, eso realmente no pasa (C15).*

La cohesión social es fundamental para la participación ciudadana, tema indispensable que permite la creación de proyectos urbanos que integren soluciones a las diversas problemáticas. Sin embargo, diversas de las intervenciones en el Centro Histórico tienen intereses, acorde a los diferentes actores que están involucrados. Las complicaciones no sólo se dan a cargo de las dependencias de gobierno, sino que esto es posible también por la disposición de la población residente y flotante. Esto a su vez deviene de aquel imaginario que tacha las intenciones del gobierno contra la sociedad civil y ésta renuente ante propuestas de las administraciones. No obstante, este círculo se ha conjugado por ambas partes en el que ahora es complicado recobrar la confianza para poder plantear un acuerdo común.

Siguiendo este orden de ideas, las propuestas que se ofrecen a la *mejora* urbana, generalmente, son decisiones que han sido tomadas por las dependencias, con base en experiencias previas. En el caso de la línea 4 de Metrobús, vecinos sostienen que algunas de las acciones dieron respuesta positiva a problemáticas como la renovación de la infraestructura, la mayor iluminación en la calle, la presencia de policías y la mejora en la percepción de seguridad en el transporte público, Metrobús.

Cabe destacar que dentro de las acciones realizadas y que no tuvieron la misma respuesta de vecinos, fueron aquellas como la baja del comercio formal, la disputa por las plazas Santo Domingo y Conchita, la poca funcionalidad del

transporte público y la contaminación (auditiva y ambiental) generadas con la implementación del sistema B. R. T.

*Sí hubo cambios pero en la limpieza y cambió un poco ya no hay tanto ambulante, comercio ambulante, había más pero con eso los quitaron y la imagen, ¿no? [...] el metrobús... todo es sumamente improvisado, como ocurrencias, ¿no? O me parece como copias de otros países implementarlas con otras necesidades (C14).*

La participación y la organización ciudadana se vuelve fundamental en una sociedad activa porque influye en el tratamiento de los espacios en el momento de las intervenciones urbanas y también en su mejoramiento (Merton, 2002) REVISAR. La opinión de los usuarios de la línea 4 de Metrobús y habitantes de la calle Belisario Domínguez, estrictamente debería ser la que guíe las intervenciones destinados a las rehabilitaciones porque sólo de esta forma se puede saber con certeza las necesidades, dependiendo de los usos del espacio y la cultura de éste.

Asimismo, mencionar la importancia de cumplimiento de las expectativas con las acciones y proyectos urbanos. De esta forma sean generadores de soluciones pero también de satisfactores que creen estímulos sociales y culturales para la generación de la conciencia urbana, con ello, la creación de nuevos y mejores proyectos que promuevan una ciudad más equilibrada, armónica y justa no sólo para la atracción turística, sino principalmente para la población originaria y residente de las diferentes zonas del Centro Histórico.

#### **4.3.2. Encarecimiento del uso de suelo y el desplazamiento de habitantes**

El desplazamiento de la población por la mejora de los espacios urbanos en materia urbana ha sido uno de los puntos más trabajados, ya que el cambio de la ciudad a partir de la rehabilitación y remodelación, ha sido igual al incremento de la plusvalía y, por ende, el aumento de costos en rentas y diversos servicios. Es decir, los sectores vulnerables, en muchas ocasiones, tienden a buscar espacios que les permita vivir en condiciones de austeridad, tema que implica la carencia de servicios básicos como agua potable, drenaje y luz. La etapa de obras en la calle Belisario Domínguez implicó las obras para la rehabilitación de este eje y los espacios que lo componen. La premisa de este programa comenzó con la permuta del transporte público para generar conexiones directas y a manera de paseo desde el AICM hasta Buenavista atraer al sector turístico. Para complementar la intervención se incluyeron el rediseño de la imagen urbana con la remodelación de fachadas, adecuaciones de las secciones de calle, entre otras cuestiones. Estas remodelaciones han implicado cambios, que se reconocen por parte de los narradores como el mejoramiento de la calle porque aseguran que la nueva imagen del Centro Histórico les otorga un reconocimiento como parte importante de este espacio. En el siguiente discurso se interpreta un sentimiento de satisfacción, la dirección de las nuevas obras urbanas.

*sí se ve diferente, sí se ve mejor, me gusta cómo se ve, me atrae mucho la, la forma europea, digámoslo y como que han tendido a eso en la Ciudad de México a que se vea como las ciudades europeas, ¿no? Y bueno no es difícil por las construcciones que hay en el centro (C12).*

Las consecuencias que ha tenido esta situación han sido diversas; como el deseo de nuevos sectores de la ciudad por vivir esta zona histórica a través del cambio de lugar de residencia hasta la realización de las actividades de recreación. En otros casos, los vecinos argumentan que después de la restricción del paso para vehículos particulares, provocó por un lado la disminución en ventas y el cierre de diversos negocios y, por otro lado, la llegada de una nueva estrategia comercial, porque además de prohibir el paso de los automóviles, los usuarios son otros. Desde el cierre de imprentas, talleres de orfebrería y cantinas son los negocios que han cerrado a consecuencia de la falta de orientación para la integración a la nueva dinámica de la calle Belisario Domínguez.

El caso del Callejón del 57 fue una de las calles que se adecuaron como parte del Programa de Rehabilitación del Centro Histórico y a través de su modificación devinieron resultados similares a los comentados anteriormente. Una zona de habitación con edificios en condiciones cuestionables ha dado la pauta para la inversión inmobiliaria y la posible gentrificación que poco a poco desplazará a la población originaria y generalmente perteneciente a un sector económico bajo.

*Les decíamos que no queríamos el Metrobús porque ya no iba a pasar otra cosa más que ellos y sí, efectivamente a nosotros, al menos a mi, el negocio y creo que a varios de estos, sí nos perjudicó [...] pues digo, los negocios como ya no están tan florecientes, muchos se han ido, ya se han ido cerrando, han ido cambiando (A2).*

En relación con la vivienda, las entrevistas reflejan casos de desplazamiento por el aumento del valor del suelo. De acuerdo con la teoría de la plusvalía, el valor de uso indica incrementar un costo adicional por las mejoras producidas. Sin embargo, las consecuencias de un cambio radical han sido lamentables para algunos usuarios que tuvieron que abandonar los inmuebles en donde residían.

