

# Movilidad cotidiana y disputas por el espacio público en Paseo de la Reforma

*Varinia Loya Ramírez\**

## INTRODUCCIÓN

El propósito de este ensayo es discutir algunos resultados de una investigación que he desarrollado en los últimos años y reflexionar sobre las prácticas cotidianas de movilidad, en términos de las tensiones, hostilidades, conflictos y violencias en espacios públicos de superposición de representaciones hegemónicas<sup>1</sup> que conciernen al ámbito de lo urbano-arquitectónico.<sup>2</sup> Éste es el caso del proyecto histórico y de gran talante que es en sí mismo el Paseo de la Reforma como calle-bulevar<sup>3</sup> y su relación con la progresiva construcción de rascacielos que la colonizan. Adopta como punto de partida el año 2010, porque es el momento en que el Paseo de la Reforma es objeto de una novedosa transformación con consecuencias directas en el ámbito de la movilidad cotidiana. Esta suerte de experimento social y urbano se origina con la implementación de la ciclovía y posteriormente del Programa de Bicicletas Públicas Ecobici. Dichas transformaciones fortalecieron al ciclismo urbano en

\* Socióloga y maestrante en el posgrado de Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México. Participante en el Proyecto PAPIIT “Ciudad neoliberal y derechos urbanos”, coordinado por la doctora Patricia Ramírez Kuri.

<sup>1</sup> Término tomado del último capítulo de este libro, titulado: “La ciudad neoliberal en Santa Fe”.

<sup>2</sup> Este trabajo forma parte de una investigación más amplia: “El espacio público y la ciudad móvil. Un estudio sobre la violencia y movilidad cotidianas en Paseo de la Reforma” realizada para la obtención del grado de maestra en urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México.

<sup>3</sup> Bulevar, camellón central o parque lineal fragmentado.

la zona y también provocaron la visibilización de su oposición, que ha significado una discusión pública que se inserta en una más amplia y previa, en círculos académicos, en organizaciones de la sociedad civil y en instituciones gubernamentales sobre la importancia y la necesidad de transformar el sistema de transporte centrado en el dominio del automóvil y del transporte público insuficiente, costoso y en muchos casos indigno para el usuario.

La ciclovía y el Programa de Bicicletas Públicas Ecobici, son propuestas que en conjunto fortalecen el capital cosmopolita del Paseo de la Reforma, favorecieron además la articulación del sistema de transporte en la zona y junto a procesos globales procedentes del sistema económico neoliberal promovieron el auge inmobiliario de rascacielos que se aceleró en la última década. El Paseo de la Reforma, como uno de los lugares que más se aproxima a un sistema integrado de transporte, se erige como uno de los principales ejes articuladores de las actividades económicas de gran escala en la Ciudad de México, comunicando a Santa Fe y Polanco, representativos distritos financieros, con el Centro Histórico. En la mediación del gobierno para la producción de un enclave global en términos de las regulaciones e instrumentos sobre los usos de suelo, las densidades, alturas y volumetrías que lo hicieron posible y como espacio que encuentra entre sus razones de ser la producción y reproducción del mercado, el Paseo de la Reforma es una de las expresiones más concretas de la ciudad neoliberal (Brites, 2017:575). Dichas propuestas de movilidad alternativa se inscriben en nuevas políticas urbanas de transporte, en una tendencia proveniente de ciudades europeas y posteriormente latinoamericanas. Esta calle de amplios bulevares, ha mantenido su importancia con respecto a seguir las tendencias urbano-arquitectónicas internacionales, como distrito financiero y de expresión política. El Paseo de la Reforma es un lugar central de alto valor económico. Desde su fundación ha habido una superposición simbólica de emblemas de lo nacional, como lo señala Carlos Martínez Assad (2011), ha sido escenario del poder, de resistencias y de manifestaciones políticas cotidianas como la marcha del silencio de 1968 y más recientemente la apropiación y el uso que el movimiento #Yo soy132 hizo del criticado monumento Estela de Luz, entre otras.

