

**INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE**  
**Departamento de Estudios Socioculturales**

**PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)**  
**Programa de Construcción de Opinión Pública e Incidencia en los Medios**

**Mirar la ciudad con otros ojos. Memorias e identidades**



**La vida en las calles del AMG**  
**Cómo se vive en distintas zonas de Guadalajara**

**PRESENTA**

María José Fuentes Gómez  
Licenciatura en Arquitectura

Profesor PAP: Rogelio Villarreal Macías  
Asesor de productos audiovisuales: Andrés Villa Aldaco

Tlaquepaque, Jalisco, Primavera de 2023

## ÍNDICE

REPORTE PAP	2
Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional.....	2
Resumen .....	2
1. Introducción .....	3
1.1. Objetivos .....	4
1.2. Justificación.....	5
1.3 Antecedentes .....	6
1.4. Contexto.....	21
2. Desarrollo .....	23
2.1. Sustento teórico y metodológico .....	23
2.2. Planeación y seguimiento del proyecto.....	30
3. Resultados del trabajo profesional .....	47
4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto .....	53
5. Conclusiones .....	56
6. Bibliografía.....	56
Anexos .....	59

## **REPORTE PAP**

### **Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional**

*Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.*

*A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.*

### **Resumen**

La ciudad es un entorno complejo y dinámico en el que hoy habita más de la mitad de la población mundial (World Bank, 2022). Durante años se ha intentado comprender más a fondo los fenómenos urbanos. Distintos modelos de ciudad han surgido a través del tiempo y cada uno tiene distintas problemáticas. El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) ha crecido de manera rápida y desordenada en el último siglo. Una de las pérdidas más costosas que ha tenido esta ciudad es la de la vida social y comunitaria de la que deberían gozar quienes habitan ambientes urbanos. Esta investigación tiene como objetivo explorar la vida cotidiana en las calles del AMG y cuáles son los factores que propician o dificultan la vida comunitaria que se produce en el espacio público.

## 1. Introducción

La vitalidad urbana es un concepto que se utiliza en el urbanismo para referirse a la capacidad de las ciudades para mantener una dinámica social y económica constante y diversa en sus espacios públicos. Según Jane Jacobs, a quien se le atribuye ese concepto, esta vitalidad es decisiva para el éxito de las ciudades ya que fomenta la innovación, la creatividad, la interacción social, la inclusión social y por ello una mejor calidad de vida para los habitantes de una ciudad. Las áreas de una urbe con alta vitalidad son percibidas como vivas, animadas y vibrantes y suelen atraer a personas para realizar sus actividades, pasear o quedarse. En contraste, las áreas de baja vitalidad repelen a las personas y pueden percibirse como inseguras (Jacobs, 1961).

Desde el origen de las primeras ciudades encontramos la calle como elemento esencial a éstas. Es el espacio en el que la vida pública se desarrolla y florece: actividades culturales, comerciales, sociales y religiosas han sucedido y suceden suscitando la aparición y el fortalecimiento de pequeñas comunidades que forman el global de la ciudad. La calle es el escenario principal de la vida urbana, sucede ahí la más constante e importante interacción entre ciudadanos más allá de sus relaciones más íntimas, más allá de la esfera privada. Es el primer espacio que nos recibe tras la seguridad y la calma de lo propio. Transitamos, vivimos, y afectamos la calle todos los días y de la misma manera ésta a nosotros, como individuos y colectivamente. La vitalidad urbana de la que hablaba se percibe principalmente en las calles de una ciudad.

En muchas de las calles del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) nos encontramos hoy con niveles de vitalidad urbana muy bajos y en ocasiones incluso inexistentes. Esto se refleja en calles desoladas e inseguras, hostiles para las personas y el encuentro entre ellas. Coinciden tanto especialistas como ciudadanos comunes en las repercusiones que esto ha significado para la calidad de vida de sus ciudadanos. La vitalidad que existe hoy en nuestra ciudad es el resultado de diversos factores urbanísticos, sociales, políticos que se han desarrollado a lo largo del tiempo.

## 1.1. Objetivos

Esta investigación tiene como objetivo explorar la vitalidad urbana en las calles del AMG. Pretende entender cómo es que llegamos a tener las calles que tenemos hoy. Cuáles visiones urbanísticas y sociales han influido en ello. De qué manera perciben y viven los habitantes sus calles. Qué factores generan o dificultan la vitalidad urbana en sus calles. De qué manera podemos los ciudadanos incidir en la construcción de espacios públicos con mayor vitalidad. Que fenómenos se dan en una zona con altos niveles de vitalidad contra una zona sin interacciones sociales en su espacio público.

Se quiere encontrar cuáles son los principales factores que generan o dificultan este fenómeno y de qué manera podemos construir calles y, por lo tanto, ciudades con más vida. Parte de la premisa de que la vida en comunidad es necesaria para el sano desarrollo del ser humano, cuyo caldo de cultivo natural, en el espacio urbano, es el encuentro de personas en la calle.

Al observar algunos de los fenómenos sociales que se dan, de qué manera y por qué razón se busca reconocer los factores urbanísticos, arquitectónicos y socioculturales que propician o dificultan el que se conciba y use a la calle como espacio de encuentro, interacción e intercambio y por lo tanto espacio de construcción y fortalecimiento del tejido social.

Para ello primero se indagará en cómo fue que llegamos a las ciudades que hoy tenemos, exponiendo la historia de las ciudades y el papel que la calle ha desempeñado a través del tiempo en distintos lugares, para así poder entender la razón y el origen detrás de algunas de las problemáticas más urgentes en la realidad urbana. Después, la investigación se centra de manera breve y general en entender el AMG y sus calles como parte de una construcción global de distintos factores urbanísticos, sociales, públicos, etc. Finalmente, se hizo una investigación en campo a través de recorridos en calles dentro de nuestra ciudad. Al ser un ejercicio tan personal decidí trabajar con aquellas calles con las que me topo todos los días recorriéndolas, observándolas, y analizándolas para poder entender de manera más profunda porque es que sucede lo que sucede. Se realizaron también durante los

recorridos entrevistas y conversaciones con habitantes de las zonas recorridas para poder entender más a fondo de qué manera viven la calle.

Autores como Lewis Mumford, Jane Jacobs, Donald Appleyard y más recientemente Jan Gehl fueron consultados para ello; autores que han entendido y hablado de la importancia de vivir la ciudad para comprenderla y afectar de manera positiva el espacio público y por consiguiente a las personas que la experimentan.

## **1.2. Justificación**

Las relaciones humanas, el sentido de comunidad y pertenencia, el disfrute y la recreación son realidades que construyen nuestro bienestar y satisfacción ante la vida. Para quienes vivimos en ciudades, estas se han convertido en el escenario principal de nuestro día a día. Construir ciudades que logren elevar la calidad de las realidades mencionadas anteriormente, significa construir entonces bienestar.

Los entornos urbanos se han convertido en el hábitat principal del humano, Según el banco mundial (World Bank, 2022) actualmente alrededor de 56% de la población global, o sea 4,400 millones de habitantes, vive en entornos urbanos. Por ello la ciudad merece y requiere una atención importante para entenderla y poder así afectarla de manera positiva. El primer paso para poder incidir en un entorno es entenderlo.

El AMG es una de las ciudades más grandes de México con una población que excede los cinco millones, con problemas graves de tráfico vial, inseguridad, contaminación, segregación y fragmentación. Todos estos problemas que acechan nuestra ciudad tienen distintos orígenes y son afectados por múltiples factores de todo tipo, pero muchos de ellos se alimentan de la poca y pobre planeación y entendimiento del entorno urbano y por consiguiente sus espacios públicos. Las calles de nuestra ciudad son un claro reflejo de estas deficiencias, éstas, cada vez más, se han ido despojando de fenómenos de interacción social y de encuentro, se han convertido principalmente en vías de traslado de un punto a otro, dominadas por el automóvil, y ausentes de encuentros humanos.

Por ello la relevancia de estudiar la calle, de entender cómo se usa, la razón detrás de ello y poner en crisis la concepción que tenemos de la calle para poder construir mejores versiones de ella que generen una mejor calidad de vida para sus habitantes.

### **1.3 Antecedentes**

La calle, que en un principio fue el principal espacio público de la ciudad, nunca ha dejado de ser un canal vital de la vida urbana. Su importancia no sólo radica en su función como vía de transporte, si no como lugar de encuentro y comunicación social, como espacio de exposición para el comercio y la artesanía, y como fuente de información y estímulo para la imaginación y la actividad mental (Mumford 1961).

La calle es esencial a la ciudad y viceversa, la calle cobra sentido y vida dentro de la ciudad y no existe la ciudad si la calle y los fenómenos que en ella suceden. Por ello considere importante para esta investigación adentrarme en la historia de la ciudad de manera general. cómo comenzó y cómo se transformó a las caóticas y grandes ciudades que hoy experimentamos todos los días.

El nomadismo fue durante miles de años la manera de operar del ser humano, moverse de un lugar a otro en busca de alimento, refugio y condiciones climáticas favorables para su supervivencia. El descubrimiento de la agricultura y posteriormente la ganadería se dieron hace 11 mil o 12 mil años aproximadamente en el Oriente Medio, primero, y de manera posterior e independiente en otras regiones del mundo. Esto dio pie a los primeros asentamientos sedentarios. La agrupación del hombre en puntos específicos suscitó la formación de comunidades más sólidas, lo que le permitió al hombre vivir más tiempo y con una mejor calidad de vida: protegido de las amenazas del entorno, logrando obtener más pronto y con menor esfuerzo las provisiones necesarias para vivir y por lo tanto con la posibilidad de desarrollarse en otras actividades cuyo propósito no fuera meramente la supervivencia. Actividades como el comercio, las artesanías, el desarrollo de sistemas de escritura, entre otras, tuvieron lugar entonces, permitiendo a las comunidades generar intercambio de distintos bienes y servicios y a través de este

intercambio crecer y desarrollarse aún más. A su vez, el sedentarismo suscitó la aparición de pandemias y enfermedades por la densidad poblacionales y el contacto más cercano con animales domesticados, así como la creación de jerarquías sociales mucho más complejas y desiguales entre sí. Problemas que todavía hoy son evidentes dentro de la vida sedentaria que llevamos y más aún dentro de los entornos urbanos (Diamond, 1997; Harari, 2011).

El surgimiento de las primeras ciudades fue un proceso en el que debieron darse muchos factores distintos durante miles de años. En Mesopotamia, el Valle del Nilo y el Valle del Indo se han hallado indicios de las primeras urbes y no es coincidencia que en esta región existieron condiciones favorables para la producción de alimento y obtención de recursos naturales. Estas ciudades eran pobladas densamente y estaban conformadas por distintos grupos que se encargaban de actividades específicas diversas. Según Lewis Mumford, escritor sociólogo y filósofo estadounidense, las primeras ciudades se desarrollaban alrededor de plazas centrales, y otros espacios públicos que se utilizaban para el desarrollo de mercados, actividades religiosas y la socialización. En estos espacios las personas podían reunirse y socializar sin restricciones pesar del entorno tan desigual que caracterizaba a las primeras ciudades, donde pocos grupos sociales disfrutaban de un acceso privilegiado a los recursos y el poder mientras que agricultores y artesanos trabajaban duro para sobrevivir. Además de las plazas, en las calles se realizaban transacciones comerciales, se exhibían productos y principalmente, en ellas se desarrollaban actividades sociales y culturales. Las calles de las primeras ciudades eran estrechas e irregulares, lo que muestra que no fueron concebidas para acomodar el tráfico de vehículos, en cambio, la mayoría de las personas caminaban o utilizaban animales de carga para trasladarse de un punto a otro, lo que hacía de la calle un escenario ideal para el encuentro humano (Mumford, 1961).

Los espacios públicos, y específicamente las calles, significaron desde el origen de las primeras ciudades espacios muy relevantes para la formación, desarrollo y crecimiento de la civilización. La calle, su diseño y el uso que se le ha dado, se han transformado a través de la historia.



La ciudad clásica, su composición urbana y la importancia que significó para el desarrollo de la civilización han sido de gran interés para distintos historiadores, antropólogos y urbanistas. Alrededor del siglo V y el siglo IV a.C. la antigua Grecia alcanzó su mayor esplendor. Es bien sabido que la cultura clásica ha sido una de las civilizaciones que más influencia han tenido en la historia de la humanidad en distintos campos como la filosofía, la literatura, el arte, la política, la ciencia, la arquitectura y el urbanismo. Sus descubrimientos, filosofía y autores aún son referentes importantes en sus respectivos campos. En la ciudad griega el espacio público cobró una gran relevancia. Las ciudades se desarrollaban alrededor de un espacio público central al que llamaban *ágora*. Éste era la plaza central de la ciudad y era el centro de la vida política, comercial y social. La urbe se desarrollaba alrededor de bloques de edificios de más de dos pisos, tanto públicos como privados; las calles eran estrechas y sinuosas generalmente empedradas o adoquinadas y eran abundantes las plazas que se encontraban a lo largo de la ciudad. El espacio público fue esencial al desarrollo de esta civilización en la que la participación ciudadana cobro sentido con el surgimiento de la democracia como sistema político. En las calles y plazas los ciudadanos se reunían para discutir asuntos políticos, realizar juicios, hacer negocios y socializar, se realizaban festivales, eventos culturales, competencias deportivas y fiestas religiosas (Mumford, 1961; Osborne, 1996).

En la ciudad romana, que fue influenciada fuertemente por las ciudades griegas, vemos una organización urbana muy similar. Las ciudades romanas se desarrollaban alrededor del foro, que, al igual que el *ágora*, era el espacio público que fungía como centro de la vida política, social y cultural. Los romanos tenían un mayor enfoque urbanístico, sus ciudades se construían bajo una planeación más estricta, por ello las calles eran mucho más anchas que en la ciudad griega; por ello la actividad, comercial, social y cultural que sucedía en ellas era todavía mucho mayor. Las dimensiones y la apariencia de la calle en la ciudad romana también tenían que ver con que convivían ya distintos medios de transporte como las carrozas, los caballos, y sobre todo, muchos peatones quienes además de usar las calles para trasladarse se instalaban en ellas para realizar actividades de comercio

y socialización. La trama ortogonal bajo la que se desarrolló la antigua Roma, representó una innovación importante para el urbanismo y una mayor posibilidad de expandirse como ciudad y como imperio (Mumford, 1961).

Durante el Medievo, a diferencia de las ciudades clásicas, los edificios religiosos y residenciales estaban mezclados, lo que dio pie a una actividad más diversa y constante en las calles. En la ciudad medieval la vida pública estaba estrechamente ligada con la vida en las calles. A pesar de ello las ciudades medievales se expandieron de manera orgánica y desorganizada además de que tenían un sistema de alcantarillado pobre, y condiciones higiénicas deplorables en las calles, lo que propició enfermedades y epidemias, las cuales representaron uno de los mayores problemas de la época y se convirtió también en obstáculo en distintos momentos para el encuentro humano en las calles (Mumford, 1961). De manera semejante a lo que sucedió recientemente durante la pandemia de covid-19 alrededor del mundo, cuando las calles estaban vacías y el contacto social en el espacio público era casi nulo en muchas ciudades del mundo.