Cabe señalar que la zona nor-poniente es también una zona en donde se registra un mayor uso comercial, siendo en el aspecto habitacional, un área que está

subutilizada debido a que los inmuebles se encuentran destinados al uso del comercio en gran magnitud y al uso de aquellos para bodegas y áreas de guardado. La escasa vivienda acentúa la falta de vida barrial principalmente por las noches, lo que permite la ausencia de actividades y tránsito peatonal, fomentando una percepción de inseguridad por las noches.

*el centro necesita repoblarse porque eso va a traer más servicio [...] la gente que vive genera una actividad comercial en la noche y no la gente que es de tránsito (C14).*

Aspectos como la inseguridad acontecen con la falta de vida barrial porque la sociedad local genera una cultura en la que está inmersa una protección instintiva, sin acordarlo, los vecinos se convierten en los vigilantes de su espacio y una zona habitada genera mayor confianza en sus residentes.

#### **4.3.3. Percepción de seguridad e inseguridad del espacio intervenido**

Cuando se habla de la ciudad es imprescindible hablar de la seguridad, en parte, porque de ésta depende el comportamiento social en el espacio y por lo tanto, el futuro del mismo en relación con la ciudad. La percepción es el vínculo entre el usuario y el espacio. Esta define la calidad de la experiencia urbana y determina la calidad de vida y la habitabilidad en la ciudad.

La percepción de seguridad personal en la calle Belisario Domínguez está vinculada a dos vertientes. La primera de ellas se encuentra relacionada con los actos delictivos en la calle y en el transporte colectivo Metrobús y la otra es la seguridad personal en cuanto a los accidentes viales. La primera, es percibida por horarios. Por la mañana y por la noche, en horarios ya no laborales existe un imaginario de inseguridad porque el aspecto de la calle luce vacía, poca gente

transita en las banquetas, son momentos que después de las 6:00 o 7:00 pm han cerrado algunos comercios.

Por lo anterior, aquellos son horarios en los que se pueden presenciar el asentamiento de los indigentes, ya que por el día abandonan aquellos espacios y por las noches se reúnen para pasar la noche. Generalmente se trata de grupos que se establecen en puntos específicos de la calle Belisario Domínguez y del centro en general. En relación con el sub-apartado 4.3.1 se describen las consecuencias de la disputa por los diversos espacios de ésta calle y también algunas de las consecuencias generadas por los asentamientos de personas en condición de calle como el aspecto y la imagen de aquellos espacios que fortalecen la percepción de lugares inseguros. Con la intervención urbana se cambió el alumbrado y se iluminó la calle, al menos en el tramo de Eje Central a República de Brasil. Además, se instaló un circuito de vigilancia con videocámaras, así como el incremento de policías en las estaciones de Metrobús, aspectos que han contribuido a mejorar la percepción de seguridad.

*A mi me beneficia, en primera porque vivo enfrente del Metrobús, entonces las condiciones de mi calle se vuelven completamente diferente a las calles vecinas, hay más seguridad, hay iluminación (B10).*

Por el discurso de varios narradores se puede definir que la imagen urbana ha cambiado y con el nuevo aspecto dicen sentirse más seguros. No obstante diversos entrevistados aseguran que aún después de horarios de las 7:00 pm el entorno cambia a un espacio solitario e inseguro en donde los transeúntes se sienten vulnerables y amenazados de robo y asaltos.

*hay más seguridad, hay cámaras por todos lados y en los tiempos anteriores pues, no había tantas cámaras, no había tanta... nivel social, era más marginado todavía... ha subido la calidad, sí, pues eso es definitivo (A4).*

Muchas de las problemáticas de seguridad en el centro se ven interrumpidas en su solución porque la oferta de vivienda en la zona nororiente del centro se encuentra deshabitada debido a que los inmuebles se encuentran ocupados, en su gran mayoría, por negocios y bodegas que concentran mercancías en grandes escalas. Esta falta de vida nocturna provoca calles solitarias, la falta de servicios y negocios locales y con ello una práctica comercial y social de baja actividad.

En concordancia con lo anterior, algunos testimonios han mencionado el conflicto entre barrios populares del centro que generan disputas por diversas zonas de comercio pero también por zonas delictivas. Este tema es sabido por los residentes de la calle Belisario Domínguez. En algunos casos se dice haber presenciado o haber sido víctima de aquellos eventos. Sin embargo la percepción negativa de seguridad se refuerza porque la mayoría de los narradores hablan de experiencias que les han sido transmitidas por otros usuarios. En cuanto a la seguridad dentro del transporte colectivo Metrobús, también se explica que de acuerdo con los horarios de máxima demanda, son aquellos en los que los usuarios de Metrobús se sienten más vulnerables a los robos a mano de carteristas dentro de la unidad. Sin embargo, en las entrevistas se hace énfasis en que el servicio de transporte es mucho más seguro en comparación con los autobuses y microbuses concesionados que transitaban antes de la intervención y se resalta la preferencia de uso del Metrobús, en donde se reconoce que el cambio ha sido conveniente y en cuanto a la seguridad se percibe una mejora positiva.

*lo puedo ocupar [el Metrobús de la línea 4], es más ya hasta dejé mi coche, claro, uso más el Metrobús, el Metro sino la Ecobici, es más rápido manejarse así aquí en el centro, además es cómodo sí, y hay mucha seguridad. Es rápido, siempre y cuando no haya marchas porque se complica todo como todos los transportes, solo cuando son horas pico (A4).*

El segundo caso de percepción de seguridad está relacionada con accidentes viales, representa una problemática para los transeúntes debido a las altas

velocidades que usan las unidades de Metrobús. Esta situación ha provocado diversos accidentes en la calle porque, de acuerdo con lo expresado por informantes, la calle es transitada por personas de la tercera edad, niños y otros actores. De hecho, sobre la calle Belisario Domínguez, casi esquina con Eje Central se encuentra una secundaria, en donde la actividad aumenta en los horarios de las 7:00 am, de la 01:00 a 02:00 pm y a las 06:00 pm cuando los alumnos terminan las clases.

Asimismo, el tránsito de ciclistas se encuentra restringido en el carril del Metrobús. Aquella es una regla de aquél sistema que se ha establecido de acuerdo con la página oficial, con el argumento de evitar percances debido a las altas velocidades de este transporte.