En los últimos años el Paseo de la Reforma ha tenido cambios importantes en lo que a infraestructura de movilidad respecta: en 2005 la primera línea

del Metrobús la cruza por Insurgentes, que dicho sea de paso, es el punto medio de este trabajo; en 2010 la ciclovía; 2011 la tercera línea del Metrobús; en 2012 la cuarta línea del mismo sistema la atraviesa por dos lugares, el primero en la calle Lafragua al norte y al sur Donato Guerra, el segundo por Avenida Hidalgo; en 2018 la línea siete pasa sobre un gran tramo del Paseo de la Reforma. Más recientemente también es posible encontrar una variedad de sistemas privados novedosos como patines, patines eléctricos y bicicletas sin anclaje. Paradójicamente, es posible que esta diversificación de la oferta de transporte esté contribuyendo a deteriorar la calidad de la sociabilidad que en ella acontece, tal vez se relacione con que no existen, hasta la fecha, programas orientados a disminuir la confrontación y a desarrollar y promover una cultura cívica de movilidad espacial cotidiana.<sup>4</sup> En este escenario, los usuarios cotidianos del Paseo de la Reforma se enfrentan, resisten y se apropian del espacio público. Algunas de las resistencias en contextos de movilidad, se articulan más en torno al dominio del automóvil y menos en la precariedad generalizada del sistema de transporte. Éste ha sido respaldado para su establecimiento en el programa económico neoliberal, que además promueve la desconfianza, el miedo y el enfrentamiento como base de la sociabilidad. En este sentido, diez años después, las transformaciones referentes a las modalidades de transporte en la zona no son los únicos cambios visibles, también ha aumentado la construcción de rascacielos como resultado, entre otros, de la pujanza inmobiliaria. Esta manifestación de poder económico tiene efectos en la transformación del espacio público como lugar para circular, en detrimento de lo que fue el que se pensó para el encuentro y la convivencia entre diferentes.

Por lo anterior, resulta importante preguntarse sobre el tipo de convivencia que acontece en torno a espacios públicos centrales de alto valor económico, espacios que como el Paseo de la Reforma son modelos de ciudad. En este sentido, ¿en qué términos son descritas las percepciones de las tensiones, conflictos, hostilidades y violencias que ocurren en las calles que definen las inmediaciones de los rascacielos observados a lo largo del recorrido que enmarca esta investigación?

<sup>4</sup> Es un término que designa los desplazamientos o viajes diarios que una persona lleva a cabo por motivos laborales, educativos, de ocio, consumo y sociabilidad.

El recorrido realizado en el marco del proyecto “Ciudad neoliberal”, sirvió para ampliar las percepciones sobre la violencia cotidiana desde la perspectiva peatonal. Permitted, además, poner en el centro a la calle en flujo, en movimiento, en circulación desde distintos puntos de vista y complementarlo con las entrevistas y recorridos previos. Guardadas las proporciones, es posible inscribir los recorridos grupales de esta naturaleza, en una veta del urbanismo desarrollada y fundada por Kevin Lynch (2008), él ideó este tipo de ejercicio para complementar entrevistas de gabinete. Adoptó como base ambas técnicas para elaborar su célebre libro *La imagen de la ciudad*. Lynch echó mano de especialistas que en sus palabras fueran “capaces de hacer un examen sistemático de la imagen ambiental [...] sobre el terreno”.

Son tres las categorías centrales usadas en el estudio realizado: “espacio público” (Gamboa, 2003; Caldeira, 2007, Sennett, 2011; Ramírez, 2015); “movilidad espacial cotidiana” y “violencia simbólica” (Bourdieu, 2003), que respaldan el enfoque conceptual del estudio y son útiles para reflexionar en torno a los conflictos violentos y disputas por el control, uso y apropiación del espacio público en contextos de movilidad. Conflictos que contribuyen a su deterioro y al desplazamiento de su sentido como espacio de convivencia entre diferentes hacia un espacio de libre circulación de personas y del automóvil (Caldeira, 2007) y una de sus traducciones concretas: un supuesto derecho a la velocidad. Estos cambios han sido posibles gracias a tres dispositivos, el primero de ellos el bulevar, los rascacielos, sus muros de cristal y la asignación del espacio de sus plantas bajas como áreas de paso, áreas sin comercios, sin actividades más allá del acceso para automóviles, que son el tercer dispositivo. En conjunto, respaldan el crecimiento de la esfera privada y la búsqueda de refugio en espacios de encierro y control como los rascacielos.