Durante el Renacimiento, en el auge del pensamiento racional, muchos de los principios urbanísticos y arquitectónicos de las ciudades clásicas fueron retomados. La planificación urbana y la arquitectura se basaron en la idea de crear espacios públicos y privados que permitieran la interacción social y la vida comunitaria como lo habían logrado antes las ciudades de la antigua Grecia y la antigua Roma. Sin embargo, los espacios públicos en las ciudades renacentistas estaban muchas veces diseñados y utilizados para exhibir el poder y la riqueza de los gobernantes y la élite urbana, lo cual fue el reflejo de una sociedad sumamente clasista y separatista, con una brecha enorme de desigualdad social, pero también de una sociedad que le dio un lugar primordial a la búsqueda de la belleza y el intelecto. Durante el Renacimiento la ciudad y la planeación urbana se convierten en temas de estudio y teorización por parte de grandes pensadores. Se le dio mucha mayor importancia a la traza urbana y la jerarquía de las calles: a los ejes principales y secundarios bajo los que se regía una trama. Otra vez se plantea un desarrollo urbano centralizado, a partir de un espacio público principal, con un carácter similar al del ágora. Además, surgió la ordenanza regulada de las fachadas. Todo ello con

intenciones de embellecer las ciudades, y facilitar la movilidad y conexión entre distintas zonas de la ciudad con fines comerciales y políticos (Mumford, 1961).

Otro modelo de ciudad interesante es el de las ciudades de la América prehispánica. Eduardo Matos Moctezuma, arqueólogo y antropólogo mexicano, se ha dedicado al estudio de la cultura mexicana y de Tenochtitlán, específicamente, En su libro *La ciudad de los dioses: ciudad sagrada de Tenochtitlán* abunda en diversos aspectos urbanísticos de esta ciudad que fue una de las principales ciudades prehispánicas durante muchos años. La organización de su espacio público estaba ligada a la visión mística–religiosa de los mexicas. De acuerdo con él, la ciudad se dividía en cuatro barrios, los cuales estaban organizados en torno a un centro ceremonial, un mercado y una plaza pública. Muchas veces las calles tenían un significado simbólico y religioso, principalmente las calles que conducían a centros de culto y templos. Éstas, en conjunto con sus templos y centros religiosos estaban diseñadas para orientarse según la astronomía y se decoraban con símbolos y esculturas que representaban a sus deidades y héroes. La interacción social y el encuentro en las calles eran actividades primordiales para la cultura mexicana, por ello los mercados y plazas públicas se ubicaban en la intersección de las calles, lo que reunía a los vecinos de distintas calles en estos puntos en común. Matos Moctezuma habla sobre los altos niveles de vitalidad que existía en las calles de estas ciudades: con una rica y variada actividad religiosa, social y comercial (1990).

Otros arqueólogos han estudiado distintas civilizaciones mesoamericanas prehispánicas y sus ciudades importantes; en muchos casos, como en Monte Albán, Palenque y Teotihuacan se ha encontrado también simbolismos religiosos y astronómicos que determinan la manera en que se planeaban las ciudades, buscando siempre rendir culto a sus deidades y remarcar las jerarquías teocráticas. Todas ellas se desarrollaban alrededor de grandes plazas y edificios religiosos. Después de la conquista española se construyeron ciudades mucho más parecidas a los modelos de ciudad que regían entonces en Europa. Al igual que todos los otros campos, la fusión de culturas distintas dio origen a visiones nuevas. En las ciudades coloniales, por ejemplo, se dio la presencia de plazas mayores o plazas de armas,

se conservó la traza urbana de muchas ciudades prehispánicas y se utilizaron materiales y técnicas locales en la construcción de calles y edificios.

\* \* \*

Las calles han sido a lo largo de la historia de las ciudades un claro reflejo de la vida de sus habitantes. La ideología, sistemas políticos y económicos, así como la manera en que se relacionaban sus ciudadanos entre sí pueden leerse al observar las calles de una ciudad.

La revolución industrial fue quizás, uno de los acontecimientos que marco de manera más profunda a la civilización actual y en particular a la vida urbana. Según Mumford la llegada de la revolución industrial fue el inicio del fin para la vitalidad urbana. El objetivo principal de la planificación urbana durante la Revolución Industrial era organizar el espacio para la producción y el transporte de bienes, no para el bienestar y la felicidad de las personas. La ciudad se convirtió en una máquina para la producción y el consumo, y se deshumanizó en el proceso. Los espacios públicos y las áreas verdes se redujeron para hacer lugar a las fábricas y los edificios de oficinas, y la vida cotidiana se fragmentó en funciones especializadas y en relaciones efímeras e impersonales (Mumford, 1961).

Durante la revolución industrial comenzó la producción en masa y mecanización del trabajo. Tuvo origen en Gran Bretaña, a mediados del siglo XVIII y más tarde se expandió al resto de Europa y después estados Unidos. En México, la revolución industrial llegó con el gobierno de Porfirio Díaz, casi siglo y medio después. Nuevas tecnologías significaron cambios importantes en la comunicación, los medios de transporte, la ciencia y la medicina. El entorno urbano se convirtió en un lugar de oportunidades de empleo y por lo tanto desarrollo. La densidad de población urbana creció de manera rápida y desordenada. Por otro lado, la creación de nuevos medios de transporte como el ferrocarril y las máquinas de vapor, así como la construcción de carreteras hicieron posible la migración de quienes vivían en el campo a la ciudad, además de que permitió moverse a lo largo de distancias mayores y por lo tanto expandir las ciudades de manera horizontal (Mumford, 1961).

Londres fue la primera y más grande ciudad en experimentar los cambios que trajo la Revolución industrial. Diversos autores de la literatura inglesa que han recalcado el caos que se vivía en las calles de Londres en sus obras. Charles Dickens, en su obra *Oliver Twist*, habla de las calles de Londres durante esta época como un lugar peligroso y caótico, con una congestión excesiva de vehículos de tracción animal, sin regulaciones, además de la falta de higiene y olores muy desagradables que caracterizaban las calles (Dickens, 1838).

En un intento por poner orden a las ciudades se crearon zonas industriales separadas de las zonas residenciales, las calles se comenzaron a regular y transformar para cumplir con estándares de producción y eficiencia. Surgieron entonces las calles pavimentadas para favorecer la fluidez del tráfico, que, en este tiempo, representaba ya un problema fuerte en la ciudad. También se reformaron y crecieron las aceras quedando más elevadas que el nivel de la calle en donde circulaban los vehículos, y más anchas para también llevar un tráfico peatonal mucho más pesado. El tráfico vehicular se convirtió en una barrera entre vecinos y comercios que miraban a la calle, como si se tratase de un río que representaba un peligro cruzar. Se separaba una acera de la otra, y por lo tanto a unas personas de otras. El paseo en las calles como actividad recreativa o el quedarse a socializar en las calles parecía una locura. Durante la Revolución industrial comenzó también la construcción de edificios más altos y aislados, lo cual generó una separación todavía más pronunciada entre el espacio público y el privado y por lo tanto una mayor pérdida del sentido de comunidad. Las calles pasaron de ser espacios de encuentro a espacios que optimizaban otro proceso que era parte del crecimiento económico de las ciudades: el traslado de productos y productores (Mumford, 1961)

En una época de tanto cambio y crecimiento en las ciudades surgieron nuevas visiones de ciudad que pretendían hacer frente a los retos y oportunidades que se presentaban entonces. Una de las reformas urbanas de mayor impacto en Europa en el siglo XIX fue la de París, que fue dirigida por Georges–Eugène Haussmann durante el reinado de Napoleón III. Entonces la ciudad de París se regía bajo el modelo medieval de ciudad, con calles muy angostas en donde la iluminación y ventilación natural no entraban. Después del crecimiento de la ciudad que se dio

durante la revolución industrial, las calles representaban un problema de higiene y salubridad para sus ciudadanos, además de ser peligrosas. El plan Haussmann hizo grandes remodelaciones sobre el trazado medieval que regía en la capital francesa, construyendo grandes avenidas. Se establecieron modelos de edificios homogéneos con una altura y estilo determinados. Se mejoró el sistema de alcantarillado y el sistema de transporte público, con la construcción de nuevas vías de tren y la ampliación del metro. Se demolieron edificios y barrios enteros para ser reconstruidos con esta nueva visión, por lo que fue un proyecto polémico al que muchos ciudadanos se opusieron.

Todavía hoy el plan Haussmann sigue siendo objeto de debate entre urbanistas y arquitectos. Por una parte, se argumenta que mejoró la situación de la salud y generó una movilidad más eficiente, además de que se embelleció, generando una mejor calidad de vida para sus habitantes y un destino atractivo para turistas. Autores como Mumford o Jane Jacobs critican el plan Haussmann por su falta de atención a la dimensión humana. Consideraron este plan como autoritario y centralizado, lo que provocó el desplazamiento de las personas más desfavorecidas y una fragmentación muy pronunciada entre las distintas zonas de la ciudad. Dentro de su visión consideró también un fracaso la pérdida de patrimonio y cultura que este plan significó. Hoy, en París, los esfuerzos en el campo del urbanismo caminan en una dirección más apegada a la visión de Jacobs, buscando producir una diversidad de actividades sociales y comerciales en sus calles y espacios públicos y una movilidad que priorice a peatones, ciclistas y el transporte público (Hazan, 2010; Jacobs, 1961; Mumford, 1961).

Si a partir del fenómeno de la Revolución industrial las calles ya se concebían como lugares sumamente caóticos, la llegada del coche marcaría un parteaguas para el papel que la calle había tenido en las ciudades a lo largo de tantos años. A finales del siglo XIX surgieron los vehículos motorizados. En 1908 se introdujo el Ford Modelo T, éste fue el primer modelo de automóvil producido en masa. Aunque al principio tener un automóvil era un lujo del que muy pocos podían gozar poco a poco se fue haciendo más accesible y eran más las personas que los adquirían y utilizaban en su vida diaria. Con la llegada de este medio de transporte la calle se

transformó enormemente, empezando por la infraestructura construida para el automóvil: carreteras, autopistas, túneles y puentes, todo pensado para el automóvil, desplazando violentamente al peatón u otros medios de transporte pasivos. Gracias a que ahora se podían recorrer mayores distancias, las ciudades continuaron expandiéndose horizontalmente, convirtiéndose en manchas urbanas gigantescas. En este modelo de ciudad, moverse sin automóvil se volvió muy difícil lo que ocasiono que el coche pasara a ser una necesidad más que un lujo (Mumford, 1961; Flink, 1988).

La vitalidad de las calles se vio afectada directamente por la llegada y popularización del automóvil. Quienes estaban encargados de planear y diseñar las ciudades en ese entonces dirigían sus esfuerzos hacia el automóvil, sin anticipar lo que eso representaría para las ciudades en un futuro. En la década de los veinte, con el surgimiento del movimiento moderno distintos arquitectos y urbanistas plantearon visiones de ciudad muy disruptivas.

Le Corbusier fue uno de los más influyentes de la época. Su modelo se llamó “Ciudad Radiante” y se basaba en la idea de crear ciudades modernas y novedosas desde cero, lo que implicaba destruir barrios históricos. Su modelo se regía por la búsqueda de eficiencia y funcionalidad, a través de una clara separación entre zonas de trabajo, vivienda, comercio, industria, etc. En la ciudad radiante el automóvil era concebido como una herramienta fundamental para la movilidad y la organización del espacio urbano, con carreteras grandes que permitieran la rápida circulación de los vehículos. La ciudad debía ser expandida y los edificios debían estar separados por grandes espacios verdes, contrario a lo que sucedía en las ciudades medievales de Europa. Le Corbusier defendía la idea de que la arquitectura debía de estar al servicio de la salud y la comodidad de los habitantes, por ello proponía la construcción de grandes rascacielos para la vivienda, para poder aprovechar la mayor cantidad de ventilación y luz natural. Además de que así se podía aprovechar el espacio y crear espacios verdes extensos alrededor ellos (Calatrava; García Pérez y Arredondo, 2016).

A finales del siglo XIX y principios del XX surgieron muchos modelos de ciudad utópica y el urbanismo se popularizó mucho en un intento de poner orden al

caos de las grandes ciudades y la obtención de una mejor calidad de vida para sus ciudadanos. Fueron muchas las voces relevantes en el urbanismo durante el movimiento moderno. Sir Ebenezer Howard planteó el modelo de ciudad jardín que buscaba alejarse del ruido y densidad del centro de la ciudad en la búsqueda de una integración de la naturaleza en sus vidas, basándose en esta visión surgen los suburbios. En los años cincuenta en Ciudad de México —que era entonces el Distrito Federal (DF)— surgió un plan urbano por esa misma línea. A cargo de los arquitectos Mario Pani y José Luis Cuevas se desarrolló el plan urbano de “Ciudad Satélite”. Este modelo se basaba en los suburbios norteamericanos, donde se pretendía que la zona fuera un satélite de los centros urbanos y sólo hubiera que salir para trabajar. El desarrollo se ubicaba a 15 km del DF y se conectaba con éste a través de grandes avenidas y carreteras, como planteaba también Le Corbusier. El auto era un elemento protagónico en este modelo y pronto la congestión vial se convirtió en un problema. Ciudad Satélite hoy está muy alejada del imaginario planteado en los cincuenta, la mancha urbana de la Ciudad de México ha crecido tanto que el desarrollo quedó perdido en ella (Alcantar García, 2020).

Otros urbanistas importantes durante el siglo XX fueron Frank Lloyd Wright, Walter Gropius y Ludwig Hilberseimer, quienes tenían visiones de ciudad que no diferían mucho de la de Le Corbusier. Bajo sus modelos muchas ciudades norteamericanas y europeas se construyeron y reformaron. Hoy vemos en Estados Unidos, por ejemplo, ciudades de gran expansión territorial conectadas por autopistas, puentes y túneles, donde el uso del automóvil es imprescindible y la vitalidad urbana en la mayoría de las calles es casi inexistente. Estos modelos de ciudad se adoptaron más tarde por otras ciudades latinoamericanas. Hoy, el producto de estas corrientes urbanísticas ha sido cuestionado y muchos autores coinciden más bien en el fracaso que han significado para la calidad de vida que ofrecen para sus habitantes.

En la década de los cincuenta, en el auge de estas visiones urbanas, surge una voz opositora y muy importante para el urbanismo cuya visión todavía hoy es considerada como rectora en el diseño de ciudades: la de Jane Jacobs. En el siglo XX se buscaba modernizar y expandir las ciudades. Se apostaba por la construcción



de grandes proyectos de infraestructura para el automóvil que pudieran manejar grandes volúmenes de tráfico y poblaciones de alta densidad. En Nueva York, Robert Moses había liderado durante varios años proyectos de desarrollo, planeación urbana e infraestructura con esta visión modernista. Moses propuso una serie de proyectos urbanos que implicaban la demolición de barrios enteros y la construcción de complejos residenciales aislados y conectados a través de grandes autopistas. Jacobs, fue una periodista que se levantó en contra de este tipo de proyectos urbanísticos y movilizó a cientos de personas en la lucha por defender la vida urbana de distintos barrios de la ciudad de Nueva York. A la vida que se desenvuelve en los barrios urbanos cuando hay una mezcla de usos y actividades que provoca una intensa interacción social Jacobs la llamó “vitalidad urbana”, habló mucho de la importancia de conservar, cuidar y procurar la vitalidad urbana a la hora de planear y diseñar una ciudad. Recalcó la importancia de entender lo que viven las personas en las calles y la riqueza que sus interacciones significan para la ciudad. A diferencia de urbanistas modernos que planteaban la ciudad como si se tratara de un juego de mesa, donde había que mover piezas y vías, ignorando por completo o que sucedía en el corazón de la ciudad: las calles. A pesar del poder económico y político que Moses tenía, Jacobs logró paralizar muchos de sus proyectos y salvar la vitalidad de miles de barrios neoyorquinos que todavía hoy se consideran vibrantes (*Citizen Jane: Battle for the city*, 2016).