*como está más libre ahora sí puedo andar en bici pero es más peligroso pues ya, ya el Metrobús ha provocado muchos accidentes, como es todo su carril de él pues luego no respeta, de hecho hace un mes atropellaron a un amigo en una moto y murió. Me ha tocado ver muchos atropellados o accidentes con los carros que no respetan el alto (A5).*

Sin embargo, el caso del Centro Histórico es distinto porque a la escala, tanto de los edificios como de las calles, otorga una percepción de confianza para transitar en calles como Belisario D., que a simple vista, parece ser una calle libre de autos, en diversos horarios, como se explica en el apartado 4.1.1. Pese a esto, se han presentado diversos casos de accidentes a diversos usuarios. El Metrobús representa un peligro para peatones y ciclistas.

## Conclusiones

La presente investigación ha abordado los diversos cambios y problemáticas en torno a la movilidad y el espacio público que afectan de manera directa a la calidad de vida de los habitantes de la calle Belisario Domínguez y usuarios de la línea 4 del Metrobús en el tramo de Eje Central a República de Brasil, después de su construcción. A lo largo de este estudio se han compilado teorías sobre los temas mencionados para identificar y analizar la incidencia del imaginario social en la apropiación del espacio público intervenido. Las reflexiones teóricas realizadas en torno a los conceptos principales de la investigación permitieron plantear el concepto de la Espacialidad de la Movilidad, a través del sistema de transporte colectivo MB, línea 4. Este concepto fue propuesto con la finalidad de tomarse como un indicador social que permita ser ligado a la calidad de vida en la ciudad y, por tanto, a la habitabilidad urbana.

Por un lado, se ha hablado del espacio público como aquel elemento generador de sentido y se ha hecho énfasis en la conceptualización de Bohigas: «el espacio público es la ciudad» (Cfr. 2.1), pero, cabe cuestionar, ¿cómo hacer ciudad en el espacio público? La conectividad es uno de los aspectos primordiales en su conceptualización. Este aspecto debe integrar la conectividad objetiva, materializada, así como la subjetiva: el tejido entre las percepciones en torno a los

espacios. El espacio público será entonces posible por aquellos vínculos generados con los demás espacios de la ciudad. Las representaciones sociales en torno al espacio público pueden regir los comportamientos y con esto el intercambio de ideas. Lo que se dice respecto al espacio y la experiencia vivida, definirán una representación social y por ende el uso del mismo.

Por el otro lado, se debe resaltar la importancia de analizar el imaginario social en los estudios sobre la ciudad y más aún en el nuevo urbanismo del diseño. Vale la pena retomar que el imaginario social se estructura a partir de dos vertientes: el imaginario instituido y el imaginario instituyente. Esta dinámica mantiene al imaginario social en constante transformación porque la inquebrantable comunicación y las experiencias vividas hacen posible su mutación. Debido a que la ciudad ofrece estos dos elementos y las significaciones son cada vez más efímeras, las intervenciones en la ciudad serían más certeras si estuviesen basadas en las significaciones sociales que le competen.

Es imprescindible transformar el imaginario social ya que vincula lo subjetivo y lo objetivo para buscar su materialización en los temas urbano y social. Es en este punto donde el proyecto urbano cobra valor. Los proyectos urbanos destinados a la movilidad y el transporte público representan correlaciones que tienen el potencial de formar dos interpretaciones. La primera, una vía de conectividad y continuidad entre diversas zonas de la ciudad. La segunda, aquellas líneas que sesgan un área de otra, es decir, vías divisorias. Esto depende de la comunicación ejercida entre la sociedad civil y las autoridades encargadas de realizar dichas intervenciones y proyectos. Aquellas decisiones, en estricto sentido, deben estar fundamentadas en resolver problemáticas básicas de los usuarios del punto de estudio, que garanticen posibilidades, más que impedimentos urbanos. Asimismo, las intervenciones deben trascender a verdaderos proyectos urbanos que cedan el desarrollo de la ciudadanía y por ende de la ciudad.

Lo anterior se conjuga directamente con el planteamiento de nuestro caso de estudio en relación con la espacialidad de la movilidad porque refiere a un sistema de transporte que tiene el potencial, por un lado, de presenciar diversos momentos de la ciudad porque reúne dos entornos: el *afuera* (la ciudad) y el *adentro* (el Metrobús), ambos de uso público. Esta interrelación brinda multiplicidad de paisajes y prácticas urbanas que hacen posible la vinculación de los usuarios con la ciudad y, a su vez, la generación de reflexiones, no sólo relacionadas con el comportamiento en el transporte, sino también con el comportamiento en la ciudad. Por el otro, el de la transformación del entorno urbano de la calle Belisario Domínguez, lo que posibilita la transformación del imaginario de los habitantes en relación con la calidad de vida.

En este estudio se puede concluir que la intervención urbana de la calle Belisario Domínguez ha provocado una arteria que permitió *abrir*, en parte, la zona nor-oriental del Centro Histórico. Asimismo, ha permitido el ingreso de diversos sectores de la ciudad a la zona norte del Centro Histórico, debido a la adaptación de unidades con destinos hacia San Lázaro y el AICM. Esto ha permitido que usuarios del Metrobús y peatones observen lo que pasa en las calles, lo que a su vez puede generar la reflexión social. La constante circulación de los transeúntes y las múltiples actividades de comercio y servicios de esta calle conllevan una percepción de seguridad porque se experimenta la percepción de ser observados y en parte, estar protegidos, lo que les da una seguridad y confianza en el espacio.

Asimismo, la línea 4 del Metrobús ha habilitado una forma de adentrarse en aquella zona del centro, para mirarla desde cerca y desde dentro. La transformación de la calle ha sido positiva con el mejoramiento de su imagen, al igual que negativo debido a la forma operativa del propio transporte, trayendo consigo estrés para sus usuarios y para los habitantes de la calle estudiada. A pesar de que la implementación del Metrobús indujo a la sustitución del transporte colectivo de autobuses y microbuses y con esto la disminución del

tránsito vehicular, se reconoce, por parte de los habitantes que las unidades de Metrobús han ocasionado un nuevo caos vehicular, puesto que, en diversos horarios, las unidades de este sistema de transporte se aglomeran en la calle al sobrepasar la demanda permitida de autobuses. Esto incide directamente, por una parte, en la calidad de vida de habitantes y comerciantes a causa del constante ruido de los dispositivos y, por la otra, en los usuarios de éste transporte, porque la acumulación de unidades incita el tránsito lento, afectando los tiempos de traslado.