El trabajo está estructurado en tres apartados: el primero consiste en una aproximación a los conflictos violentos relacionados con la movilidad espacial cotidiana en el Paseo de la Reforma, desde el punto de vista cuantitativo, morfológico, espacial y temporal, y de lo que acontece en su lado poniente, tomando como referencia de límites la Avenida Insurgentes. El segundo apartado tiene como objetivo mostrar las miradas, los acercamientos, las aproximaciones resultantes de los recorridos, tanto del colectivo como de los individuales. Es una suerte de síntesis de recorridos que discute las prin-

cipales percepciones sobre los espacios considerados en disputa y conflicto en el lado oriente. Finalmente, el último apartado es una reflexión sobre el cambio del espacio público que pasa de una comprensión del mismo como espacio de convivencia y permanencia, a una que lo entiende como lugar para la libre circulación, aunado a un supuesto derecho a la velocidad. Esta condición está reflejada en tres dispositivos relacionados: el bulevar, el rascacielos y el automóvil.

### UNA APROXIMACIÓN A LOS CONFLICTOS POR EL USO DEL ESPACIO PÚBLICO EN PASEO DE LA REFORMA

Si bien el objeto de este trabajo no es la violencia de impacto mortal, sino aquélla de los desencuentros, las hostilidades y asperezas cotidianas que hacen del espacio público y de los desplazamientos cotidianos un ámbito de conflicto, vale la pena hacer un breve repaso por la situación general de los accidentes de tránsito mortales y no mortales. Se sabe que en el mundo cada año se pierden aproximadamente 1.3 millones de vidas como consecuencia de accidentes de tránsito. Asimismo, entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales y, a su vez, una proporción de estos casos deriva en algún tipo de discapacidad (INEGI, 2018). En este sentido, en México, los accidentes de tránsito se encuentran entre las diez principales causas de muerte; en 2016 fallecieron 16 185 personas, una tasa de 13.2 muertos por cada 100 mil habitantes. Existe, además, una temporalidad propicia para su ocurrencia ya que es durante la tarde y la noche cuando se registran 57.3% del total de los decesos. “[...] 64.2% de los lesionados en accidentes se registraron durante la tarde y la noche” (INEGI, 2018). Esta temporalidad del conflicto fue la que propició la decisión de efectuar los recorridos durante la tarde.

El estudio realizado ha permitido observar que la alcaldía Cuauhtémoc es un espacio local con alta presencia de conflicto violento mortal y no mortal.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Sobre la alcaldía Cuauhtémoc, se reportan los accidentes de tránsito terrestre, muertos y heridos en zonas urbanas y suburbanas. Para el año 2015 fue la tercera alcaldía con más muertos y la primera con una gran ventaja en heridos. Durante 2016, es la localidad en la que se reportan más muertos y la segunda con más heridos. La disgregación según el tipo de accidente en la su-

Hay muchos factores que intervienen en ello, sin embargo, su centralidad y las visitas que recibe todos los días así como la diversidad de modalidades de transporte que alberga, son indiscutiblemente de los más importantes.

Según el programa delegacional de desarrollo (2016:21), se estima que la alcaldía tiene una población flotante de más de 4.5 millones de personas diariamente.<sup>6</sup> En cuanto a la movilidad cotidiana por estudio, la encuesta intercensal (2015:41) reporta que se trata del tercer municipio o alcaldía del país que recibe a más estudiantes. En cuanto a la movilidad cotidiana por trabajo 18.2% de la población ocupada labora en una localidad diferente a la de su residencia, de ellas la Cuauhtémoc es la primera receptora de trabajadores.