Jane Jacobs se ha convertido en una de las voces más relevantes en el ámbito del urbanismo; entendió que la ciudad, más allá de su infraestructura, es su gente y la manera en que viven la ciudad, y si esa infraestructura no está en servicio de las personas y en mejorar su calidad de vida y por lo tanto sus relaciones interpersonales pierde todo el sentido. Jacobs dirigió la mirada del urbanismo hacia la importancia del encuentro en las calles y el espacio público y cómo esto genera sentido de pertenencia y, por lo tanto, ciudades más seguras y vivibles.

La lucha por el espacio público es algo que viene sucediendo desde hace muchos años. Otros ejemplos famosos son el Park Güell en Barcelona, que en 1922 estuvo a poco de perderse, pero se preservó gracias al interés y la movilización de cientos de ciudadanos por conservarlo y extenderlo. Otro ejemplo es el célebre

Central Park en Nueva York, que se inauguró en 1858, después de años de lucha y controversia para que el proyecto se hiciera realidad. O la transformación de la Comuna 13 en Medellín, donde a través de infraestructura urbana, la creación de espacios públicos y la inversión en el transporte público y ciclovías se mejoró exponencialmente la seguridad y calidad de vida en la zona. Éstos son sólo algunos de ejemplos de proyectos en los que se ha luchado por el derecho a la ciudad y el espacio público, y como estos ejemplos hay muchísimos. Todos ellos han requerido de movilización y concientización ciudadana, y de escuchar sus necesidades y deseos. Son muchos los factores que se involucran en este tipo de proyectos, y muchos grupos: las autoridades, intereses públicos y privados, temas de presupuesto e inversión, entre otros, son de gran relevancia. Pero lo más importante para que este tipo de luchas tengan éxito es la participación ciudadana, pues sin ella estas luchas no pueden avanzar, y si lo hacen quizá lo hagan en la dirección equivocada. De ahí la importancia de involucrarnos en la construcción de nuestras ciudades que ofrezcan una mejor calidad de vida para todas las personas.

La lucha por devolver la vitalidad urbana a las calles y el espacio público en general también lleva años sucediendo. Ejemplos de esto son las visiones de ciudad como la del urbanismo táctico o el urbanismo social que buscan hacer de las calles de la ciudad espacios vivibles, enfocados a la convivencia entre personas y la actividad constante y variada en las calles. Otros ejemplos, como “la ciudad de los 15 minutos” que se planteó en París y otras ciudades han buscado poner en marcha; esta visión procura que las necesidades básicas de una persona no requieran un traslado mayor de 15 minutos peatonalmente desde la puerta de su casa. Otros esfuerzos que caben dentro de esta misma lucha podrían ser la promoción de ciclovías y el uso del transporte público, La peatonalización de cuadras enteras, los eventos y proyectos que procuran la participación ciudadana en el espacio público, etcétera.

Cada vez más se camina en la dirección opuesta al ideal urbano que se concebía durante la segunda mitad del siglo XX. Hoy vemos claramente los estragos de las teorías funcionalistas y modernas de ciudad que se promovían. Es evidente el daño que ha hecho a nuestras ciudades la priorización del automóvil, la división

de la ciudad por zonas según las actividades que se dan, la construcción de edificios tan altos que se pierde la relación con la calle. Hoy se entiende la importancia de la comunidad dentro de la ciudad, del fenómeno del encuentro y el valor de la vida barrial. Aunque el diseño y la planeación urbana están caminando cada vez más en esta dirección, la lucha por conseguirlo parece larga y tendida. Los estragos de las ciudades que se concibieron durante el modernismo todavía son difíciles de atacar y finalmente muchas ciudades ya se construyeron bajo estos modelos. Generar estos cambios requiere de una activa participación ciudadana. De ahí la importancia para informarse para poder exigir y afectar las calles convirtiéndolas en lugares con una mayor vitalidad y por lo tanto más seguros y propicios para la formación de comunidad.

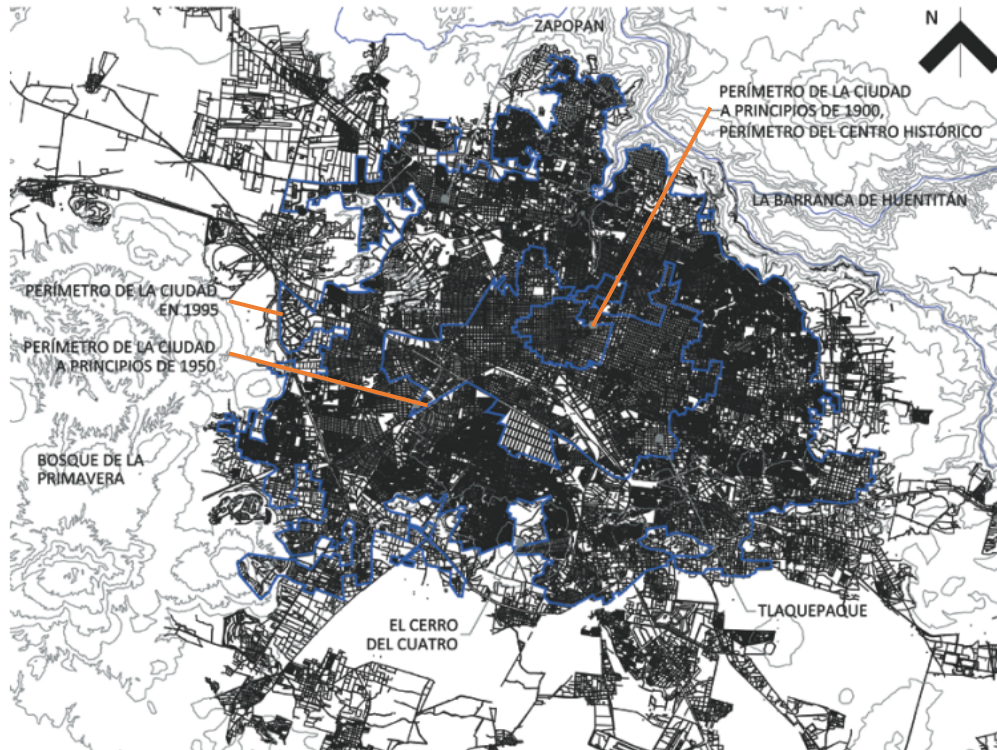
## **Guadalajara**

La ciudad de Guadalajara se fundó en 1542, al margen del río San Juan de Dios. Desde su fundación pasó varios años como una ciudad pequeña y poco relevante, con un crecimiento lento. En 1560 Guadalajara fue nombrada capital de la Nueva Galicia, y fue entonces cuando adquirió mayor relevancia al convertirse entonces en sede religiosa, cultural, económica y política; sin embargo, no fue hasta mediados del siglo XIX cuando ocurrió la verdadera expansión urbana. Esto fue posible gracias a la institución de las leyes de Reformas y, especialmente, la Ley Lerdo en 1856, la cual promovía la venta de propiedades rurales de la Iglesia católica y corporaciones civiles a particulares. Esto abrió paso a la parcelación de enormes fincas, atrios y huertos, lo que suscitó la creación de nuevas calles y un cambio importante en la traza urbana de la ciudad. Los cambios generados en la estructura urbana buscaban modernizar la ciudad para atraer inversión extranjera que resultara en la mejora de la economía nacional. Este crecimiento se dio de manera casi repentina y con poca planeación previa (Vázquez, 2014).

Hacia el siglo XX se produjo una expansión masiva todavía más rápida y por lo tanto desordenada del área Metropolitana de Guadalajara. En el mapa 1, creado por Pablo Vázquez Piombo, profesor y tutor en temas de Arquitectura y urbanismo

en el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), podemos ver un mapa en el que se muestra el crecimiento exponencial que sufrió la ciudad durante el siglo XX.

### Mapa 1. Expansión urbana del AMG durante el siglo XX



Fuente: Pablo Vázquez Piombo, *El desarrollo urbano en Guadalajara*, 2014.

El Área Metropolitana de Guadalajara creció con una gran velocidad durante este siglo, convirtiéndose en una de las ciudades más pobladas y de mayor extensión en el país. Durante los años cincuenta, bajo el gobierno de González Gallo, Guadalajara comenzó sus esfuerzos por modernizar la ciudad, fueron distintos los proyectos que surgieron con tal intención durante esta década, muchas calles se ensancharon para llevar en ellas un tráfico vehicular pesado, para ellos se demolieron muchas fincas históricas y de valor patrimonial. La inversión extranjera que recibió Guadalajara y la migración de distintas familias con una alta posesión económica desde la capital, convirtieron a Guadalajara en una ciudad que ofrecía

muchas oportunidades de crecimiento económico y de desarrollo intelectual y académico.

En la década de los sesenta Zapopan y Tlaquepaque se consideraban ya parte del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Posteriormente en los ochenta se anexó también Tonalá. En 1982 surge el Plan del Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara incluyendo a los municipios de Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán. Esto con la idea de armonizar un solo planteamiento urbano y regular la manera que se estaba expandiendo la ciudad. Esta idea fue frenada cuando al año siguiente, con algunas modificaciones en el marco legal, se otorgó mayor autonomía a los municipios para desarrollar el territorio, así la ciudad continuó creciendo de manera muy desarticulada.

En 1964 el AMG alcanzó el primer millón de habitantes, para finales del siglo, en los años noventa la población superaba ya los tres millones de habitantes. El crecimiento se dio de manera desordenada y sin un plan previo que armonizara a los distintos municipios. La mancha urbana tan grande en la que se convirtió el AMG representa muchos retos y problemáticas para sus ciudadanos.

Con tal extensión es difícil prescindir del uso del coche privado, es un caldo de cultivo para la fragmentación social y la marginación de ciertos grupos en áreas específicas de la ciudad. En una ciudad tan grande, Hablar de una sola ciudad se vuelve difícil cuando existen miles de realidades distintas entre sí dentro de la misma. Pensar en generar sentido de pertenencia y un tejido social sólido se ha convertido en un ideal inalcanzable en una ciudad como Guadalajara.

En una búsqueda mucho más personal, me di a la tarea de conversar con personas de distintas generaciones anteriores a la mía. Me impactó escuchar la manera en que ellos habitaban y percibían la ciudad que es tan distinta a la mía.

Mis abuelos paternos crecieron en la Ciudad de México, en 1965, y ya con dos de sus hijos se mudaron a Guadalajara con la intención de llevar una más tranquila. Querían un entorno más seguro, donde sus hijos pudieran jugar en las calles; desplazarse de un punto a otro sin la necesidad de estar por tan largas horas en el automóvil debido al tráfico. Hoy Guadalajara ya no representa más ese ideal de ciudad, sino todo lo contrario.

Cuando he platicado con mis papás sobre su vida en Guadalajara cuando eran chicos me parece que hablan de una ciudad radicalmente distinta. Mis padres crecieron en Guadalajara. Cuando eran niños eran buenos amigos de sus vecinos y recuerdan jugar con ellos mientras las señoras platicaban en la entrada de alguna de las casas. Conocía bien a las familias vecinas y a los dueños de los locales comerciales en su cuadra. Sentían a su vecindario como una comunidad sólida a la que podían acudir cuando necesitaban algún favor. Cuando crecieron un poco más la calle continuó siendo un punto de encuentro para ellos y sus amistades. Mi papá recuerda la calle como un lugar en el que pasaban gran parte de su tiempo, donde conocía personas y fortalecía amistades, en su experiencia personal los mejores amigos de la infancia eran sus hermanos y sus vecinos.

Envidio enormemente la vitalidad urbana que les tocó vivir. Hoy hemos construido en la ciudad entornos sumamente nocivos para la vida en comunidad. El renunciar a la vitalidad urbana ha tenido costes altísimos para los ciudadanos y sus familias.

### **1.3. Contexto**

En 2020 el INEGI estimó una población del AMG que superaba los 5 millones de habitantes y alcanzaba una extensión territorial de 2,550 km<sup>2</sup>. Es difícil hablar de la situación de una ciudad cuando en ella se involucran tantas realidades distintas. Sin embargo, existen fenómenos que son constantes en toda la ciudad, situaciones que se han desarrollado por la manera en que creció la ciudad, por la conformación arquitectónica de sus espacios públicos y privados, la aparición de distintos modelos de vivienda, por el tipo de movilidad que se ha priorizado y la manera en que las calles y el espacio público en general se han desarrollado.

Es difícil encontrar colonias del AMG en donde se dé un sentido de comunidad como el que mencionaban mis abuelos, mis papás y mis tíos. Personalmente, conozco poquísimas personas que consideran su vecindario o colonia una comunidad de la que forman parte. Especialmente, en los sectores socioeconómicos más altos de la población es difícil encontrarse con ello. Esto tiene

que ver mucho con la manera en que se conforman los espacios privados dentro de la ciudad.

Muchas de las calles de nuestra ciudad se han convertido en lugares hostiles para la socialización y el encuentro entre personas. Salir a la calle significa muchas veces recorrer o toparse con paisajes urbanos homogéneos y poco emocionantes. La imagen que predominante es de grandes barreras que separan lo privado de lo público, donde se deslindan totalmente una realidad de la otra. Muchas viviendas quedaron encerradas en zonas meramente residenciales y no conviven con otro tipo de actividades comerciales o recreativas, lo que empuja a las personas a tener que usar el coche para poder cubrir necesidades básicas de su día a día. Las calles están invadidas por el tráfico automovilístico. El clima que se ha generado por el asfalto y el smog de los autos llega a ser insoportable en épocas de calor.

El Área Metropolitana de Guadalajara es demasiado grande y sumamente fragmentada. Al igual que su sociedad, se divide de manera tajante a los grupos sociales por sus ingresos económicos, su procedencia familiar y racial, entre otros factores. Esto ha generado una ciudad completamente desarticulada. No solamente se trata de la fragmentación social, también de la fragmentación de usos en el espacio. Es muy común encontrarse con zonas únicamente residenciales o comerciales. Donde este tipo de actividades no conviven entre sí y se privan de toda la riqueza social y económica de la que podrían nutrirse.

Bajo esta misma lógica los condominios o comunidades cerradas son otros de los grandes problemas que amenazan con destruir la vitalidad de nuestra ciudad. Gran parte de la vivienda está dentro de este tipo de complejos. Las comunidades cerradas hacen que nuestras calles sean percibidas como hostiles e inseguras, al estar ausentes de actividad humana y delimitarse solo por grandes barreras entre el espacio público y privado. Además de eso, la creación de condominios genera que ciertos grupos de la sociedad se deslinden de la situación general de la ciudad, y por tanto abandonen esfuerzos por convertirla en un entorno más agradable y seguro para todos. Por último, las comunidades cerradas evidencian las diferencias socioeconómicas y generan un rompimiento en la sociedad en donde quien está dentro de ellas queda por encima de quienes no tienen acceso a estas y no sólo

están por encima, sino que son percibidos como amenazas. Esto en una sociedad que históricamente ha sido sumamente clasista, ha aumentado la desigualdad.