Lo anterior se sustenta en uno de los puntos principales de esta investigación: la importancia de la calidad en la experiencia de viaje, porque esto es elemental para permitir la reflexión del usuario en torno al Metrobús y su funcionalidad en la experiencia de ciudad. Por otro lado, los residentes y usuarios de la calle Belisario Domínguez perciben al Metrobús como un transporte inseguro. Una de las principales características que engloba la espacialidad de la movilidad, se rige en la correlación armoniosa entre el peatón, el espacio público y transporte colectivo. Los inconvenientes que genera éste transporte colectivo en cruces y sendas peatonales impide la apropiación del transeúnte.

De acuerdo con los narradores, el mejoramiento de la imagen urbana les ha permitido modificar positivamente la percepción en cuanto al espacio que habitan. No obstante, se trata de un imaginario compuesto por dos perspectivas; la primera, en el sentido de la redignificación espacial, principalmente en la imagen urbana que les ofrece un bienestar emocional, porque este aspecto se encuentra ligado al imaginario social de la calidad de vida. La segunda parte conlleva la conciencia de las problemáticas persistentes detrás de la escenografía del espacio *rescatado*.

El caso de la línea 4 del Metrobús ha permitido cambiar el imaginario social del transporte colectivo, en esta parte del centro. Indagar en la conciencia social de los narradores permitió conocer sus expectativas en torno al Metrobús. Asimismo,

conocer los aspectos fundamentales que quedan por atender, por ejemplo: 1. la inversión de tiempos extras; 2. los retrasos de las unidades, 3. la saturación de autobuses, 4. la poca accesibilidad y conectividad con otras vías de comunicación, 5. el tránsito vial por la desorganización de tiempos y horarios y finalmente, 6. la falta de centro de recarga de tarjetas de pago.

Por otra parte, el tema de la velocidad del Metrobús en este espacio implica dos interpretaciones: la de usuarios y la de residentes de la calle Belisario Domínguez. Para los primeros, el transporte no cumple con las expectativas en cuanto al tiempo invertido en cada traslado, mientras que para los residentes se basa en una disputa constante por el espacio porque se sienten invadidos por el Metrobús, causante del ruido de las unidades. La falta de un ambiente tranquilo que permita además de sentirse seguro, poder sentirse relajado en un entorno que posibilite la contemplación. Además, el Metrobús ha ocasionado diversos percances viales en donde se han visto afectaciones urbanas y humanas, debido a la falta de organización y funcionalidad del mismo.

La velocidad del Metrobús fue un tema abordado en las mesas de trabajo a cargo de las instituciones correspondientes. En éstas se determinó la velocidad máxima de las unidades, 30km/h, debido a las actividades realizadas en la calle Belisario Domínguez, además de la afluencia peatonal y también a causa de su nueva composición física, una calle de un solo nivel que ha desaparecido las banquetas con el objetivo de otorgar espacios más confortables a usuarios. No obstante, hoy en día, en horarios de baja demanda, el abuso de la velocidad no sólo lo hace el Metrobús, sino las patrullas, camionetas de granaderos y ambulancias que transitan de manera constante sobre éste espacio a velocidades que rebasan las permitidas y establecidas por las mismas autoridades e instituciones responsables. La falta de credibilidad en las instituciones ha sido un pretexto de las mismas para no incluir a los afectados en la toma de decisiones y asumir intervenciones que no corresponden a las actividades y prácticas de residentes y además que inhiben la participación ciudadana. Esto ha provocado opiniones

negativas de la calle, debido a que la intervención urbana y la operatividad del transporte no son congruentes. Por una parte, porque los cambios físicos se realizaron con la premisa de ceder el espacio al peatón a través de una intervención semipeatonal de la calle Belisario Domínguez. Por la otra, el constante tránsito de autos privados que impide el tránsito peatonal seguro, a pesar de la semaforización instalada. La disputa por esta calle es un tema que es soslayado a pesar de los accidentes que se han registrado en esta zona, relacionados con el Metrobús.

Todas estas observaciones se relacionan también con la concesión del transporte público a empresas privadas. Esta decisión ha sido trascendente porque a pesar de haber cedido el transporte público a la iniciativa privada, el servicio del Metrobús no ha sido el esperado. Las expectativas de la inversión privada conllevan un imaginario social que asume la calidad del servicio en las intervenciones. Sin embargo, la operatividad de éste transporte no ha respondido a aquellos intereses. Por el contrario, se puede determinar que éste ha sido diseñado para pagar por la experiencia de calidad en el transporte colectivo. Esto se menciona porque la oferta del metrobús con destino al Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (con estación en San Lázaro) suelen transitar con mayor frecuencia, en comparación con las unidades de servicio ordinario con destino a San Lázaro.

A diferencia del metrobús ordinario, el metrobús con destino al AICM se plantea con el objetivo de abrir el Centro Histórico al turismo y el transporte colectivo sea un medio que posibilite el incremento en la economía local. No obstante, la poca demanda de turistas de este transporte ha incitado a los locales a preferir pagar el precio de una unidad especial a pagar el costo de una unidad ordinaria. Es decir, existe un imaginario basado en que la calidad de viaje en el transporte colectivo es posible sólo cuando una cantidad mínima de usuarios lo usa. El Metrobús de la línea 4 representa un transporte que a partir de un panorama construido provoca que los usuarios deseen pagar más para obtener un mejor servicio.

De manera paralela, la operatividad del Metrobús no sólo cedió el transporte público, sino también impuso la prohibición al paso de vehículos particulares, mismo que ha causado situaciones como 1. La disminución de las ventas para diversos de los comerciantes de la calle Belisario Domínguez, y 2. Fomentó la corrupción, ya que es difícil para los proveedores y compradores el ingreso en automóvil en esta zona. Con esta medida se vuelve difícil acceder a esta calle a realizar actividades comerciales porque implica un esfuerzo humano, antes resuelto con el uso del automóvil. Además, la presencia de los policías genera una desconfianza para los usuarios porque se menciona que ellos provocan actos de corrupción al crear estrategias para levantar multas injustificadas. Un ejemplo es la *comunicación intencionalmente interrumpida* entre policías, es decir, se permite a los vehículos circular por tramos la calle Belisario Domínguez, para que esto sea posible, los policías deben comunicarse entre sí para lograr el objetivo. Sin embargo, en muchos casos este objetivo no se realiza adecuadamente, lo cual permite levantar multas injustificadas.