En términos de movilidad espacial cotidiana, la alcaldía Cuauhtémoc sostiene una relación muy compleja con el resto de la ciudad e incluso con la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). Esta relación se expresa en un nivel micro en el Paseo de la Reforma y sus zonas aledañas. Se sabe que los distritos<sup>7</sup> Chapultepec-Polanco y Buenavista-Reforma son los principales destinos, primero y segundo respectivamente, tan sólo después del primero que es el Centro Histórico. En este sentido, el Instituto de Ingeniería de la UNAM (II-UNAM, 2018) reporta que los viajes que son realizados utilizando

matoria total de 2015 la segunda, tan sólo después de Iztapalapa, que dicho sea de paso es la alcaldía más poblada del país (INEGI, 2015). Para 2015 según el tipo de accidente, la alcaldía Cuauhtémoc ocupa los siguientes lugares: para colisión con vehículo automotor el tercer lugar, por colisión con motocicleta el primer lugar, por colisión con peatón el primero, por colisión con objeto fijo el tercer lugar. En tanto que para 2016, la sumatoria total pone a la alcaldía en cuestión en el primer lugar incluso por encima de Iztapalapa. Los datos disponibles por tipo de accidente son: para colisión con vehículo automotor en segundo lugar, por colisión con motocicleta ocupa el primer puesto, por colisión con peatón igualmente y por colisión con objeto fijo el tercer lugar (INEGI, 2017:431).

<sup>6</sup> Entre semana se realizan 34.56 millones de viajes en la zona metropolitana; 58.1% es para ir al trabajo y tienen una duración entre 30 y 120 minutos. Se estima que hay 3.05 millones de automóviles disponibles en hogares. De ellos, un alto porcentaje puede circular diariamente (hologramas 00 y 0). El promedio de ocupantes por automóvil es de 1.5 personas (considerando el inicio de los viajes). En la CDMX es cercano al 70% y en los municipios conurbados la proporción es de poco más de la mitad. Según la hora de inicio, más de cuatro millones de viajes se realizan entre las 7:00 y las 7:59 horas. Por la tarde, entre las 18:00 y 18:59 horas se da el mayor número de retornos al hogar (INEGI, 2017).

<sup>7</sup> “Distrito” se refiere a la cobertura geográfica que tuvo la Encuesta Origen Destino 2017, fueron 194 distritos en total correspondientes a la ZMVM: Hidalgo, Estado de México y Ciudad de México.

algún medio de transporte, por viajeros que viven en distritos de marginación urbana alta y muy alta, y que duran dos horas o más, tienen origen en los distritos no centrales, y tienen destino en los tres mencionados. En contraste con que el medio de transporte más utilizado por los habitantes de distritos con marginación urbana baja es el automóvil (INEGI, 2018). Aunada a la intrincada relación que el Paseo de la Reforma sostiene con las distintas escalas espaciales mencionadas.

Desde un punto de vista más cercano, se trata de una calle altamente compleja, entre otras cosas porque cuenta con una asignación espacial para diversas modalidades de transporte, variedad que probablemente no tiene otro espacio de la ciudad. De esta variedad y de su resultante concentración de actores de movilidad se deriva la posibilidad de encontrar, con más facilidad, eventos conflictivos entre peatones, ciclistas y automovilistas. Otro rasgo interesante son las diferencias entre el Paseo de la Reforma oriente y la parte poniente, tomando como línea divisoria la Avenida Insurgentes. Cabe señalar que este corte espacial se origina por la diferencia observada en la concentración de conflictos resultante de las entrevistas.

Mientras que los elementos destinados a los automóviles y el ciclismo se mantienen iguales en ambas partes de la calle, no pasa lo mismo con la infraestructura peatonal. Existen diferencias en las dimensiones y formas de las banquetas. En ambos lados se trata de cinco espacios entre banquetas y camellones, lo que cambia sustancialmente es que en términos reales en el Paseo de la Reforma poniente existen dos espacios para caminar, la banqueta contigua al paramento y las anchas banquetas arboladas que describen lo que en este trabajo se ha llamado “bulevar”, parque lineal fragmentado o camellón central, en tanto que, en la parte oriente sólo hay un espacio real para caminar que son las banquetas contiguas a los paramentos de ambos extremos de la avenida y en menor medida la banqueta que está en el mismo lugar que la ancha banqueta arbolada del otro lado, en este caso está reducida a un pequeño camellón lateral. La imagen que se presenta a continuación, corresponde únicamente al carril sur, ambas son una muestra del paramento al camellón central.