El dominio del automóvil es otro de los principales problemas de nuestra ciudad y es uno de las principales limitantes para que se conviva en el espacio público, pues generan contaminación ambiental, visual y auditiva, representan un riesgo latente para peatones y ciclistas, el tráfico automovilístico genera una pérdida impresionante de tiempo, dinero y esfuerzo. Sería lógico pensar, que una ciudad que prioriza el automóvil de esta manera, en la que la movilidad sin coche privado es tan complicada, se da porque la mayor parte de sus ciudadanos poseen un automóvil. En dicho caso, por lo menos se podría decir que se pensó en el bien común. Sin embargo, en el AMG, según el INEGI, en el año 2020, sólo 27.6% de la población utilizaba el coche particular como medio de transporte. Tristemente las calles del área metropolitana de Guadalajara están primordialmente diseñadas y pensadas para el uso del auto, para la minoría de ciudadanos que son capaces de pagar un auto. Son pocas las calles, aunque cada vez más, que apuestan por una movilidad más enfocada al peatón, el transporte público y el ciclista.

## **2. Desarrollo**

### **2.1. Sustento teórico y metodológico**

Después de haber entendido de manera general cómo fue que llegamos al modelo de ciudad que tenemos hoy y estudiar también como se desarrolló el AMG, fue de mucha importancia para poder realizar la investigación estudiar a distintos urbanistas y arquitectos que anteriormente se han adentrado en el tema de interacción social y sentido de comunidad en el espacio público de las ciudades. Autores como Jane Jacobs, Donald Appleyard y Jahn Gehl apuntaron el rumbo de esta investigación. Coincide que todos estos autores utilizaron el recorrido y la observación como herramientas para entender la ciudad. Bajo las nociones, conceptos y metodologías empleadas por muchos de ellos, salí a las calles de la ciudad para por medio de la observación y el análisis determinar cuáles son los



principales factores que han facilitado o dificultado la vitalidad urbana en nuestra ciudad. Por qué es que la vivencia de comunidad entre vecinos que vivieron mis abuelos y papas ha cambiado tanto hoy, qué ha significado eso para los habitantes de la ciudad y qué podemos hacer hoy para incidir en ciudades con comunidades más sólidas.

### **Jane Jacobs (1916 – 2006)**

Como se menciona al principio, el término *vitalidad urbana* fue desarrollado por Jane Jacobs en la década de los sesenta, aunque el fenómeno existía desde muchos años antes; ella fue quien le dio este nombre y comenzó a recalcar la importancia de ella en las ciudades. Por ellos sus conceptos, posturas y métodos de observación fueron tan relevantes para una investigación que procura entender ese mismo fenómeno. Principalmente se toma como referencia su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, publicado en 1961.

En esta obra Jacobs comienza hablando de cómo las personas utilizan el espacio público de manera natural, con un enfoque principalmente a las aceras de las calles. Jacobs argumenta que las calles son el principal espacio público de nuestras ciudades, y de manera más puntual las aceras, donde sucede el encuentro entre personas y distintos fenómenos sociales. Jacobs dedica tres capítulos de su libro a hablar del uso de las banquetas y su importancia para la vida urbana. Como se menciona en los antecedentes de esta investigación, durante la Revolución industrial la conformación física-espacial de la calle se vio obligada a ser modificada, pues era necesario, para mantener el orden, salubridad y seguridad en las calles, separar a vehículos y peatones de una manera más contundente. La acera hoy es el lugar de la calle diseñado y construido para el automóvil mientras que la acera es hecha para las personas. Hoy el diseño de aceras en las calles está bastante regulado y definido por políticas públicas, muchas veces con poco análisis previo. Esto a resultado en calles hostiles para el peatón. Jacobs también introduce el concepto de “ojos en la calle” refiriéndose a la importancia de que haya contacto visual, físico o auditivo entre el espacio público y el privado. Sin ojos en la calle es

difícil que ésta se perciba como un lugar seguro y cómodo en el cual transitar y estar. Jacobs dice que para que esto suceda es sumamente importante generar “entornos de usos mixtos” para así tener una interacción social constante y diversa en las calles. Hoy es un concepto que se usa de manera frecuente en el urbanismo y cuya importancia para generar ambientes más agradables para el peatón es indiscutible. Estos conceptos me parecieron sumamente pertinentes sabiendo que Guadalajara es una ciudad en donde la vivienda se encuentra en una gran parte dentro de condominios cerrados o zonas meramente residenciales, donde se levantan grandes muros ciegos que separan el espacio público del privado.

Jacobs también menciona en su libro la importancia de concentrar las ciudades. Recalca que desarrollar las urbes dentro de grandes expansiones territoriales representa principalmente problemas de movilidad, pues es difícil prescindir del transporte motorizado, y en ciudades en las que no se cuenta con un buen sistema de transporte público, el automóvil privado se vuelve indispensable. Esto genera calles que no son transitadas y ocupadas por peatones y, por lo tanto, otra vez, sin vitalidad urbana. Lo que ha sucedido en el centro de Guadalajara, donde muchas calles, espacios públicos y edificaciones se encuentran en estado precario, con manzanas conformadas en su mayoría por edificios abandonados, es un ejemplo de la visión bajo la que se desarrolló nuestra ciudad. Resultado de políticas y visiones urbanas modernas que ignoraban esto, por años, en lugar de invertir esfuerzos en revitalizar la ciudad preexistente, se optó por construir edificaciones nuevas y expandirse en el territorio.

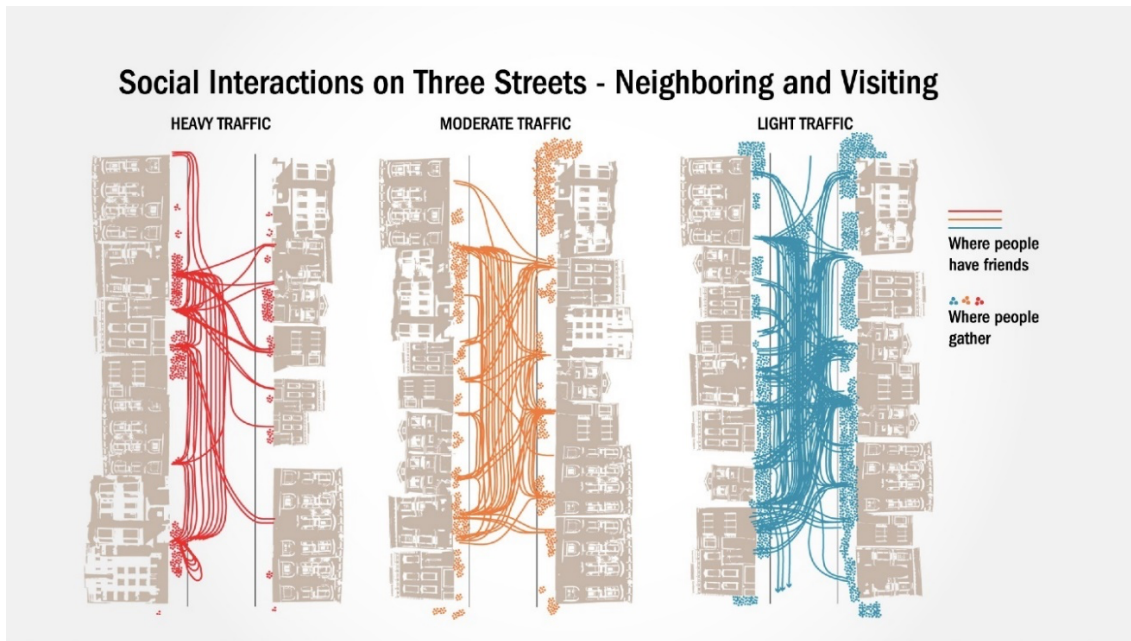
Estos conceptos fueron muy importantes para entender por qué la conformación física y urbana de nuestra ciudad representan un riesgo tan fuerte para la vitalidad urbana.

### **Donald Appleyard (1928–1982)**

Donald Appleyard fue un reconocido profesor de diseño urbano en la universidad de Berkeley, en California. En 1960 Appleyard condujo un estudio sobre la interacción social en las calles en relación con el tráfico automovilístico que hay en

ellas. Quería demostrar el daño social que representa el tráfico, argumentando que el tráfico no es solo un problema de movilidad, sino que es sumamente nocivo para el entorno social. Para llevar a cabo este estudio se eligieron tres calles de la ciudad de San Francisco con una conformación física prácticamente igual, donde había una diferencia principal: la intensidad de tráfico vehicular. Bajo estas líneas podemos ver un diagrama que reunió los resultados del estudio de Appleyard.

**Diagrama 1. Interacciones sociales en relación con el tráfico vial**



Fuente: Donald Appleyard, *Calles vivibles*, 1980.

En el diagrama observamos una calle de tráfico pesado, otra de tráfico moderado y por último una calle de tráfico ligero; conforme la intensidad del tráfico crece la cantidad de reuniones sociales que se dan en la calle se reducen considerablemente, pero no solo eso si no que se reduce la cantidad de relaciones existen entre vecinos de la misma calle. Durante el estudio se conversó con los vecinos que vivían en los edificios de la calle para entender que tanto percibían a su vecindario como una comunidad, claramente, en la calle de tráfico ligero, eran mayoría los que si se consideraban parte de una comunidad sólida en la que se cuidaban e interesaban por el bien de todos los vecinos.

En este mismo estudio Appleyard pidió a los vecinos describir el entorno de su calle de la manera más detallada que pudieran; quienes vivían en la calle de tráfico más pesado fueron incapaces de describir muchos detalles y situaciones que sucedían en la calle, mientras que las personas que habitaban en los edificios de la calle de tráfico ligero se mostraron muy conscientes de su entorno, cómo se veía y escuchaba y qué sucedía. Por último, preguntó a los vecinos qué espacio consideraban como terreno propio. Los vecinos de la calle de tráfico pesado consideraron en su mayoría solamente su departamento y algunos también su edificio, pero no se mencionó la calle o la acera en ningún momento, mientras que en la calle de tráfico ligero varios mencionaban que consideraban el espacio fuera de su edificio, la acera o la calle como territorio propio. Cuidar algo que te pertenece o de lo que formas parte se da de manera mucho más sencilla y natural.

Appleyard argumentó que las calles donde hay menos tráfico y, por lo tanto, mayores interacciones sociales facilitan que se genere un sentido de comunidad estrecho, lo que resulta en entornos más seguros y agradables para las personas. Mientras que las calles de tráfico pesado invitan a las personas que se encuentran en los espacios privados próximos a la calle a aislarse de la vida pública que se percibe como un entorno caótico, peligroso y hostil, lo que resulta en comunidades desarticuladas. Irónicamente, Appleyard murió a los 54 años atropellado por un automóvil que iba a exceso de velocidad.

Los resultados de estos estudios realizados por Appleyard me parecieron sumamente pertinentes, pues es evidente que el tema del tráfico es uno de los principales problemas que aquejan a nuestra ciudad, no solamente en cuanto a la movilidad en sí misma, sino en el ámbito social, realmente ha ocasionado que se debilite el tejido social y se pierda el sentido de pertenencia y comunidad. Además de que ha ocasionado que se desplace al peatón y al fenómeno de estar y encontrarse con otros en las calles. Hoy muchas calles son diseñadas y pensadas solamente para acomodar automóviles.

## Jan Gehl (1936 –)

Jan Gehl es un reconocido arquitecto y urbanista danés, ha escrito varios libros en relación con el diseño urbano centrado en el ser humano y la creación de ciudades sostenibles. Gehl ha observado la ciudad a través de un enfoque sociológico y psicológico, mucho de ello impulsado y acompañado de las visiones de su esposa Ingrid, una reconocida psicóloga danesa, y ha escrito varios libros en relación con estos temas. Para esta investigación fue principalmente pertinente su libro *Cómo estudiar la vida pública*, publicado en 2013. En este libro Gehl describe la metodología a través de una serie de herramientas y técnicas empleadas para estudiar el comportamiento de las personas en el espacio público, metodologías que ha desarrollado durante más de cuarenta años de trabajo. Estas herramientas fueron una guía en esta investigación, pues marcaron un punto de partida importante para emprender una investigación empírica como la que lleve a cabo.

Me serví de los conceptos y técnicas planteadas por Gehl para desarrollar los recorridos que haría en las distintas zonas de la ciudad y saber qué tipo de fenómenos o situaciones podía observar detalladamente para formular conclusiones más atinadas. Gehl plantea la importancia del recorrido la vivencia y observación del espacio público para poder entender más a fondo la manera en que las personas se relacionan con éste. Para ello recurre a la herramienta de “mapeo de comportamiento” que se obtiene mediante la observación, documentación, registro y análisis de información. También se menciona la importancia de hacer análisis de densidad, velocidad, nivel de servicios y microclimas en el espacio público así para poder entender que relación tienen esos factores con la actividad que se da en las calles. Otra herramienta planteada en el libro es la de entrevistas y encuestas, para Gehl era de mucha importancia escuchar a las personas para poder entender que es lo que necesitaban.

Por último, Gehl sugiere una división de tipo de actividades que se dan en el espacio público que fueron de gran ayuda para clasificar lo que sucedía en las calles y entender por qué se generaba. Clasificó en tres grupos el tipo de vida con las que se encontró en el espacio público. Primero la vida social, que se refiere a las

interacciones sociales que se dan, reunirse, conversar, relajarse, jugar, etc. En segundo lugar, menciona la vida económica que se refiere a las actividades comerciales, vendedores ambulantes, mercados, o incluso locales comerciales fijos que se relacionan directamente con el espacio público. Este tipo de vida no solamente mejora la economía de los ciudadanos, sino que genera vida social — como ya lo hemos mencionado— y diversidad en la ciudad. Y, en tercer lugar, habló de la vida cultural que se refiere a actividades como la música, el baile o cualquier otra forma de expresión artística. Estas actividades son importantes para fomentar la innovación y creatividad de los ciudadanos, así como para convertir las calles en lugares más emocionantes para las personas.

Los conceptos y técnicas planteadas por Jan Gehl fueron de mucha relevancia para mi investigación, pues dirigieron mi mirada hacia puntos que podían evidenciar lo que yo buscaba entender.

## Otros autores

Además de la lectura y consulta de los autores anteriormente mencionados se sumó material de Peter Katz; su libro *El Nuevo Urbanismo: hacia una arquitectura de comunidad* fue relevante para entender factores que afectan la construcción de ciudades, especialmente lo mencionado en cuanto a la participación ciudadana. Katz enfatiza la importancia del involucramiento comunitario en la planeación y diseño urbano, el entender por viva voz de las personas que forman un vecindario que es lo que necesitan y desean, como viven y que los ayudaría a llevar una mejor vida. Habla de la importancia de que los espacios públicos en la ciudad sean reflejo de los valores y aspiraciones de las personas que la habitan y como esto solo es posible a través de la implicación ciudadana (Katz, 1993).

Charles Montgomery fue otro autor consultado en la investigación. Su libro *Ciudad feliz: transformando nuestras vidas a través del diseño urbano* examina cómo el diseño de las ciudades puede afectar nuestra felicidad y propone enfoques para crear entornos urbanos más satisfactorios. Montgomery realiza sus estudios urbanos a través de una combinación de investigación, ejemplos de casos y

entrevistas. Este libro fue consultado para reforzar los planteamientos estudiados anteriormente (Montgomery, 2013).