Otra de las problemáticas de la calle Belisario Domínguez y del centro de la Ciudad de México es la presencia del comercio que ha desplazado a la vivienda y la dinámica barrial. Ya se ha mencionado en apartados anteriores que el comercio ha ganado lugar en el Centro Histórico, mediante la ocupación de edificaciones, algunas de ellas catalogadas. En gran parte, el valor histórico del patrimonio construido se ha deteriorado de manera gradual, cediendo el espacio a actividades de comercio informal y fomentando la especialización del centro, mismo que ha pausado la habitabilidad en este espacio. Se debe dejar claro que una acera amplia no incita a todos a caminar y a hacer recorridos por placer, en algunos casos, el espacio se interpreta como una oportunidad para el comercio ambulante.

Cabe mencionar que la actividad habitacional permite sostener la economía local y también las prácticas culturales. Asimismo, la actividad barrial diurna y nocturna construyen vínculos sociales y fortalecen la percepción de seguridad y

de protección vecinal. Hoy en día la calle Belisario Domínguez, y la zona nor-oriental del centro sufren una ausencia barrial que impide su desarrollo como parte sustancial de la ciudad. Por tanto, mientras no se determinen reformas y políticas que apuesten por la repoblación, que integren los diversos sectores sociales, el patrimonio histórico de esta zona se irá perdiendo.

A pesar de que la intervención en esta calle se ha enfocado principalmente en cuestiones de diseño urbano, el imaginario social en torno a su imagen se encarga de regir las percepciones sociales. El sentido de orden crea satisfacciones e induce a la población residente y flotante a un sentido de estabilidad emocional. Este aspecto tiene una influencia importante en la paulatina transformación de la percepción de seguridad. Como se ha mencionado en el análisis, el seguimiento a la intervención urbana de la calle Belisario Domínguez se ha visto sesgado en cuanto a su mantenimiento. Es decir, más que una intervención técnica, debe traducirse a un seguimiento social que cubra las necesidades básicas de los afectados por las obras de intervención con la finalidad de mejorar el espacio y de brindar calidad de vida. El reto es elaborar proyectos urbanos integrales de movilidad que sumen reformas sociales direccionadas al beneficio de la ciudadanía. Asimismo, construir espacios urbanos integradores con el potencial de ser apropiados, que generen y mantengan percepciones, no sólo positivas en cuanto a su imagen, sino que se encuentren relacionados con la memoria y la cultura. Este objetivo debe tener dos partes: las instituciones y la sociedad civil, sin embargo, la reflexión siempre nos lleva más allá de sólo los temas urbano y social y nos muestran rezagos políticos, culturales, económicos y hasta filosóficos que hay que resolver para poder mirar a la sociedad, a la ciudad y sus dinámicas como elementos orgánicos que deben ser constantemente transformados.

## **Limitaciones y futuras investigaciones**

Entre las principales restricciones de la presente investigación se mencionan algunas. La primera de ellas fue no disponer del tiempo suficiente para llevar a cabo una investigación tan amplia como requería la totalidad de la línea 4 del Metrobús, en sus dos rutas. Debido a esto, el estudio tuvo que delimitarse a sólo un tramo de la calle Belisario Domínguez. Sin dudas sería interesante poder conocer el imaginario social sobre éste transporte, en otros cuadrantes del Centro Histórico, inclusive de otras delegaciones de la Ciudad de México y saber de qué manera, el Metrobús, vincula varias delegaciones.

Otra de las limitaciones que encontramos en el proceso fue la de no poder realizar las entrevistas a comerciantes o empleados, fuera de su lugar de trabajo y en muchos casos éstas se aplicaron sin realizar una cita previa. Algunos de los narradores decían no tener confianza de asistir a un lugar distinto de su empleo, a pesar de que los lugares propuestos eran cafeterías o plazas de la calle Belisario Domínguez. Sin embargo, las entrevistas se realizaron conforme lo planeado en el guión y tratamos de apegarnos al programa realizado previamente.

En cuanto a las futuras investigaciones, sería interesante complementar esta investigación con la técnica de grupos de discusión. De esta forma profundizar en la conciencia social de los narradores no sólo desde su reflexión individual sino conocer una reflexión colectiva del estudio de caso. Por otra parte, la presente investigación demanda extender la reflexión sobre el concepto propuesto: La Espacialidad de la Movilidad. Es decir, podría este estudio ampliarse a otras líneas de Metrobús, para estudiar si esta apropiación puede generarse en otros puntos de la ciudad con otros entornos.

## Referencias Bibliográficas

### DOCUMENTOS IMPRESOS LIBROS

**ALCOCK**, A., Bentley, I., McGlynn, S., Murrain, P., & Smith, G. (1999). *Entornos Vitales Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano. Manual práctico*. Barcelona: Gustavo Gili.

**AGUILAR**, A., Graizbord, B., & Sánchez-Crispín, Á. (1997). *Política pública y base económica en seis ciudades medias de México*. México: Colegio de México.