Esta diferencia acentúa las capacidades de concentración de peatones, además de la existencia de mobiliario como bancas que hacen del Paseo de

## Asignación espacial para peatonalidad

Reforma oriente: carril sur



Reforma poniente: carril sur



FUENTE: elaboración propia con Streetmix.

la Reforma poniente un espacio que reitera su vocación del espacio público decimonónico, ese que invita a permanecer y no sólo a pasar. No obstante, la amplia presencia de espacios no exclusivos para la automovilidad, existe una tendencia muy marcada entre las personas entrevistadas que son usuarios cotidianos de esta calle, de percibir a los peatones como actores agraviados por definición. A continuación un testimonio al respecto.

[...] a los peatones porque no les queda de otra. En la bici al menos vas en un algo que se va moviendo, en la parte de Reforma los peatones son impecables, no he visto nunca, se podrían cruzar sobre la jardinera esa que pusieron, la gente se cruza en donde se tiene que cruzar, no se cruzan en los semáforos y esa calle la cruzo todos los días y yo creo que ahí los peatones si cumplen al ciento por ciento (automovilista hombre, 40 años).

A lo largo de la entrevista fue claro que para él, la disputa está claramente orientada hacia los ciclistas, y coincide hasta cierto punto con la dinámica de interpelación contra el actor emergente, por parte del actor dominante que en este caso él encarna y para quién, por cierto, el peatón no es considerado en el campo de su interpelación. También llama la atención que en más de dos ocasiones, las respuestas se estructuraron como “no les queda de otra”.



En la estructura jerárquica del sistema de movilidad de la Ciudad de México, el peatón representa el eslabón más bajo y mantiene su condición de subordinación incluso en el Paseo de la Reforma, además de la proliferación de otros sistemas de movilidad, dicha condición se ha acentuado con la emergencia de los ciclistas como actores de movilidad con alta presencia en la zona: “[...] como que la bicicleta da para muchas cosas, para ir rápido y meterte por otras callecitas y todo, pero pues a veces los peatones nos venimos cuidando de los coches y resulta que te sale una bicicleta por otro lado (peatona, 55 años)”. Entre los peatones entrevistados existe la percepción de que con la ciclovía y el aumento del ciclismo urbano, ahora se ven sometidos a un doble asedio, ya no solamente se tienen que preocupar de los automovilistas, ahora también de los ciclistas. Los rascacielos, hay que recordarlo, cultivan la ilusión de que las diferencias quedan fuera, de que es posible mirar pero mantenerse aislado, parecido al modo en que lo hacen los automóviles. Ambos dispositivos de encierro, aunado al derecho a la velocidad, hacen efectiva, hasta cierto punto, la posibilidad del aislamiento de la inseguridad y de la amenaza que significa en nuestros días el espacio público. En concreto, la conflictividad que añaden los rascacielos a las interacciones entre los usuarios cotidianos del Paseo de la Reforma se da, sobre todo, en términos de la densidad, mezcla de usos de suelos, actividad destinada a la planta baja; entrada y salida de estacionamientos, así como sus bahías de espera. No obstante, como lo muestra el trabajo sobre la colonia Portales<sup>8</sup> este tipo de construcciones ha servido de modelo en el ámbito residencial del antiguo barrio, fomentando la ruptura de la relación directa con la calle, en donde se observa que muchas de las plantas bajas de las nuevas edificaciones están cerradas hacia la calle. Como vemos, esta proliferación va más allá del Paseo de la Reforma, se trata de un modelo y de una visión de ciudad.

En años recientes, la pujanza inmobiliaria que se ha dado en la zona es evidente, y la oferta de vivienda se concentra en rascacielos de uso mixto. En este sentido, además de contener a la vivienda como espacio privado representativo, en su interior, también existe oferta de plazas comerciales que intentan

<sup>8</sup> Capítulo de este libro, titulado: “Espacio público, formas urbanas y modos de habitar en la Portales”, de Gloria Medina Serna.

emular las plazas públicas decimonónicas con usos contemporáneos. En la actualidad, como lugar representativo de urbanización neoliberal, su función está completamente relacionada con el consumo y la privatización del ocio y del tiempo libre. Sus usos están fuertemente orientados al mercado financiero y se ofertan grandes áreas para oficina. Desafortunadamente, esta mezcla de usos no se traduce necesariamente en mayor heterogeneidad y contacto entre extraños. Las tecnologías de aislamiento mencionadas, aunadas a dispositivos como elevadores y el desarrollo de rituales de identificación, los inhiben.