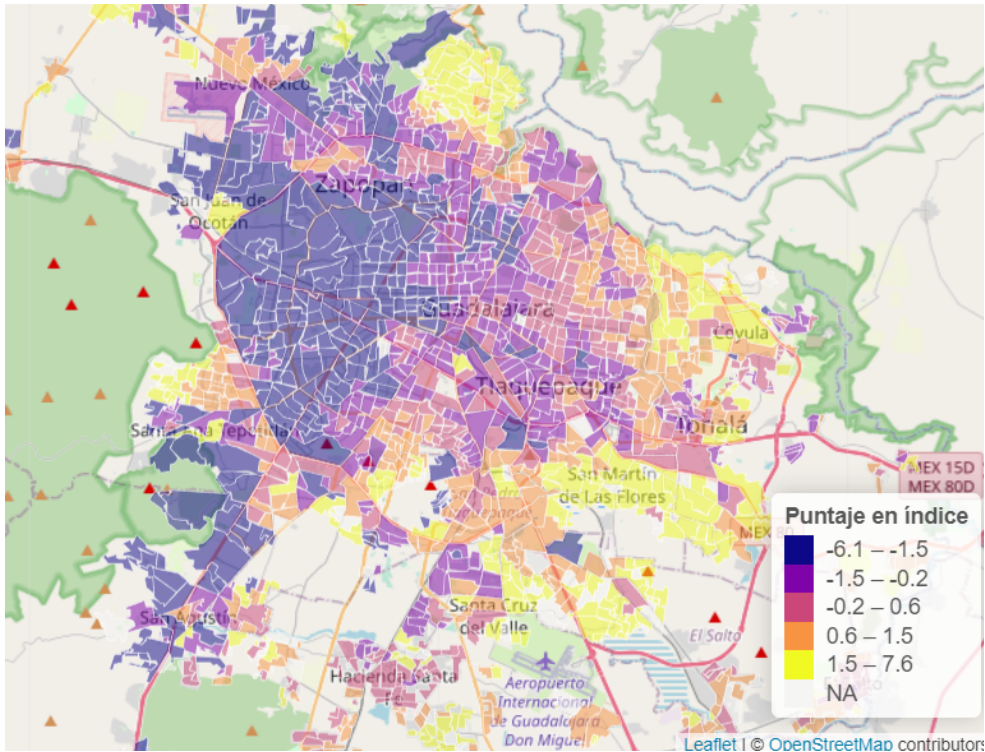
## **2.2. Planeación y seguimiento del proyecto**

Después de haber recabado información de estudios realizados anteriormente y conceptos proporcionados por diversos autores en el tema me di a la tarea de realizar una metodología que me permitieran obtener la información deseada. A partir de la información encontrada determiné cuáles serían los factores que observaría con mayor detención en mi recorrido por las calles.

El primer factor por analizar antes de hacer el recorrido de las calles es el nivel socioeconómico de la zona. Los autores anteriormente mencionados no hablan de ello específicamente, pero al entender el AMG, que está tan gravemente fragmentada y donde las diferencias socioeconómicas son tan marcadas, me pareció pertinente entender qué tanta relevancia tenía esto en uso que se le da al espacio público.

Para poder determinar a qué estrato socioeconómico pertenecía la zona estudiada se utilizó como referencia el mapa 2, mostrado bajo estas líneas, realizado por Máximo Ernesto Jaramillo–Molina, basándose en los datos del Censo Poblacional y de vivienda del año 2020.

**Mapa 2. Mapa de estratificación socioeconómica del AMG**



Fuente: Máximo Ernesto Jaramillo, 2020

En el mapa 2 podemos observar en distintos colores diferentes colonias del AMG; el color el morado oscuro es el de las zonas de nivel socioeconómico alto y el color amarillo es el que abarca las zonas de más bajo nivel socioeconómico.

Entre los primeros factores por considerar está también el análisis de qué tipo de calle se trata: avenida, calle principal, calle secundaria, callejón, etc. Entra en el mismo análisis la intensidad del tráfico que circula ahí y, finalmente, el tipo de movilidad que encontramos en la calle: si es que hay ciclistas, si entran camiones de transporte público o hay algún otro tipo de transporte público, si hay muchos peatones, etcétera.

El siguiente factor por analizar es el tipo de uso de suelo que encontraba en la calle estudiada: residencial, comercial o mixto y además entender que tipo de vivienda o comercio se encontraba ahí. Esto entendiendo la importancia de construir entornos de usos mixtos cuya importancia para la generación de vitalidad urbana es recalcada por Jacobs.



El próximo factor por observar sería el estado físico de las calles. Primero analizar si es que hay ojos en la calle, aunque esto tiene que ver mucho también con el tipo de uso de suelo y tipo de actividades que se dan en el espacio privado, también tiene que ver con la conformación física de los edificios más próximos a la calle. Es decir, si hay ventanas, celosías o rejas que permiten el contacto ya sea visual o auditivo o si, por el contrario, son muros ciegos los que colindan con la calle. Dentro de los factores físicos sería importante analizar también en qué estado se encuentran las banquetas y calles, que dimensiones tienen, los materiales que conforman la calle y las edificaciones, si hay o no hay vegetación, el tamaño y la altura de las construcciones que conforman la manzana, que tipo de mobiliario se encuentra en la calle, si hay o no espacios de sombra, etcétera.

A partir de esto podemos pasar a hacer un mapeo de comportamiento. Para ello primero habría que definir si hay o no hay vida en las calles para después poder determinar qué tipo de vida es la que se da: social, comercial o cultural. Decidí agregar dos tipos más de actividad en la calle: la vida recreativa y el traslado, que, aunque pudieran existir dentro de los conceptos anteriormente mencionados me pareció importante separar por el hecho de que estas actividades, aunque sí son parte de la vida en la calle, no forzosamente generan el encuentro entre personas y por tanto interacciones sociales. La vida recreativa se refiere también a actividades realizadas de manera individual, sin la necesidad de socializar con otros, que tienen como objetivo el despeje o la autorrealización, algunos ejemplos serían el ejercicio, el paseo, la contemplación o usar la calle para realizar otras actividades de placer y entretenimiento personal. Y el traslado se refiere al uso que se le da a la calle para transportarse de un punto privado a otro.

Habiendo entendido qué tipo de vida encontramos en su mayoría en la calle a estudiar habría que observar qué fenómenos sociales suceden, cuándo, dónde, con qué frecuencia y con qué densidad de personas.

Después se buscó hacer una serie de preguntas y conversaciones a los vecinos que vivían sobre las calles recorridas y otras personas que pasan o estaban en ellas, buscando entender cómo percibían ellos las calles, qué tanto tiempo

pasaban en ellas y con qué frecuencia; qué tan lejos tenían que trasladarse para sus actividades diarias y cómo lo hacían.

Finalmente, con toda la información recolectada se haría un análisis de cuáles factores son los que se encontraban repetidos en aquellas calles de alta vitalidad urbana o por el contrario de baja vitalidad. Entendiendo en nuestra ciudad cuáles son aquellos de mayor peso y que se tendría que buscar hacer para aumentar la tan importante vitalidad urbana.

Se eligieron cuatro zonas de la ciudad para analizar. Al ser un ejercicio de reflexión y aprendizaje personal, las zonas elegidas fueron aquellas que frecuento en mi vida diaria. Estas zonas y sus calles presentan situaciones de movilidad, socioeconómicas y de conformación física diversas para poder analizar diversos factores. El estudio se hizo a través de recorridos breves presenciales y a pie, revisitando algunas de las calles de estas zonas en distintos días y horas documentando a través de audio, fotografía, recopilación de datos en sitio y a través de encuestas y pláticas con los vecinos. En todas estas visitas se hacía el análisis anteriormente planteado donde fueron muchos los factores analizados y los datos recopilados.

## **Recorrido 1**

El primer recorrido realizado sucedió en la colonia Santa Margarita, una colonia de estrato socioeconómico medio–bajo. Sobre las calles recorridas las edificaciones tienen uso de suelo mixto de baja densidad, es decir, casas y comercios dentro de construcciones de dos a tres niveles como máximo. La primera calle que se caminó fue la avenida que lleva el mismo nombre que la colonia, en dirección a Zapopan centro dando vuelta en la calle Azaleas, que es una calle secundaria, al igual que las otras calles después recorridas: Santa Lucrecia y Magnolias.

La primera calle recorrida es una avenida compuesta por dos calles de dos carriles cada una, cuyo tráfico avanza en sentidos opuestos y están separadas por un camellón al centro que hoy consiste en una ciclovía. Sobre Av. Santa Margarita se observó una intensidad de tráfico vehicular alta en la mayor parte del día, y

especialmente en las mañanas de 9:00 a 10:00 am, a mediodía de 1:00 a 3:00 pm, y finalmente al principio de la noche de 6:00 a 8:00 pm. Aunque la calle es de tráfico pesado, no es de velocidad alta, los automóviles no transitan a más de 50 km/h, el medio de transporte que domina esta avenida es el coche privado. También la ciclovía ubicada en el camellón está en constante uso, sin embargo, el haberla colocado al centro ha generado que constantemente los autos la invadan al querer dar vuelta en cualquiera de los sentidos perpendiculares a la calle. En repetidas se observaron ciclistas que circulaban fuera de la ciclovía por ello. El camión fue el único medio de transporte público que se encontró sobre la avenida, las paradas de este estaban definidas informalmente y bastante concurridas la mayor parte del día. Por último, no eran pocos los peatones que se trasladaban sobre las aceras de la calle en distintos momentos del día. Sobre la avenida se encuentran principalmente locales comerciales de distintos tipos: una pequeña plaza comercial, muchos restaurantes, abarrotes, una refaccionaria, una farmacia, entre otras. Varios de los locales comerciales de esta avenida albergan una vivienda en la planta alta de la misma edificación. También hay algunas edificaciones conformadas por vivienda en su totalidad.

En cuanto a la conformación física del espacio, primero se analizó la manera de relacionarse entre el espacio privado y el público. La mayoría de las edificaciones sobre la avenida se abren hacia la calle de manera directa. En el caso de los locales comerciales, durante el día la mayoría mantienen sus puertas abiertas hacia la calle y las viviendas pueden ver la calle desde sus ventanas y a través de las rejas que delimitan el espacio privado. Las calles tienen baches y parches de asfalto. la ciclovía más allá de presentar los problemas de tránsito a anteriormente mencionados es relativamente nueva y se encuentra en buen estado. Las banquetas son de tres metros aproximadamente y tienen poca vegetación, por un lado, esto permite que el espacio de recorrido no sea tan estrecho, sin embargo, en temporadas de calor, el microclima que se genera por la cantidad de asfalto y materiales metálicos se vuelve demasiado caliente y existe poca circulación de viento. Las aceras están cubiertas por un piso adoquinado, se observaron bolardos en las esquinas de las calles y rampas de acceso a la mayoría de las aceras. En

cuanto al mobiliario urbano, no se encontraron bancas o algún otro tipo de asientos, tampoco botes de basura públicos. Las luminarias están colocadas aproximadamente a 20 metros de separación entre sí; la zona por la noche no es muy iluminada, pero tampoco queda en penumbra.

Las siguientes calles recorridas las agruparé en una sola descripción y análisis al ser calles muy similares entre sí. Las calles Azaleas y Magnolias son especialmente parecidas, al ser calles secundarias con acceso directo a una avenida de tráfico pesado, Santa Lucrecia es también una calle secundaria y la intensidad del tráfico en ella es todavía más ligera. Estas calles se conforman en su mayoría por viviendas de densidad baja, de no más de tres niveles por edificación. Algunos inmuebles cuentan con comercio informal e inconstante en su planta baja. Según comentaron algunos vecinos son varias las vecinas que vendían comida en épocas festivas, además de encontrarme con más de tres casas que daban diversos servicios en sus casas: lavado y planchado de ropa, salones de belleza para mujeres, eran algunos de los ejemplos con los que me topé en el recorrido. Estas casas se relacionan con la calle de distintos modos, son muy pocas las que se cierran al exterior a través de muros ciegos, o portones, aunque, según los vecinos, son cada vez más. Los vecinos en general están al tanto del entorno en la calle tras su propiedad pues las ventanas miran a la calle. El espacio privado está delimitado por rejas que permiten mirar de adentro hacia afuera y viceversa, algunas rejas eran bajas, de no más de un metro de altura. Las banquetas y calles no se encuentran en un estado ideal, algunas están invadidas por raíces y con baches, pero generalmente están limpias y los pequeños jardines frente a cada inmueble se cuidan y mantienen bien por parte de los propietarios. Aunque las calles no tienen mobiliario como tal, me llamó la atención ver que algunas las personas sacaban mobiliario a sus calles y banquetas para convivir, especialmente los fines de semana sobre la calle Santa Lucrecia. También observé en más de un jardín que los propietarios del inmueble frente al jardín de la acera habían construido algún tipo de estructura rodeándolos, cumpliendo la función de mobiliario.

Después de haber observado y analizado con atención las distintas calles del recorrido pase a hacer el mapeo de comportamiento. Una vez teniendo una clara

comprensión de cómo es la calle, se observaron comportamientos y actividades que se repetían una y otra vez. Las calles del recorrido realizado podrían considerarse como alta y medianamente vitales. Por lo general había personas en las calles. Sobre todo, la calle de Santa Margarita suele estar concurrida por peatones de distintas edades y géneros. Sobre esta avenida existe mucha actividad de traslado. Se registró también mucha actividad social fuera de los locales comerciales y casi nula vida cultural y actividad recreativa. La avenida Santa Margarita es una calle con mucho ruido y movimiento, y son pocas las personas que se encuentran socializando en las calles por mero placer, a diferencia de la calle Azaleas, Santa Lucrecia y Magnolias, donde, aunque con menor intensidad de actividad, es mayor la vida urbana meramente social y recreativa que se daba en las calles. Sobre las otras tres calles había niños jugando en la calle —especialmente en Santa Lucrecia—, familias sentadas en las cocheras mientras comían o tomaban algo, adolescentes y jóvenes con sus parejas conviviendo en la acera. Como se mencionó antes, algunas personas sacaban mobiliario a sus cocheras y se reunían ahí con familiares y conocidos, que, aunque estaban en estricto sentido dentro de su propiedad privada, pareciera como si en ese momento la calle y sus casas fueran uno mismo. Uno de los principales factores observados para que se dieran encuentros sociales en un punto u otro fue el hecho de que hubiera sombra, especialmente entre adultos; esto tiene que ver también con que los recorridos se realizaron en el mes de abril, cuando el calor en Guadalajara suele superar los 30°C. Las personas buscaban convivir bajo la sombra de un árbol o fuera de sus casas cuando el sol había bajado lo suficiente.

Al ver edificaciones tan abiertas al exterior surgió en mi la duda de qué hacían con el tema de inseguridad. Platicando con una de las vecinas, quien vive sobre la calle Santa Lucrecia desde hace muchos años, me comentaba que “no es tan inseguro”, aunque reconoció que ha aumentado en los últimos años y ha sido muy evidente. Ella asumía que el hecho de que no haya tantos robos o incidentes delictivos tenía que ver con que las casas no eran ostentosas como las que hay en los condominios cercanos, aunque también mencionó que entre vecinos se conocen bien y cuando ha habido situaciones de ese tipo, se apoyan para cuidarse.

Mencionó también que quienes viven tras los portones o muros ciegos, son los vecinos con los que menos interactúan.

## **Recorrido 2**

El segundo recorrido se hizo dentro de otro tipo de realidad urbana que conforma una gran parte de nuestra ciudad: un condominio. Valle Real es un complejo cerrado en Zapopan, al noroeste del AMG. Es una zona residencial de clase alta que surgió en los noventa, alejado de lo que entonces estaba ya urbanizado. Surge cuando la situación urbana del AMG era ya muy caótica, con la intención de crear un “paraíso natural” con tranquilidad para las familias que lo habitaran, y habría que reconocer que ha funcionado por más de treinta años.