**ASCHER**, F. (2004). *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza.

**BELINSKY**, J. (2007). *Lo imaginario: un estudio*. Buenos Aires: Ediciones nueva visión.

**BORJA**, J. y. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.

**CHOAY**, F. (1970). *El urbanismo utopías y realidades*. Barcelona: Lumen.

**CHOAY**, F. (1993). *Alegoría del Patrimonio*. Madrid: Arquitectura viva No. 33.

**FLICK**, U., (2012), *Introducción a la Investigación Cualitativa*, Madrid: Ediciones Morata.

**GARCÍA**, C. (2004). *Ciudad Hojaldre*. Barcelona: Gustavo Gili.

**GRAIZBORD**, B. (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: Colegio de México.

**HERNÁNDEZ**, R., Fernández C., Baptista P., (2001), *Metodología de la investigación*, México: Mc Graw Hill.

**KOOLHAAS**, R. (2004). *Delirio de Nueva York*. Barcelona: Gustavo Gili.

**KOOLHAAS**, R. (2007). *Espacio basura*. Barcelona: Gustavo Gili.

- LARA**, H. P., & Louis, R. (2008). *El arte decaminar*. México: UNAM.
- LEACH**, N. (2001). *La an-estética de la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- MOSCOVICI**, S. (1961). *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Presses Universitaires de France.
- PAQUETTE**, C. (2008). El Metrobús en el contexto de la redensificación urbana: implicaciones y oportunidades. En C. E. Salazar, & J. L. Lezama, *onstruir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*. (págs. 195-240). Ciudad de México: El Colegio de México A. C.
- TENA**, R. (2007). *Ciudad, cultura y urbanización. Conceptos y métodos de análisis urbano*. México: Plaza y Valdés
- UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO**, 2012. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. Corredor Cultural Regina. Martínez, A en Seminario Permanente, Centro Histórico de la Ciudad de México. V. 2 (Vol. 2, pág. 145).
- UNAM**, 2012. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. El Cuadrante Sur Oriente. Flores, A en Seminario Permanente, Centro Histórico de la Ciudad de México. V. 2 (Vol. 2, págs. 35-42).
- UNAM**, 2012. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. La negociación jurídica del derecho a la ciudad: los ambulantes y el Centro Histórico de la Ciudad de México. Meneses, R. en Seminario Permanente Centro Histórico de la Ciudad de México V. 2 (Vol. 2, págs. 9-34).
- UNAM**, 2010. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. La función habitacional del Centro. Suárez, P. En Seminario Permanente Centro Histórico de la Ciudad de México V. 1 (Vol. 1, págs. 35-52). Ciudad de México, México: PUEC-UNAM.
- UNAM** 2010. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. Pasado, Presente y Futuro del Centro Histórico de la Ciudad de México. Cortés, R., & Cejudo, C. en Seminario Permanente, Centro Histórico de la Ciudad de México V. 1 (Vol. 1, págs. 146-166). Ciudad de México, México: UNAM.
- UNAM** 2010. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. La función habitacional del Centro. Suárez P. en

Seminario Permanente, Centro Histórico de la Ciudad de México V. 1 (Vol. 1, págs. 35-52).

**UNAM** 2010. *Programa de intervención del espacio urbano en el Centro Histórico de la Ciudad de México*. Algunas conclusiones sobre la transformación del barrio del raval en Barcelona (1980-2005). Subirats, J. P. en Seminario Permanente, Centro Histórico de la Ciudad de México V. 1 (Vol. 1, págs. 166).

**TAYLOR** S. J. & Bogdan (1987), *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*, Barcelona: Paidós.

**TELLO**, N. (2003). *Cornelius Castoriadis y el imaginario radical*. Madrid: Campo de ideas.

#### CAPÍTULOS DE LIBROS

**ALGUACIL**, G. J. (s,f de julio de 1998). *Calidad de Vida y Praxis Urbana. Nuevas iniciativas de gestión ciudadana en la periferia social de Madrid*. Madrid.

**SANTOS**, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo, razón y emoción*. Barcelona: Ariel.

#### DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

##### ARCHIVO ELECTRÓNICO

**AUGÉ**, M. (27 de Noviembre de 2009). El viajero subterráneo. Un etnólogo en el metro. [En línea]. Xalapa, Veracruz, México: Al fin libre. Ediciones digitales.

**BOHIGAS**, O., (1999). *La arquitectura del espacio público: formas del pasado, formas del presente*. Andalucía: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

**CARRIÓN**, F. (s.f.). *Espacio público: punto de partida para la alteridad*.

**CASTILLO**, H., Navarro, B., Perló, M., Plaza, I., Wilk D. y Ziccardi, A. (Sin fecha). *Ciudad de México: Retos y propuestas para la coordinación metropolitana*. Ciudad de México.

**DÁVILA**, J. D. (2012). *Movilidad Urbana y Pobreza. Aprendizajes de Medellín y Soacha Colombia*. Medellín, Colombia: The Development Planning Unit, UCL | Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional de Colombia Sede Medellín.

**DIAZ**, D. (2013). *Maurice Halbwachs y los marcos sociales de la memoria (1925). Defensa y actualización del legado durkheimniano: de la memoria bergsoniana a la memoria colectiva*. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. Buenos Aires: acta academica.

**FERNÁNDEZ**, L., (2006). *¿Cómo analizar datos cualitativos?*, Institut de Ciències de l'Educació. Universitat de Barcelona, Octubre, Barcelona.

**FOUCAULT**, M. (1997). Verdad y poder. En J. A. Frapolli, *Teorías de la verdad en el siglo XX*. Madrid: Tecnos.

**FRATARELLI**, N. (2011). La ciudad mediática: El espacio público como amenaza. *Contratiempo*, 57-61.

**GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO** (2011). *Plan Integral de Manejo del Centro Histórico de la Ciudad de México (2011-2016)*.

**HERNÁNDEZ**, C. (2001). Reseña de: «La naturaleza del espacio» de Milton Santos. *Economía, Sociedad y Territorio*, 379-385.

**INEGI**. (2007). *INEGI*. Obtenido de [http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007\\_Encuesta\\_Origen\\_Destino\\_INEGI.pdf](http://bicitekas.org/wp/wp-content/uploads/2013/07/2007_Encuesta_Origen_Destino_INEGI.pdf)

**JANS**, M. (2009). Movilidad urbana: en Camino a Sistemas de Transporte Colectivo Integrados. *AUS* (6), 6-11.

**JIRÓN**, P., Imilan, W., & Iturra, L. (2012). Saber viajar en el metro de Santiago. La apropiación de lo público. *Revista Ciudad y Arquitectura*, 111-115.

**JUÁREZ**, R. J., Arciga, B. S., & Mendoza, G. J. (2012). Memoria colectiva. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa.

**KORSTANJE**, M. E. (23 de julio - diciembre de 2013). *Homo mobilis La nueva era de la movilidad*. Recuperado el 11 de diciembre 2015, de [redalyc.org: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74730577012>](http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74730577012) ISSN 0188-7017

**LANDÁZURI, A.** (2004), *Algunos factores físicos y psicológicos relacionados con la habitabilidad interna de la vivienda*, en Medio ambiente y comportamiento Humano, Resma, 89-113.

**LEFEVBRE, H.** (s.f.).

#### ARTÍCULOS DE REVISTA ELECTRÓNICA

**ARDILA, Rubén** (2003). *Calidad de vida, una definición integradora*. Bogotá. Revista Latinoamericana de Psicología. Vol. 35 No. 2, pp. 161-164.

**DELGADILLO, V.** (2008). Mejoramiento en las áreas urbanas centrales de América Latina. Del combate de tugurios a la rehabilitación habitacional progresiva. *Revistainvi* , 23 (63), 89-120.