De los años treinta a los noventa del siglo pasado se construyeron en el Paseo de la Reforma, un promedio de uno a tres rascacielos por década. Este ritmo cambió considerablemente; de 2000 a 2009 se construyeron alrededor de siete rascacielos, de 2010 hasta ahora se tienen contabilizados trece. ¿Qué pasó en el Paseo de la Reforma durante esos años? ¿Qué hizo posible este *boom* inmobiliario de rascacielos?

### *Espacio y temporalidad del conflicto violento: aforo y velocidad*

A partir de la caracterización de conflictos surgida de los testimonios de usuarios frecuentes del Paseo de la Reforma y de los recorridos hechos, se identificó la existencia de dos problemas generalizados a lo largo del tramo analizado en este trabajo.

El primer problema consiste en que a la hora de máxima demanda (HMD) de la tarde, hora en que fueron hechos la mayoría de los recorridos, el carril norte (oriente-poniente) no tiene la carga vehicular que en cambio sí tiene el carril sur (poniente-oriente). En el carril norte existe una fuerte tendencia por parte de los automovilistas que van a una velocidad considerable, a no respetar las cebras y los semáforos, esto se observa a lo largo de la avenida pero sobre todo, antes y después de las glorietas. A estos automovilistas se les suman los que van del norte al sur y buscan incorporarse diagonalmente al Paseo de la Reforma. Observamos como resultado una conflictividad violenta y recurrente, sobre todo entre peatones y automovilistas, algunas veces también incluye a los ciclistas que quieren cruzar, aunque en menor medida.

Dichas observaciones coinciden con lo reportado en el Estudio de Transporte Público de Pasajeros del Corredor Reforma (2014:29),<sup>9</sup> como dos ascensos de hora de máxima demanda del transporte público en la zona, uno matutino y el otro vespertino. En este último, se llega a dicha hora de las 18:45 a las 19:45 horas y se calcula que 20 mil pasajeros se desplazan diariamente por las mañanas en dirección oriente-poniente, en tanto que por las tardes son 18 mil en sentido poniente-oriente. Esto tiene implicaciones importantes en términos de la concentración de un ambiente propicio para prácticas tensas, hostiles y violentas relacionadas con el tiempo y el espacio; es decir, con la disminución o el aumento de aforo vehicular según el horario. De las 18:00 a 20:00 horas el carril norte está mucho menos congestionado, este hecho aumenta la velocidad de los automovilistas considerablemente, de modo que los desencuentros con otros automovilistas, ciclistas y peatones son más comunes.

El segundo problema constante a lo largo del tramo, ocurre en el carril sur (poniente-oriente) en HMD vespertina y en la parte que para fines de este trabajo y por la diferencia de problemáticas, se ha considerado el Paseo de la Reforma poniente. Es decir, en el tramo que va de Lieja a Insurgentes, la fuerte carga ciclista dificulta el paso, tanto para peatones que quieren cruzar esta avenida en esquinas y pasos peatonales intermedios, como para automovilistas que pretenden dar vuelta a la derecha en calles secundarias. Respecto a la práctica de los ciclistas, el testimonio de un automovilista señala que:

Sí, piensan que en Reforma no se deben de parar nunca [se refiere a los ciclistas], que ellos van y van a avanzar hasta que lleguen a donde tengan que llegar y que por eso está la ciclovía, no se paran nunca. Que también tienen que ver con que hay veces que los coches ya se están acumulando un montón porque los ciclistas no se paran nunca, y tendrían que dejarlos pasar (automovilista, hombre, 40 años).

<sup>9</sup> Estudio elaborado por el gobierno del Distrito Federal en 2014 para explorar la factibilidad y la implementación de un corredor BRT, es decir, la línea 7 del Metrobús. En él se expone la intención de conectar el Centro Comercial Santa Fe con la línea 6 del Metro.