Es un condominio con una organización perfecta, los parques y camellones están siempre verdes y sus plantas bien cortadas, tienen un personal de seguridad que realiza recorridos en el complejo las 24 horas del día, los reglamentos de construcción son estrictos y se cumplen al pie de la letra. Incluso cuentan con servicios de paramédicos al interior del condominio. Pareciera, de algún modo, como si se hubiera creado la ciudad perfecta para unos cuantos que pueden pagarla. Pero, como todo en la vida, tiene un precio, y algunos especialistas en el tema de ciudad suponen que es demasiado alto para la ciudad.

Aunque no estaba segura de si se le puede llamar vida urbana a la que sucede dentro de estos complejos, me pareció pertinente realizar uno de mis recorridos dentro de un condominio, ya que hoy la vivienda en nuestra ciudad está conformada en una gran parte por condominios. En las líneas debajo se encuentra un mapa que muestra el recorrido realizado.

El recorrido se realizó empezando en la calle próxima a mi casa, de ahí caminé hasta el circuito principal que rodea todo el desarrollo hasta girar en una calle que entra en otro coto dentro del fraccionamiento, con características diversas al primero.

La calle sobre la cual se comenzó el recorrido es la inmediata a mi casa y es de un coto dentro del complejo más grande. Tiene una intensidad de tráfico

bajísima, no solamente de tráfico vial, también de ciclismo y peatones, y el transporte público ni siquiera tiene acceso. Todas las construcciones son viviendas unifamiliares, con dos pisos como máximo. Las calles y aceras se encuentran en muy buen estado y los camellones tienen mucha vegetación, a la que se le da un mantenimiento impecable. La siguiente calle recorrida fue San Arturo, es el circuito principal de este gran complejo. Tiene una intensidad de tráfico media–baja, circulan automóviles a todas horas y, aunque la congestión vial no existe, el tránsito de automóviles no cesa. Sobre esta calle hay un camellón que se conforma como un parque lineal, en éste hay un sendero para peatones y mobiliario urbano: bancas, equipo para ejercitarse y juegos para niños. Las casas de esta calle están por lo general más cerradas hacia la calle que las que están en un coto más pequeño dentro del complejo. Por último, recorrí el paseo San Armando; esta calle es muy similar a la que recorrí en primera instancia, pero tiene una diferencia muy importante, pues tiene un parque al centro. En este parque, al igual que en el camellón o parque lineal de San Arturo, hay juegos para niños, bancas y mucha vegetación, pero a diferencia de éste la calle tiene una intensidad de tráfico bajísima y las casas se abren de manera más directa hacia el exterior. A través de las ventanas se ve la calle y, desde la calle, el interior de la casa.

En el caso de las calles dentro de un complejo con factores tan controlados, fue fácil leer cuáles son algunos de los factores físico–espaciales que más crean ambientes vitales en las calles. Sobre la primera calle se registró muy poca, casi nula vitalidad. Las personas no conviven en las calles ni en sus aceras, la calle es meramente un lugar de tránsito y mayormente vehicular, quienes salen a pasear se dirigen inmediatamente a otras calles. Yo vivo en este condominio y puedo decir que no existe el sentido de comunidad; reconozco a los dueños de tres o cuatro casas en el coto, no conozco bien a ninguno y no recurriría a ellos en una urgencia; recurriría quizá al personal de seguridad, pero el sentido de comunidad en el vecindario no es una realidad que se viva ahí.

En el circuito San Arturo se observó más actividad que en la calle anterior, más que vida social se reconoció mucha actividad recreativa; en la lectura del comportamiento en la calle no se reconocieron encuentros o interacciones entre

desconocidos, aunque sí algunos grupos que aparentaban ser familiares o amigos de dos, máximo tres personas conviviendo en la calle. Obviamente, la vida comercial y cultural son prácticamente inexistentes.

Por último, sobre la calle San Armando sucedieron fenómenos de encuentro muy diferentes a los anteriores. Estuve sentada durante varias horas en el parque, observando la calle y analizando lo que sucedía en ella. Pude notar un sentido de comunidad mucho mayor que en cualquiera de las otras zonas de Valle Real. Los vecinos se saludaban por su nombre, algunos se quedaban platicando durante algunos minutos, los niños salían al parque con sus mamás —no vi a muchos papás— o con otra cuidadora; eran amigos de sus vecinos, jugaban en el parque, pero también en la calle y en las banquetas fuera de sus casas, andaban en bicicleta, jugaban fútbol, escondidas y “las traes”; patinaban y corrían, mientras tanto quienes cuidaban a los niños platicaban con otras mamás o nanas, leían o atendían llamadas de teléfono. Se podría considerar que las calles que rodeaban el parque fueron en las que me topé con más vitalidad en este recorrido. Concluyo, no sé si de manera precipitada, pero casi sin lugar a equivocarme, que tiene que ver con un espacio compartido, que invita a las personas a ser parte de la comunidad que lo utiliza y habita todos los días. Cabe mencionar que, a pesar de lo escrito antes, la vitalidad que se observó en estas calles no se asemeja a la variedad y vitalidad con la que he visto en otras zonas de la ciudad, donde pude ver personas de distintas edades, géneros, procedencias socioeconómicas, con distintos intereses y perfiles.

### **Recorrido 3**

El tercer recorrido fue en el centro de Zapopan. Fue un recorrido muy variado, con calles muy distintas entre sí donde la lectura sobre la relación entre las condiciones físicas y situacionales y la vitalidad urbana fue fácil. Me ha resultado complicado definir la clase socioeconómica de la zona al ser realmente variada, incluso dentro de una misma calle. Por ello fue paseo sumamente rico en diversidad física, social y cultural. Fue el recorrido más largo, pues no quería desaprovechar la mezcla tan diferente de condiciones que cada calle tenía para ofrecer.



Empecé mi recorrido afuera del bosque Colomos en la salida a Av. Patria, después crucé por el puente peatonal frente a la calle Eva Briseño y continué mi recorrido por esa calle hasta llegar a la calle Prolongación 20 de noviembre, que es hoy una calle peatonal que va desde la Basílica de Zapopan hasta los Arcos de Zapopan. Ya hacia el final del recorrido giré en la calle 28 de Enero hasta llegar a Javier Mina y caminar ahí mis últimos pasos. El recorrido comenzó en una calle con una intensidad de tráfico muy alta, los autos pasan de manera veloz y constante. En un costado de la avenida está el bosque de Colomos, que se puede observar desde la calle a través de bardas y rejas, pero su acceso es controlado a través de salidas y entradas definidas. En el lado opuesto existen algunos locales comerciales, edificios de densidad media–alta y muros que bardean condominios. La calle en sí misma es difícil de transitar si no es en coche privado, y existen a lo largo de la avenida algunas paradas de camión. Cruzar las calles a pie es una actividad peligrosa sobre esta avenida, por ello se encuentra el puente peatonal muy cerca de la salida del bosque Colomos; éste no cuenta con elevador, como los que se han construido en la ciudad más recientemente, y a pesar de tener rampas para subir se convierte en una caminata difícil de realizar para adultos mayores y personas con discapacidad. Recientemente se creó un parque lineal al centro, los caminos y elementos urbanos dentro de éste están en muy buen estado y son fáciles de recorrer a pie, en bicicleta u otros vehículos de movilidad personal como el monopatín y patineta. A lo largo del parque lineal los árboles y la vegetación en general cobijan a quien lo transita; hay obras de arte escultóricas que hacen el recorrido todavía más agradable y pinturas sobre la estructura del puente peatonal. Sobre esta calle el ruido de los autos es un sonido predominante.

Sobre la avenida Patria no existe mucha vida social; en el parque lineal se realizan actividades recreativas, principalmente deporte. No se observaron grupos de personas socializando sobre la avenida. Es importante mencionar que durante los fines de semana se cierra un lado de la avenida para albergar la vía recreativa, donde personas de todas las edades y clases sociales pasean por la ciudad a pie u otros vehículos pasivos. En ese momento la calle se convierte un escenario idílico para el encuentro entre personas. Sobre ella se realiza deporte y paseo como

actividad de entretenimiento, además de pasar un buen rato de convivencia con su familia o amigos en un entorno diverso e incluyente, es uno de los proyectos que ha enriquecido más a la ciudad en términos de vitalidad urbana. Mas allá de ese proyecto, durante la semana la avenida es principalmente una vía de traslado entre diversos puntos de la ciudad.

La calle Eva Briseño es una calle principal de tráfico medio o medio-bajo. Dependiendo de las horas del día, puede tener más o menos tráfico, pero no es una calle comúnmente congestionada ni en la que se transite a más de 50 km/hora. La calle es adoquinada y se conecta por medio de rampas con la acera, ambas están en muy buen estado. La vegetación, aunque no abunda, es una constante en las aceras, se ven tanto arboles como césped y otro tipo de plantas. Muchas de las esquinas de las manzanas están delimitadas por bolardos metálicos, lo que genera sensación de seguridad a quienes están o transitan por la acera. El uso de suelo sobre esta calle es mixto, hay viviendas de distintas densidades, edificios plurifamiliares, casas unifamiliares pequeñas y grandes, algunas con comercio en su planta baja. En cuanto el uso comercial se encontraron distintos tipos de locales: restaurantes, abarrotes, carnicerías, un salón de eventos, una galería de arte, entre otras. Las fachadas y la manera en que miran o se abren al espacio público también son muy variadas entre sí: algunas se delimitan por rejas bajas, otras por rejas altas, otras mantienen sus puertas y ventanas abiertas a la calle, y existen también algunos condominios en los que sólo se pueden ver las bardas que los separan de la calle, edificios donde las primeras plantas se deslindan completamente del espacio público y grandes casas donde lo único que se percibe son las copas de los árboles de sus grandes jardines. Es una calle, según sus habitantes y dueños de locales comerciales, sumamente segura y tranquila, al igual que las calles que colindan de manera perpendicular con ella, que tienen una densidad de tráfico aún más baja y igualmente tienen un uso de suelo muy variado. Sobre la calle Eva Briseño no hay mobiliario urbano de asiento, sin embargo, se usan como tal las escaleras de algunas construcciones, las bardas chaparras que delimitan la propiedad privada, macetones u otros elementos privados que conforman el paisaje urbano.

La vida social en Eva Briseño es constante y variada, aunque no se da de igual manera a lo largo de toda la calle recorrida, es evidente cómo esta vida aumenta en donde hay comercios y donde los edificios se abren hacia el espacio público. Los vecinos de esta calle y las colindantes realizan muchas de sus compras diarias en los comercios sobre ella: la compra de alimentos y otros productos domésticos y salidas a comer. Los dueños de los locales comerciales por lo general ubican a los vecinos y de igual manera los vecinos entre sí, pues se frecuentan en los distintos lugares de compraventa. A diferencia del recorrido realizado en la colonia Santa Margarita, donde los vecinos no eran sólo conocidos sino que muchos de ellos se sentían parte de una comunidad sólida; sobre esta calle la variación tan grande del entorno socioeconómico principalmente significa en una sociedad como la nuestra una barrera para entablar relaciones cercanas entre vecinos. Especialmente quienes habitan las grandes casas bardeadas, los cotos y los edificios más altos, según algunos vecinos, se excluyen de manera más evidente de la vida social en la colonia. Sin embargo, comentan a manera de mito que una de las razones de que sea una zona tan segura tiene que ver con que los vecinos de más dinero, quienes habitan en las grandes casas de las cuales apenas se perciben las copas de sus árboles, se han preocupado, especialmente, por exigir que se vigile y cuide la zona por personal de seguridad pública, y no sólo con recursos privados. Muchos coinciden en que la comunidad en el vecindario consiste en un tema de vida barrial, sobre todo impulsada por el comercio que ahí se encuentra.

La tercera calle recorrida fue la de Prolongación 20 de Noviembre, la cual, como se mencionó antes, hoy es una calle peatonalizada; también circulan bicicletas y otros vehículos de movilidad personal. Es una calle ancha, de más de 15 metros, consentida solamente al peatón. Sólo atraviesan de manera perpendicular los coches y no lo hacen velozmente. Sobre esta calle se advierte un uso de suelo muy variado, viviendas, restaurantes, bares, comercios, museos, oficinas públicas, plazas, la basílica, entre tantos otros, son sólo algunos de los espacios que colindan con esta calle. A lo largo de ésta se colocan diferentes comercios ambulantes o efímeros: puestos de artesanías, comida, accesorios y

prendas de vestir, quien lee la mano y quien toca música. Ésta es una calle adoquinada y se encuentra en buen estado. Hay arboles distribuidos al costado de la calle de manera simétrica y muchos de ellos están rodeados por macetones que contienen los árboles y funcionan como bancas bajo la sombra de los árboles. Hay edificios de densidad baja y media, con alturas no mayores de seis niveles. Todas ellas se relacionan con la calle de manera muy próxima, muchos locales comerciales literalmente están abiertos hacia la calle, se puede acceder a ellos de manera libre. Otras edificaciones tienen una relación visual entre la propiedad privada y lo público a través de ventanas y terrazas.

Prolongación 20 de Noviembre tiene grados de vitalidad urbana altísimos, hay actividades diversas sucediendo de manera constante y muy variada. Hay abundante vida social: muchas personas conviviendo, en grupos grandes y pequeños, sentados en escalones y bancas, paseando por la calle, sentados en mesas fuera de un restaurante. Hay también intensa vida comercial: intercambios entre personas de todo tipo, indígenas, artesanos, ancianos, jóvenes, artistas, comerciantes ambulantes, todos son parte de la escena comercial. Es también la calle de todos los recorridos realizados en la que se vio mayor vida cultural: música, baile, presentaciones de magia, pintores, exposición al aire libre de arte, artesanías y todo tipo de eventos culturales. Las actividades recreativas individuales también se ven de manera regular: personas leyendo, paseando solas, haciendo ejercicio, entre otras. Las condiciones de esta calle la convierten en una de las favoritas para estar, para disfrutar y convivir. Se percibe segura y tranquila, no reina el caos a pesar de tener tanta actividad constante en el espacio público. Transitarla o estar en ella es en sí una actividad de despeje y entretenimiento.

Antes de terminar el recorrido, me paseé por la calle Javier Mina, una calle con un tráfico ligero y de velocidad baja, donde circulan principalmente autos por la calle, pero también muchos ciclistas y peatones paseaban sobre las aceras de Javier Mina. Sus edificaciones son de densidad baja, no mayores a los tres niveles de construcción, con viviendas y comercios en ella. Las banquetas y calles se encuentran en buen estado: con vegetación que se repetía con cierto ritmo y constancia en las aceras, con una altura todavía chica, los árboles no proporcionan

sombra suficiente para resguardar a grupos de personas del sol. En la calle no hay intrusión de raíces o calles parchadas, la textura de ésta es adoquinada, lo que genera que los autos tengan que ir más lento. Se encontró grafiti, mas no mucho. Pocos espacios de sombra y mobiliario o disposición de otros elementos arquitectónicos como asiento. Las edificaciones se cerraban más hacia la calle que en las dos calles recorridas anteriormente, más eran pocas las fachadas completamente ciegas hacia la calle. Sobre esta calle no se observaron vendedores ambulantes ni comercio informal.

La vitalidad sobre esta calle es, aunque no mucha, variada y constante, principalmente se realizaban actividades de traslado, mas la calle era rara vez vista sola o dominada simplemente por el automóvil. Cada cierto tiempo pasaban personas solas o acompañadas, en camino a tomar el transporte público, a comprar algo o en dirección a la calle anteriormente recorrida.