**EGÜEZ, P.** (2003). Reseña de «Ideología, una aproximación multidisciplinaria» de Teun van Dijk. *ICONOS Revista de Ciencias Sociales* (16), 154-156.

**GARCÍA, N.** (1996). Público-privado: la ciudad desdibujada. *Alteridades* , 5-10.

**LANGE, V. C.** (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. *INVI* , 26 (71), 87-106.

**MAYORGA, M., & Fontana, M.** (2012). Espacios de centralidad y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos de cenralidad urbana. *Bitácora Urbano Territorial* , 21 (2), pág. 39.

**MEDINA, A. R.** (2012). Imaginario sociopolítico del inmigrante latinoamericano en Cataluña. *Imagonautas* 1 (2) ISSN, 107-129.

**MÉNDEZ, A.** (2009). La dialéctica entre interior y exterior en el espacio público . *CIDOB d'Afers Internacionals*, 67-87.

**MENDOZA-Hauchecorne, E.** (2013). La movilidad urbana como 'modus operandi' que edifica las ciudades. *Economía, Sociedad y Territorio* , 571-575.

**MERTON Robert K.** (2002) *La división del trabajo social de durkheim*. Madrid, España Revista Española de Investigaciones Sociológicas No. 99, julio-septiembre, pp. 201-209.

**MORENO, O. S.** (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa* , III (II), 47-54.

**PAQUETTE, V. C., & Yescas, S. M.** (2009). Producción masiva de vivienda en Ciudad de México, dos políticas en debate. *Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos* (3), 15-26.

**PEÑA, F. M.** (2003). Dinámicas de actores y sistema de transporte urbano: El caso de Curitiba, Brasil. *REVISTA URBANO* (7), 59-62.

**URRIETA, S.** (2006). Usos y calidades del espacio público. *Esencia y espacio*, 5-9.

**VERA, H.** (2002). El alma está en el mundo. *Sociológica* , 103-121.

**VIDAL, T., & Urrútia, E.** (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de psicología* , 36, 281-297.

#### PÁGINAS WEB

**GÓMEZ, J.** (s.f.). *ateo.wikispaces.com*. Recuperado el 15 de julio de 2015, de [http://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprensión+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+\(Juliana+Gómez\).pdf](http://ateo.wikispaces.com/file/view/El+problema+de+la+movilidad+urbana+y+su+comprensión+desde+el+punto+de+vista+evolutivo+(Juliana+Gómez).pdf)

**GONZÁLEZ, G. I.** (2012). En el corazón de la capital. *Construcción y Tecnología en Concreto* , 2 (8), 16-21.

**HABERMAS, J.** (1989). *blogs.enap.unam.mx*. Obtenido de [http://blogs.enap.unam.mx/asignatura/alejandro\\_valenzuela/wp-content/uploads/2012/02/LA-ESFERA-DE-LO-PUBLICO\\_HABERMAS.pdf](http://blogs.enap.unam.mx/asignatura/alejandro_valenzuela/wp-content/uploads/2012/02/LA-ESFERA-DE-LO-PUBLICO_HABERMAS.pdf)

**HEIDEGGER, M.** (s,f de s,f de 1999). *El concepto de tiempo*. Recuperado el 12 de enero de 2016, de s,n: <http://190.186.233.212/filebiblioteca/Ciencias%20Sociales/Martin%20Heidegger%20-%20El%20Concepto%20de%20Tiempo.pdf>

**HEREU, J.** (2009). <http://www.anycerda.org/web/es/>. Obtenido de ANY CERDÁ: <http://www.anycerda.org/web/es/any-cerda/fa-150-anys/el-pla-cerda>

**MUÑOZ**, Z. D. (Noviembre de 2013). *Imaginario en movimiento. Análisis de tramas de sentido en el transporte público de Santiago de Chile*. Recuperado el 12 de Agosto de 2015, de Adademia: [https://www.academia.edu/5503189/Imaginario\\_en\\_movimiento\\_Análisis\\_de\\_tramas\\_de\\_sentido\\_en\\_el\\_transporte\\_público\\_de\\_Santiago\\_de\\_Chile](https://www.academia.edu/5503189/Imaginario_en_movimiento_Análisis_de_tramas_de_sentido_en_el_transporte_público_de_Santiago_de_Chile)

**MUXÍ**, Z., & Montaner, J. (04 de Abril de 2010). *Vitruvius*. Obtenido de Vitruvius: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/drops/10.031/3357>

**NAVASCUES**, P. (s.f.). *oa.upm.es*. Obtenido de [http://oa.upm.es/7682/1/Villa\\_28.pdf](http://oa.upm.es/7682/1/Villa_28.pdf)

**PRADILLA**, C. E. (s,f de s,f de s,f). Recuperado el 07 de 06 de 2016, de Los Centros Históricos en las Metrópolis de Hoy.: [emiliopradillacobos.com](http://emiliopradillacobos.com)

**SEMOVI**. (s.f.). <http://www.semovi.df.gob.mx/>. Recuperado el 15 de Junio 2015, en:[http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico\\_.html](http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_.html)

**UNIKEL**, L. (5 de Marzo de 2009). *La Dinámica del Crecimiento de la Ciudad de México*. Obtenido de etnografía urbana: <https://etnografiaurbana.files.wordpress.com/2010/06/luis-unikel.pdf>

TESIS

**MEDINA**, A. R. (2011) *Imaginario Sociodiscursivo en la Inmigración Latinoamericana de Catalunya: Propuesta para la Gestión de la Diversidad* (tesis de doctorado) Universitat Pompeu Fabra.