En este testimonio él se percibe como perjudicado por un supuesto derecho a la velocidad ejercido por los ciclistas, cabe señalar que se trata del punto de vista de una persona que usa automóvil y que retrata a los usuarios de la bicicleta como usuarios dominantes por obra de la velocidad, que en medio del caos y lentitud del tráfico es percibida como una ventaja. También cabe señalar que es posible que la contraparte al incumplimiento de reglas, que detonan una percepción negativa, esté el sentimiento constante de amenaza e inseguridad. Aquí destaca un testimonio que habla del miedo al asalto: “[ya me dijiste que te daba miedo el asalto], pero ahí y en todos los cruces, eh, o sea no nada más ahí. [...] me dan miedo todos los cruces, por eso me paso los altos de todos los que pueda pasarme, porque se me hacen como muy inseguros (ciclista, hombre, 32 años)”.

Estos testimonios aunados a la información estadística disponible ayudan a establecer una relación entre la percepción de violencia cotidiana en contextos de movilidad con el tiempo, el aforo y la velocidad, cuestiones que siguiendo la argumentación de este trabajo impactan en el espacio público y su transformación como lugar de circulación, de paso y con la velocidad ejercida, en este caso tanto por automovilistas como por ciclistas.

En HMD hay dos conflictos diferentes pero relacionados con la velocidad; en el carril norte quienes van más rápido debido a que el aforo vehicular es mucho menor, son los automovilistas que presionan a quienes se interpongan, incluso teniendo el semáforo en verde, en tanto que en el carril sur, la presencia constante y en algunos casos veloz proviene de los ciclistas que dificultan el paso a peatones y automovilistas.

### *Una mirada a tres puntos de conflicto en el Paseo de la Reforma poniente*

Para precisar, a lo largo del tramo observado, fueron ubicados seis puntos de conflicto violento entre peatones, ciclistas y automovilistas; más dos que conciernen al tiempo y al espacio, descritos en el apartado anterior, en total se trata de ocho espacios de disputa a los que se llegó con el conjunto de la información recopilada para este trabajo. A continuación se presenta una revisión esquemática de los lugares que pertenecen al Paseo de la Reforma poniente y en donde se concentran las tensiones que conciernen a los rascacielos.

## Paseo de la Reforma número 222

En “horas pico” el flujo de ciclistas es muy alto, su velocidad es considerable, en el edificio hay una bahía de espera para automóviles, al entrar éstos se disputan el espacio con peatones y ciclistas porque irrumpen tanto en la ciclovía como en la banqueta. En este punto del edificio, hay un cierto aire a una plaza pública, de apertura, es probable que se deba a que hay peatones deambulando en todos los sentidos, o también a que ésa es la intención que se ha buscado recrear artificial y deliberadamente en los espacios de consumo.

Algunos ciclistas bajan un poco de velocidad a la expectativa del próximo semáforo (en el cruce con Insurgentes), otros no, las personas que quieren cruzar sobre los pasos peatonales intermedios, se disputan el espacio con ciclistas y automovilistas, estos últimos, cuando quieren entrar a la bahía de espera del edificio entran en conflicto con peatones y ciclistas. Se trata de uno de los lugares de mayor conflictividad intergrupala, como lo ilustra el siguiente testimonio de una peatona:

Los paro [a ciclistas y automovilistas], yo empiezo a caminar y los paro con la mano. [...] Me impongo, porque estos dos son espacios donde no hay semáforo peatonal. Enfrente de 222 en la lateral, entonces ahí no se paran y van rápido. Ahí donde no hay semáforos les vale que haya paso peatonal (automovilista y peatona, mujer, 69 años).

## Paseo de la Reforma y Lieja (Torre Mayor)

Éste es el primero de dos conflictos violentos a la misma altura del Paseo de la Reforma en su carril norte. La Torre Mayor, que al igual que el anterior rascacielos mencionado, cuenta con una gran bahía de espera para automovilistas. Si bien aquí la fluctuación de personas es menor, el principal problema es que a la hora de la salida del trabajo, la bahía de espera no es suficiente para la cantidad de automóviles que hay. Además, quienes conducen y hacen alto para bajar o subir en un automóvil sin entrar a la bahía, ponen en riesgo a los ciclistas que van sobre la ciclovía y cortan el flujo de los automovilistas

que están atrás. Los automovilistas que quieren entrar y salir de la bahía también irrumpen en el espacio que les corresponde a peatones y a ciclistas.