#### **Recorrido 4**

El cuarto y último recorrido se hizo entre la colonia Seattle y la colonia Maestros. Mi oficina está muy cerca, por lo que es una zona que frecuento. Es una zona en la que se mezclan estratos socioeconómicos, en la parte más al Sur se encuentra la colonia Seattle y las edificaciones ahí encontradas son de estrato alto y medio-alto, mientras que más al norte, en la colonia Maestros, las edificaciones se mezclan entre clase media–baja, media–alta y alta.

El recorrido comenzó sobre la calle 6 a la altura de la calle C, subiendo hasta la avenida Aurelio Ortega, girando hacia a la izquierda hasta girar nuevamente en la calle Francisco Mora y terminando el recorrido sobre la calle Epigmenio Preciado.

La calle 6, que fue la primera en el recorrido, es una calle de tráfico ligero donde predomina la vivienda unifamiliar. Es una calle empedrada de 8 metros de ancho aproximadamente, con aceras de entre 2 y 3 metros de ancho. Las fachadas son en su mayoría ciegas hacia la calle, son portones y bardas las que separa el espacio privado del público. La actividad comercial es casi inexistente, sin embargo, la calle paralela, la 7, tiene una gran cantidad de comercios. La calle esta en buen

estado, más al ser empedrada se convierte en difícil de transitar para personas mayores, personas con zapatos de tacón, personas en silla de ruedas, carriolas, etc. La textura de las aceras es mucho más amigable con todo tipo de peatones, sin embargo, muchas están invadidas por las raíces de los árboles y otro tipo de vegetación que es abundante en la zona. El microclima creado en esta calle y las calles próximas es más fresco que la mayoría de las calles de la ciudad, al estar bajo la copa de arboles de gran tamaño, abundante vegetación de otros tipos y al no tener asfalto en la calle.

Sobre esta calle hay poca vida social y nula vida comercial o cultural, son calles utilizadas principalmente para el traslado. Sin embargo, como se vio más adelante en el recorrido, los vecinos si utilizan otras calles cercanas como espacio de recreación y convivencia.

La siguiente calle recorrida fue la avenida Aurelio Ortega. Es una calle con una intensidad de tráfico media o media-baja, los vecinos de la zona utilizan esta como espacio de recreación, sociabilización, intercambio comercial y en ocasiones hasta cultural. La avenida está formada por dos calles en las que se circula en sentidos opuestos y al centro en el camellón que las separa existe un parque líneas de 10 metros de ancho. Este está delimitado por ciclovías, después por vegetación y árboles y al centro una vialidad peatonal con mobiliario urbano como bancas, botes de basura y luminarias. Sobre esta avenida el uso de las edificaciones es variado. Hay muchas viviendas unifamiliares no mayores a los tres niveles y algunos edificios de vivienda plurifamiliar que no superan los 6 niveles. Hay también hay muchos locales comerciales, especialmente restaurantes en la parte norte de la calle, y también vendedores ambulantes. Las edificaciones sobre la avenida se relacionan de distintas maneras con el exterior, algunas casas se cierran completamente hacia ella, mientras que otras tienen rejas o ventanas a través de las cuales se pueden observar y escuchar lo que sucede en la calle desde la vivienda. Los locales comerciales se abren de una manera más directa hacia la calle, manteniendo puertas y ventanas completamente abiertas hacia la calle y terrazas en las que es difícil definir si se esta en el espacio público o privado.

Sobre esta avenida hay una constante actividad en diversas formas. Especialmente el camellón goza de una vida urbana constante que ha convertido la zona en más agradable para quienes la habitan. El ambiente que se ha generado es familiar y tranquilo. La avenida no es especialmente ruidosa ni congestionada. Constantemente se observan personas conviviendo en las calles, sentados en las bancas o caminando. Otros transitando en bicicleta, patines y patinetas. Familias, parejas, adultos mayores, niños y jóvenes transitan y se mantienen sobre la avenida para despejarse, ejercitarse, convivir o trasladarse.

Casi llegando al final del recorrido se transitó Francisco Mora, sobre esta calle hay principalmente vivienda de densidad baja, es decir casas de uno o dos niveles, la mayoría cerradas hacia la calle, de nivel socio económico medio–alto y medio–bajo. En esa calle hay poca actividad social, comercial o recreativa, a diferencia de las dos calles que la atraviesan donde se percibe mucha vitalidad la mayor parte del día.

Por último, se caminó la calle Epigmenio Preciado, que es una calle principal con un tráfico de intensidad media. Aunque el tránsito de automóviles es constante, la congestión automovilística es rara de ver en esta calle, además de que la velocidad de tránsito no supera los 50 o 60 km/hora. Se observaron en esta calle diferentes formas de tránsito: principalmente el automóvil, y después muchos ciclistas y peatones. Las inmuebles ahí encontrados tienen usos variados, hay varios comercios de diversos tipos, también vivienda, algunas bodegas, entre otros. La mayoría de los comercios mantienen sus fachadas abiertas hacia la calle durante el día, lo que genera que haya ojos en la calle durante la mayor parte del día. Además de que varias de las viviendas se abren hacia la calle, sus ventanas, pues se separan de la calle a través de rejas bajas y ventanas con conexión visual directa. La vialidad peatonal es de 3 y 4 metros, mientras que la vialidad automovilística es de alrededor de 8 metros. En las aceras la vegetación no es abundante, por lo que hay pocos espacios de sombra. Además de eso el asfalto de la calle genera que la sensación climática sea más cálida, en comparación con Aurelio Ortega, por ejemplo, donde la calle está cobijada por las copas de los árboles.

Sobre esta calle se aprecia una actividad constante y variada en el espacio público, aunque con una intensidad mucho menor a la que se percibe en Aurelio Ortega. La actividad comercial en el caso de esta calle es claramente la que impulsa la escasa actividad social que se da. La actividad recreativa y cultural son casi nulas. En cuanto a la vida en comunidad que se da en la zona, pude platicar con los dueños de algunos de los locales comerciales, coinciden en que entre vecinos se ubican y algunos se conocen y que muchos salen a las calles para hacer las compras de su vida diaria, además de que el parque lineal de Aurelio Ortega es un lugar en el que seguido se encuentran también.

### **3. Resultados del trabajo profesional**

Debe mencionarse que fueron pocos los recorridos realizados bajo este método de observación y análisis, y que sería esencial para poder llegar a conclusiones más formales poder recorrer más calles y colonias del AMG, pues como he mencionado repetidamente, es difícil hablar de una sola ciudad cuando son realidades tan distintas entre sí las que la conforman. Para poder llegar a conclusiones se sumaron a estos recorridos lo que he vivido durante la mayor parte de mi vida como tapatía, lo que he podido percibir y experimentar en las calles. También se suma mi experiencia de otras ciudades en las que he tenido la oportunidad de vivir o incluso visitar para generar comparativas. Y, principalmente, fue de gran peso toda la investigación previa realizada acerca de las ciudades, su historia, y algunos autores relevantes en el urbanismo.

Durante los recorridos se hicieron evidentes muchas problemáticas de la ciudad, factores que promueven una mejor calidad de vida en ella para todos los ciudadanos o por el contrario la obstaculizan. No hablaré de las calles específicamente, sino de las zonas que se recorrieron analizando lo que sucedía en cada calle para ver su repercusión en la vida urbana de la zona.

Comprobando lo que decía Jacobs, me encontré con que una de las variables que construía más evidentemente la vitalidad urbana fue el uso mixto del suelo. En aquellas zonas meramente habitacionales tenían poca, casi nula, actividad social



en sus calles, a menos que contaran con un espacio común como una plaza o parque, punto al que llegaré más adelante. A diferencia de las zonas donde, aunque no necesariamente en cada una de sus calles, tenían calles próximas con actividades mixtas en los inmuebles, esas calles se encontraron en todos los recorridos con mucha mayor vitalidad. Las personas del interior de los locales comerciales se saludan, conversan o simplemente intercambian miradas con quienes están en las calles. En el recorrido en la colonia Santa Margarita, platicando con algunos vecinos de la zona coincidieron en que los locales comerciales de los alrededores son un punto de encuentro tanto planeado como espontáneo entre sus vecinos. Fue evidente ver que los locales comerciales, especialmente aquellos más pequeños, promueven la actividad social en el espacio público. Esto tiene sentido entendiendo que muchos locales comerciales funcionan como espacios semipúblicos, es decir, aunque sean realmente espacios de propiedad privada suelen mantener sus puertas abiertas hacia la calle. En el recorrido dentro de la Seattle, por ejemplo, vi con restaurantes que difuminan esa línea entre lo público y lo privado, poniendo mobiliario en terrazas exteriores e incluso en las banquetas. Esto, según algunos de los vecinos con los que platicamos en la Seattle, hace que se sientan seguros al caminar y estar en la calle pues siempre hay gente que te ve y escucha.

Lo mencionado anteriormente está directamente relacionado con el factor “ojos en la calle”, en palabras de Jacobs. Durante los recorridos se evidenció como sumamente pertinente para la vitalidad urbana. Aunque una de las principales y más evidentes formas de generar que la actividad en las calles sea observada y escuchada es a través de la vida comercial, la manera en que la vivienda voltea a ver la calle es de gran peso también. Durante el recorrido nos topamos con viviendas que se cerraban o abrían a la calle de distintas maneras: rejas, portones, muros ciegos y altos, muros bajos, con ventanas y aperturas, etc. Fue una constatación encontrarme con que si la edificación tiene ventanas a través de las cuales se ve la calle o rejas en lugar de portones y muros altos y ciegos, sucedía entonces más socialización en el espacio público contiguo, independiente de los dueños de la vivienda. Esto tiene que ver con la sensación de seguridad que aporta el sentirse

acompañado y sentir, de alguna manera, el respaldo de otros ante cualquier situación de riesgo.

Otro de los factores generadores de vitalidad es la existencia de espacios públicos más allá de la calle: parques y plazas. Sobre todo en el caso del recorrido en Valle Real fue muy claro. Dentro de Valle Real se recorrieron distintas calles y cotos, y en aquellos en los que hay un parque de por medio las calles están mucho más vivas. El hecho de que exista un espacio compartido, el cual se apropia un gran grupo de gente, resulta en formación de vínculos y sentido de comunidad más fácilmente. La cantidad y forma de interacción que tenían los vecinos en un área con parque es radicalmente diferente a aquellas que se dan en partes del complejo que no cuentan con un espacio común de recreación. También se notó este fenómeno en la colonia Seattle con respecto al parque lineal sobre la avenida Aurelio Ortega, donde los habitantes de la zona se juntan a convivir y realizar actividades de ejercitación y relajamiento, además de trasladarse peatonalmente de manera segura para ir a otros lados. El espacio comunal se convierte en un lugar de todos, se genera sentido de pertenencia y las personas se preocupan por cuidar “su espacio”, lo que naturalmente conduce a formar comunidad con todos aquellos que utilizan el espacio.

Otro de los factores de mayor peso hoy es evidentemente el automóvil, como bien lo apuntan Jacobs, Appleyard y Gehl. El auto ha cobrado en la mayoría de las ciudades actuales una relevancia demasiado alta, lo cual ha tenido unos costos altísimos para la calidad de vida. Durante los recorridos fue claro ver que en aquellas calles de mayor tráfico vehicular y mayor velocidad de tránsito había menos actividad en la calle. La contaminación visual, auditiva y ambiental que genera el auto resulta en ambientes caóticos y peligrosos para quienes no viajan en ellos. Es increíble que se sigan construyendo calles pensadas para los autos cuando, como se mencionó antes, ni la mitad de la población del AMG se mueve en vehículos privados; sin embargo, el resultado de las calles dominadas por éstos afecta al 100% de la población de nuestra urbe. Un ejemplo claro de esto es el de Avenida Patria en el recorrido de Zapopan centro. Esta avenida es de tráfico pesado y velocidad alta, y en el parque lineal que hay al centro hay actividad recreativa

individual y mucho tránsito peatonal y de ciclistas, aunque la actividad de socialización o el estar en el espacio público es casi nula.

El estado de las calles también afecta a la vitalidad urbana: el ancho de las aceras y calles, la vegetación en ellas, el mobiliario y los espacios de sombra. Fue interesante observar cómo, aunque estos factores alteraban o mandaban donde era que se daba el encuentro entre personas o con qué frecuencia y en qué momento, esos factores no eran tan significativos como los mencionados anteriormente. Se vio, por ejemplo, en la zona de Santa Margarita y zona Zapopan centro, cómo, si no había tráfico pesado, existían ojos en la calle y una diversidad de actividades en los inmuebles, entonces muchas personas buscaban de manera individual generar las condiciones físicas adecuadas para socializar y estar en las calles: hacerse de espacios para sentarse —mobiliario—, espacios de sombra, espacios más vegetados e incluso “crecer” la acera colocando asientos en la vialidad de autos.

Durante los recorridos se pudo ver que una de las variables que más afectan la vitalidad urbana en las calles de nuestra ciudad es la división por estrato socioeconómico por zona. La desigualdad y fragmentación social a la que nos hemos acostumbrado es uno de los factores que más peso tienen en la manera en que se vive nuestra ciudad. México cuenta con una de las sociedades más desiguales social y económicamente en el mundo. Una sociedad tan dividida sólo puede resultar en urbes iguales. Las zonas de más alto nivel socioeconómico en el AMG son también las más seguras, con calles y aceras en mejores condiciones y con más vegetación; zonas como Colinas de San Javier, Country Club, Puerta de Hierro, Zona Real, entre otras, son un ejemplo de ello. Por un lado, en estas zonas hay una mayor inversión privada para el mantenimiento y seguridad en las calles. Por otra parte, es el resultado ante peticiones al sector público por parte de personas con más influencia por su posición socioeconómica. Cuando las viviendas en una zona son todas del mismo nivel socioeconómico, el resultado de los esfuerzos por crear una ciudad segura para todos se termina convirtiendo en un interés muy limitado a cierto grupo de personas.

En el tercer recorrido realizado, en el centro de Zapopan y los alrededores, me encontré con una mezcla más variada de clases socioeconómicas entre los

vecinos y dueños de locales comerciales; sobre una misma calle me topé con viviendas de clase alta, media–alta y media–baja. La misma situación sucedía en el recorrido realizado entre la colonia Seattle y Maestros, donde las edificaciones pertenecían a personas de distintas clases socioeconómicas. El resultado de ello sumado al resto de los factores es una zona más segura y en mejores condiciones donde los intereses de aquellas personas de mayor poder adquisitivo se extienden a la situación global de la ciudad. Por otra parte, comparando dos zonas recorridas muy cercanas entre sí pero de situación socioeconómica muy distintas, pude notar como ello afecta en que tanto utilizan el espacio público los vecinos. Los vecinos de Valle Real utilizan la calle, primordialmente, como espacio de traslado de un punto privado a otro, y la socialización suele suceder en espacios privados: clubes, restaurantes, otras casas, etc. Mientras que muchas veces las personas de nivel socioeconómico más bajo recurren a la socialización en las calles puesto que no tienen muchas otras opciones donde socializar. El espacio público se presenta como un punto de reunión y encuentro. Por ello la diversidad socioeconómica en una zona resulta también en una interacción diversa y constante en el espacio público, que a su vez resulta en una zona más segura. Además, la preocupación y exigencia de que se creen ambientes más seguros, fáciles de transitar y disfrutar por parte de las personas de mayor poder económico y, por lo tanto, mayor incidencia en las políticas públicas suele ser más efectivo.