# **ANEXOS**

INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN

## Guía de entrevista

1. ¿Cuál era tu opinión sobre la calle Belisario Domínguez antes de que se incorporara la línea 4 del Metrobús?
2. Y ahora que ya está instalada la línea, ¿cambió tu opinión?
3. ¿Por qué crees que haya cambiado?
4. Respecto a las plazas la Conchita, Santo Domingo, ¿de qué forma crees que haya cambiado?
5. ¿Cómo usas estos espacios?
6. ¿Qué vivencia recuerdas en aquellos lugares?
7. ¿Por qué te gusta/no te gusta vivir/trabajar/estudiar en esta calle?
8. ¿Qué significa para ti?
9. ¿Qué eventos culturales se realizaban en esas plazas, antes del Metrobús? ¿se realiza alguna después de su implementación?
10. ¿Participaste en algún evento cultural? ¿por qué?
11. ¿Qué cambios hubo a partir de la línea 4 del Metrobús?
12. ¿Por qué crees que cambiaron?
13. ¿Cuáles son las afectaciones que se causaron a los habitantes/comerciantes/estudiantes de esta calle?
14. ¿A ti de qué manera te favoreció /afectó el Metrobús?
15. ¿Qué piensas de que el Metrobús pase en esta calle del Centro Histórico?
16. ¿Por qué crees/no crees que la línea 4 del Metrobús haya solucionado problemas de tránsito en la calle Belisario Domínguez?
17. ¿Usas la línea 4 del Metrobús?
18. ¿Por qué usas el Metrobús y no el Metro u otro tipo de transporte?
19. ¿Cuáles son las oportunidades que ofrece el Metrobús al usarlo?
20. ¿Qué te gusta/no te gusta de viajar en Metrobús? ¿por qué?
21. ¿Has usado el Metrobús sólo para dar un paseo en él? ¿por qué lo has/no lo has hecho?
22. ¿Qué recuerdo tienes, que hayas experimentado al viajar en esta línea?
23. ¿Y eso de qué manera hizo que cambiaras tu opinión sobre esta línea del Metrobús?
24. ¿Cuánto tiempo pasas en un trayecto?
25. ¿Qué piensas acerca de eso?
26. ¿Qué es lo que reflexionas cuando viajas en Metrobús?

27. ¿De qué manera crees que influye la experiencia de tus viajes en las reflexiones que haces cuando estás viajando en Metrobús?
28. ¿Cómo aprovechas tu tiempo mientras realizas este recorrido? ¿por qué haces eso y no otra cosa?
29. ¿Cómo es tu experiencia al viajar en este transporte?
30. ¿Cómo notas que es la actitud de las personas dentro del Metrobús?
31. ¿Qué has observado que hacen? ¿qué es lo que pasa allí adentro?
32. ¿por qué crees que lo hacen?
33. ¿Cómo es tu trato con las personas que coincides en un viaje por Metrobús?
34. ¿Por qué crees que sea sí?
35. ¿Qué has visto que pase afuera del Metrobús, cuando lo estás usando?
36. ¿Por qué crees que cuando viajas en Metrobús, reflexionas más/menos sobre la ciudad?
37. ¿Crees que al viajar en Metrobús has podido conocer otros lugares de la ciudad?
38. ¿Por qué crees que con el Metrobús puedes ingresar a lugares que nunca habías pensado ingresar?
39. ¿Por qué crees que tienes/no tienes una mejor calidad de vida, al usar el Metrobús?
40. ¿De qué forma te beneficia/perjudica usarlo?
41. ¿Por qué crees que el Metrobús provoca la construcción de más espacios abiertos, parques, plazas públicas?
42. ¿Qué modificarías de tu experiencia de viajar en el Metrobús? ¿Por qué?

## Tipología de narradores

Tipología	Justificación de la tipología	Clave	Descripción	Edad	Género	Ocupación
A	Residente, estudiante, empleado, comerciante, obrero, entre otros usuarios que de manera constante realizan actividades en este punto	A-1	El informante reside en Aragón, en el municipio de Ecatepec. Usa auto para desplazarse. Antes del Metrobús, el recorrido que hacía hacia la calle Belisario era de 30min y después se incrementó a 1:30 hr.	55	M	Docente
		A-2	El lugar de residencia del narrador se encuentra en Azcapotzalco. El se desplaza diariamente en su auto para ir a trabajar a la calle de Belisario Domínguez. Subraya que instalado el Metrobús y las restricciones de la calle, tiene que llevar a domicilio los trabajos para no perder a sus clientes.	71	M	Comerciante
		A-3	Habitante y comerciante de la calle Belisario Domínguez.	53	M	Comerciante
		A-4	El narrador es habitante del Centro Histórico y tiene su negocio de internet en la Calle Belisario Domínguez.	48	M	Prestador de servicios

Tipología	Justificación de la tipología	Clave	Descripción	Edad	Género	Ocupación
B	Aquellas personas que hacen uso, de manera constante en la ruta norte del metrobús para desplazarse hacia otros puntos de la ciudad y que se encuentren conectados por esta calle del centro.	B-6	La narradora es empleada de la Escuela Secundaria Adriana García de la calle Belisario D. Usa el Metrobús diariamente para desplazarse en los trayectos: casa-trabajo-casa.	36	F	Secretaria
		B-7	La informante es empleada del Palacio de Bellas Artes y usa el Metrobús para poder desplazarse hacia su lugar de vivienda en Eduardo Molina, Del. GAM y hacia su empleo.	26	F	Funcionaria pública
		B-8	El informante trabaja en un taller de niquelado. Su lugar de residencia está ubicado en Aragón en el municipio de Ecatepec de Morelos en Estado de México.	30	M	Prestador de servicios
		B-9	El informante es empleado de una farmacia en la esquina de Belisario Domínguez y el Eje Central.	28	M	Empleado
		B-10	El informante usa el Metrobús para abastecerse. Es prestador de servicios y comerciante de una imprenta en la calle Belisario D.	48	M	Comerciante

Tipología	Justificación de la tipología	Clave	Descripción	Edad	Género	Ocupación
C	Aquellas personas que realizan sus actividades diarias en la calle Belisario Domínguez y que utilizan la línea 4 del Metrobús para llegar o salir de la calle Belisario Domínguez.	C-11	El informante tiene una imprenta en la calle Belisario Domínguez en el tramo de Isabel la Católica y Bolívar.	57	M	Empleado
		C-12	El informante atiende una sastrería. Reside en el mismo edificio desde los años 70's. Éste se encuentran Belisario Domínguez, entre Allende y Eje Central.	55	M	Prestador de servicios
		C-13	La informante es ama de casa. Vive con su esposo, hijas y su suegra que usa silla de ruedas. Cuenta su experiencia urbana al salir con ella a la calle intervenida.	28	F	Ama de casa
		C-14	David es dueño de una cafetería en la Plaza 23 de mayo en el mismo edificio en donde vive. Utiliza el Metrobús para abastecer su negocio	53	M	Prestador de servicios.
		C-15	La narradora es maestra. Vive y trabaja en la calle Belisario Domínguez. Usa el Metrobús como medio principal de transporte.	65	F	Docente