Un ejemplo claro de división social son los condominios, que hoy representan un problema para la vitalidad urbana de nuestra ciudad. Los condominios son comunidades cerradas de vivienda en los que habitan personas del mismo o muy similar nivel socioeconómico; suelen ser construcciones homogéneas en tamaño y estilo arquitectónico, generalmente cuentan con personal de seguridad privada, además de sistemas tecnológicos de vigilancia y protección; suelen estar bardeados a través de muros ciegos con cercas eléctricas o púas en su parte más alta. El problema de inseguridad que tenemos en México y específicamente en Guadalajara es muy grave, y por ello se justifican las comunidades cerradas. El condominio hoy ofrece una alternativa a la inseguridad y violencia que existen construyendo un ambiente seguro y digno para quien sea capaz de pagarlo, y se distingue por

completo de la realidad común de la ciudad. Yo vivo en un condominio, no puedo negar que son muchos los beneficios de los que gozo por ello. Me siento segura y tranquila de que alguien vigila y cuida mi casa; mis hermanos más chicos pueden salir a la calle sin que exista un riesgo importante, las calles están siempre limpias, vegetadas y en buenas condiciones.

Como la mayoría de las cosas en la vida, las situaciones no se dan de manera aislada, son muchos los factores que construyen cada realidad y es difícil calificarlas como buenas o malas en su totalidad. Aunque gozo de los privilegios de vivir en un condominio no puedo negar los daños que causan a la situación general del AMG. Los condominios se fundamentan y justifican en la rampante inseguridad, sin embargo, este tipo de complejos también provocan a su vez más inseguridad. Las calles delimitadas por grandes muros ciegos, con nula actividad y vida comunitaria se convierten en sitios desprotegidos para quienes las transitan. Las calles fuera de los condominios se convierten también en sitios “abandonados”, pues la inversión de dinero y esfuerzos está en el bienestar individual, “que yo y los míos estemos bien”. Además de ello, como dijo en una reciente conversación Agustín del Castillo, periodista socio–ambiental urbano, los condominios también revocan al estado de su deber de proporcionar seguridad, pues la iniciativa privada lo cubre y la exigencia de parte de los ciudadanos baja. Cuando la vivienda se encuentra en áreas no cerradas la preocupación por generar ambientes más seguros y agradables se traslada al espacio público, que finalmente nos pertenece a todos, el “yo y los míos” engloba entonces una realidad mucho más amplia.

Durante los recorridos se evidenciaron muchas de las posturas de los autores consultados para la investigación. Fue interesante entender que los factores que influyen para que haya vitalidad urbana, aunque probablemente sean un realidad global, se viven de manera distinta en nuestra ciudad. También hay otros factores de más peso específicos a nuestra ciudad y las distintas condiciones sociales como son la desigualdad y la fragmentación. Recorrer, observar y conocer más a fondo mi ciudad y lo que sucede en ella fue ejercicio sumamente enriquecedor. Como arquitecta, entender la ciudad no es sólo algo interesante que debe hacerse, es, creo, algo necesario para la profesión. Los arquitectos somos en gran parte quienes

la construimos físicamente. Entender cómo el espacio afecta la manera en que nos relacionamos en él es esencial para poder hacer una mejor práctica en la profesión.

#### **4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto**

La investigación, el análisis. Este proyecto me ayudó a reconocer la importancia de vitalidad urbana, entender cuáles factores propician el que exista o, por el contrario, la dificultan, fueron algunas de las cosas que hice para esta investigación. Los recorridos realizados fueron en algunas de las zonas que más frecuento en la ciudad a través de sus calles y la vida que habita en ellas me ayudo a tener un poco más de claridad para entender que es el fondo de la punta del iceberg que alcanzamos a percibir en ella.

Durante el ejercicio desarrollé y fortalecí habilidades de investigación, análisis, observación, comunicación y capacidad crítica. A través del entendimiento de otros métodos de observación y análisis empleados por otros expertos en el tema de urbanismo, me fue más fácil poder desarrollar un estudio empírico del contexto.

La ciudad es una realidad muy compleja en la que se involucran demasiados factores, entenderla conlleva un estudio minucioso y profundo. Definitivamente sé que me queda mucho por aprender y entender, quedan aún muchas dudas, teorías por comprobar y realidades por desvelar. Sin embargo, este ejercicio me ayudó a tener un poco más de claridad respecto a la ciudad que tenemos, fue de alguna manera como empezar a ver la parte no visible del iceberg cuya punta siempre había observado. Este ejercicio me ayudó también para entender que los problemas de vitalidad urbana, vida comunitaria, la creación de ambientes seguros y agradables para todos no son problemas que le toquen enteramente al Estado, al contrario, la participación ciudadana es una de las variables que más influyen para crear ciudades que ofrezcan una mejor calidad de vida para sus ciudadanos.

Por otra parte, el entendimiento y el estudio del contexto para el arquitecto es uno de los saberes más relevantes para la profesión. Finalmente, siempre se diseña y construye en un contexto específico y siempre la obra realizada altera el

contexto. Una mala lectura del contexto puede resultar en un proyecto que perjudique su alrededor mientras que al hacer un buen análisis del contexto es mucho más fácil incidir en el de manera positiva. La ciudad se ha convertido en los últimos años en el hábitat principal del hombre, es por eso que ese contexto merece y requiere de una atención y estudio especiales. Sobre esta línea el ejercicio fue muy valioso definitivamente me quedo con herramientas de observación y análisis que me acompañaran el resto de mi carrera profesional.

Este proyecto me ayudó a darme cuenta de la responsabilidad que tengo frente a la ciudad como arquitecta y ciudadana.

Primero, creo que es importante poder aplicar estos conocimientos en mis prácticas, en cualquier proyecto en el que me toque participar.

Segundo, en mi vida diaria, participando de manera más activa en la vida comunitaria que se da en las calles, con los vecinos y en cada lugar de la ciudad que frecuento. Participando más activamente en la toma de decisiones que se hace para los proyectos de planeación urbana, informándome, involucrándome y exigiendo que se vele por el derecho a la ciudad de todas las personas.

Y la tercera sería la responsabilidad de abrir estas conversaciones. He vivido toda mi vida en entornos urbanos, específicamente en el AMG, y no fue hasta la carrera cuando comencé a estar presente en conversaciones en las que se profundiza sobre la ciudad que hoy tenemos. Las opiniones que tenía de la ciudad eran poco informadas y se limitaban a lo que veía en la punta del iceberg, que el tráfico era insoportable porque ya somos demasiadas personas, que la inseguridad está cada vez peor por el narco y la negligencia del gobierno, que los condominios o casas bardeadas son la única manera de resguardarse del ambiente hostil y peligroso en la ciudad, que es imposible generar en una ciudad como la nuestra una movilidad pasiva, inclusiva y sostenible. Éstas son solamente algunas de las opiniones que sostenía y que el medio en el que me movía reforzaba. No existían conversaciones sobre la riqueza de la vida barrial, del peligro que significaba el dominio del automóvil o del problema que generaba la fragmentación social tan marcada en distintas zonas de nuestra ciudad. A pesar de que la ciudad es el escenario de nuestro día a día poco se habla y poco se entiende de cómo podemos

crear entornos más agradables para todos en ella. Creo que el hecho de abrir estas conversaciones, de hablar de ejemplos de ciudades que han logrado darle la vuelta a la realidad urbana, de la importancia de la vitalidad y la comunidad vecinal, entre tantos otros temas es muy importante. En la conversación que tuve con Agustín del Castillo hablamos justamente de la importancia de la educación para poder lograr estos cambios; según él este tipo de temas deberían de hablarse desde la educación básica.

Como tapatía, me interesó justamente adentrarme en el tema por posturas y actitudes hacia la ciudad que veo entre algunos de los ciudadanos de la ciudad de Guadalajara y el Área Metropolitana. Hace poco me estuve en una conversación en la que una persona, sumamente molesta, comentó que le parecía “la tontería más grande” el haber regalado un carril entero del periférico al peribús; cito sus palabras: “Ni que fuéramos Europa, aquí en México la gente se mueve en coche privado”. Lógicamente, este comentario vino desde un lugar de ignorancia de la realidad en la que vive la mayor parte de la población de nuestra ciudad, específicamente, y del país entero, pero también viene de una concepción de que la calle le pertenece al coche y sobre todo de personas que no viven su ciudad y utilizan las calles con el único propósito de trasladarse de un punto privado a otro.

Hablar de las calles como espacios de encuentro e interacción humana les puede parecer una locura a muchas personas. Hablar de abrir las barreras entre lo público y lo privado, un sinsentido. Concentrar las ciudades y tener usos mixtos que propicien la vida barrial: anticuado. Construir la calle como un ambiente seguro, vivo y ameno para todo tipo de personas: una utopía que solamente es capaz de suceder en países primermundistas. Ahí la importancia de abrir estas conversaciones, de exponer ejemplos de ciudades que han hecho las cosas diferentes y realmente están logrando mejorías para los ciudadanos.

Personalmente, fue un ejercicio muy gratificante, me ayudó a reconocermelo como parte de un todo, en el que las pequeñas acciones pueden tener un eco más grande de lo que aparentan. Este ejercicio también reafirmó la importancia de mirarla con curiosidad para poder hacer juicios de valor y para poder aprender de todo lo que tenga enfrente. El recorrido, la observación y la contemplación son



herramientas que todos tenemos a la mano y son necesarias para poder generar cambios positivos en cualquier entorno. Jacobs, quien fue constantemente referenciada en esta investigación, es un claro ejemplo de ello. Ella no era urbanista o experta en temas de ciudad. Fue una ciudadana que participó activamente en su ciudad, que se comprometió con entender la parte no visible del iceberg, quien se preocupó por las personas y su bienestar. Creo que los cambios a nivel personal o a una escala mayor, sólo pueden hacerse a través de estas actitudes.

## 5. Conclusiones

El objetivo de este trabajo fue explorar la vitalidad urbana en las calles del AMG. Entender lo que limita o lo que propicia el encuentro humano en las calles. Creo que los resultados obtenidos en esta investigación son apenas una introducción al entendimiento de las ciudades y la vitalidad que se da en ellas. Uno de los principales descubrimientos fue que es un tema muy complejo en el que se involucran demasiados factores y actores tanto del Estado como individuales. Realmente creo que es un tema que merece una investigación ardua y detallada. Definitivamente será un tema que más allá del ámbito académico me interesará seguir desarrollando y entendiendo.

## 6. Bibliografía

- Alcantar García, É. (2021). Ciudad Satélite: el hábitat moderno de las clases medias mexicanas. Ciudad de México, México, Universidad Autónoma de México (UNAM) Recuperado el 3 de mayo del 2023, de <https://www.revistas.unam.mx/index.php/aca/issue/view/5798>
- Appleyard, D. (1981). *Livable streets*. University of California Press.
- Ayuntamiento de Guadalajara. (s.f.). Historia de Guadalajara. Recuperado de <https://guadalajara.gob.mx/gdlWeb/#/historia>

- Calatrava, J.; García Pérez, F.; Arredondo, D. (2016). La cultura y la ciudad. Universidad de Granada, España. Recuperado el 9 de mayo del 2023, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=663577>
- Dalsgaard, A. ; Møllerhaug, N. (2014). La escala humana. Documental producido por Final Cut for Real.
- Diamond, J. (1997). *Guns, germs, and steel: The fates of human societies*. Nueva York: W. W. Norton & Company.
- Dickens, C. (1838). *Oliver Twist*. Madrid: Alianza Editorial.
- Flink, J. (1988). *The Automobile Age*. Cambridge: MIT Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington D.C.: Island Press.
- Gehl, J. (2013). *How to study public life*. Washington D.C.: Island Press.
- Gómez Varo, I. (8 de septiembre de 2021). Jane Jacobs y la vitalidad urbana en Barcelona | Canal de TEDx Talks. Recuperado el 13 de febrero de 2023, de [https://www.youtube.com/watch?v=JKxny\\_0GZwI](https://www.youtube.com/watch?v=JKxny_0GZwI)
- Harari Y. N. (2011). *Sapiens: A brief story of humankind*. Nueva York: Penguin Random House.
- Hazan, É. (2010). *The invention of Paris: A history in footsteps*. Londres: Verso Books.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2020) Población y extensión territorial. Recuperado el 17 de abril de 2023, de <https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2020) Población y extensión territorial. Recuperado el 17 de abril de 2023, de <https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>
- Jacobs, J. (1961). *Death and life of great American cities*. Londres: Random House.
- Katz, P. (1993). *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. Nueva York: McGraw Hill.

- López–Roldán, P. (10 de septiembre de 2015). Ciudad Fraccionada vs. Ciudad Integrada | Canal de TEDx Talks. Recuperado el 3 de abril de 2023, de <https://www.youtube.com/watch?v=mpVghYcgQBI>
- Martínez, E. (2018). La ciudad del miedo: Cotos, murallas y cámaras. *Magis*. Recuperado el 28 de abril de 2023, de <https://magis.iteso.mx/nota/la-ciudad-del-miedo-cotos-murallas-y-camaras/>
- Matos Moctezuma, E. (1990) *Teotihuacán: La metrópoli de los dioses*. Barcelona: Lunwerg Editores.
- Montgomery, C. (2013) *Ciudad Feliz: Transformar la vida a través del diseño urbano*. Madrid: Capitan Swing S.L.
- Mumford, L. (1961). *The city in history: Its origins, its transformations, and its prospects*. San Diego: Harcourt, Brace & World.
- Osborne, R. (1996). *Greece in the making, 1200–479 BC*. Abingdon–on–Thames : Routledge.
- Pfannenstein, B.; Obed, J.; Herrera, E., y Villalobos, S. (2019). Planificación urbana y la influencia de las urbanizaciones cerradas: El Área Metropolitana de Guadalajara, México. Universidad de Passua, Alemania. Recuperado el 3 de abril de 2013, de [https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212019000101087](https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212019000101087)
- Romero, I. (24 de octubre de 2017). Las calles completas hacen mejores ciudades | Canal de TEDx Talks. Recuperado el 13 de febrero de 2023, de [https://www.youtube.com/watch?v=sr4tYF\\_-64k&t=186s](https://www.youtube.com/watch?v=sr4tYF_-64k&t=186s)
- Tyrnauer, M. (2016). *Citizen Jane: Battle for the city*. Sundance Selects.
- Vázquez, P. (2014). El desarrollo Urbano en Guadalajara, ITESO. Recuperado el 3 de abril de 2023, de <http://hdl.handle.net/11117/5055>
- World Bank. (2022). Desarrollo Urbano. Recuperado el 17 de Abril, de: <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevelopment/overview#:~:text=En%20el%20mundo%2C%20m%C3%A1s%20del,a%206000%20millones%20de%20personas>

## Anexos

El formato posteriormente se empleó como guía de recolección de información para los recorridos realizados

Nombre de la calle:					
Tipo de calle:					
Nivel socioeconómico:	Uso de suelo:	Intensidad de tráfico:	Medios de transporte / tipo de movilidad:	Estado de calles y banquetas :  Dimensiones de calles y banquetas:  Vegetación:  Mobiliario:  Materiales en calle y banquetas:	Ojos en la calle: ¿cómo interactúan el espacio privado hacia el público?
Mapeo de comportamiento:					
Tipo de actividad que se da en las calles:	¿Bajo que circunstancias se dan las distintas actividades?	¿Quiénes las realizan?		¿Existe vida comunitaria? (conversar con los vecinos al respecto)	

Fotografías tomadas durante los recorridos que evidencian algunos de los puntos mencionados a lo largo del reporte