En este sentido, resulta evidente el papel que las bahías de espera para automovilistas son dispositivos que, en alianza con el automóvil, están pensadas desde la idea del espacio para circular. No obstante, se usan y apropian por los automovilistas como un lugar para estar y regularmente son tomadas como estacionamientos y no como lugares de ascenso y descenso rápido, como lo indica su vocación proyectual. Debido a ello, las filas de espera se prolongan y provocan tráfico en los lugares en donde existen estos tipos de dispositivos. Como testifica un entrevistado: “la gente camina en la ciclovía, la gente deja sus cosas en la ciclovía, en esta zona en particular. Acá enfrente de la Torre Mayor, siempre hay coches de uber en espera” (peatón, hombre, 36 años).

Existe una similitud entre Paseo de la Reforma 222 y la Torre Mayor, ambas cuentan con grandes bahías de ascenso y descenso de pasajeros, enfrente de ellas está la ciclovía; sin embargo, mientras en el número 222 no tiene entrada de estacionamiento sobre la avenida, la Torre Mayor sí, a pesar de contar con tres entradas más sobre la calle Río Atoyac.

### **Paseo de la Reforma y Lieja (Estela de Luz y Torre BBVA)**

Ubicada en el carril sur del Paseo de la Reforma se encuentra la segunda zona de conflictos violentos. Aquí los enfrentamientos más comunes se dan entre peatones y automovilistas, y es específicamente en el paso de peatones que va de la Estela de Luz al bulevar o parque lineal fragmentado, cuando los automovilistas que vienen del Bosque de Chapultepec. Es decir, dirección poniente-oriental y buscan incorporarse a su carril lateral, se encuentran con frecuencia a peatones que quieren cruzar, presumiblemente vienen de la estación Chapultepec del Metro. Éstos tienen dos opciones, esperar a que algún vehículo les ceda el paso o ejercer lo que se ha denominado la “estrategia de parvada” para cruzar calles con fuerte presencia de tensión. Con ella se trata de describir una situación común que consiste en esperar a una buena cantidad de personas que quieren cruzar, tomar valor y hacerlo o seguir a alguien que empezó. Al respecto un peatón dice:

Como peatón es bien difícil cruzar esa calle porque no se paran nunca. Te avientas, te esperas a que, le calculas, que no vaya a acelerar [se refiere a los automovilistas], y también incluye a las bicicletas, que como es un flujo más constante de bicicletas, no dejan pasar a la banda, y como van bajando de un lugar en donde no hay semáforos, la gente no se para. Tanto automovilistas como bicis (peatón, hombre, 36 años).

La percepción de un entorno hostil, aunada a la desventaja que tienen los peatones frente al poderío automovilístico en este punto, produce una respuesta colectiva para enfrentar una situación adversa y común. Tal vez es precisamente su frecuencia la que hace posible la actuación colectiva sin mediación de palabras o gestos y, por lo tanto, revela la familiaridad con dicha situación y con el modo de responder a ella, se trata de una forma de proceder frente a un proceso de desigualdad que ha sido incorporado; es decir, naturalizado. Este testimonio también reitera la percepción del doble asedio que sienten los peatones, se cuidan de ciclistas y de automovilistas. Además, el señalamiento del flujo constante hace referencia a la conflictividad horaria.

Con respecto a los rascacielos, si bien hay grandes diferencias entre uno y otros, fue posible observar y registrar en testimonios de transeúntes una relación complicada con el espacio en el nivel de la calle. Esto en términos de lo que se ha venido señalando, sobre la reducción de la calle a su más simple función de acceso y de circulación. En este sentido, entre las personas entrevistadas existe una percepción de molestia y de dificultades en las zonas aledañas a algunos de los rascacielos del Paseo de la Reforma.

Justamente en este nuevo edificio [se refiere a la Torre BBVA], muchos quieren estacionarse y se paran en la ciclovía y les vale. Hay un estacionamiento justo ahí, se para todo el mundo, tú vienes bajando [se refiere a cuando vienen del Bosque de Chapultepec], vienes un poco rápido, entonces tienes que hacer un movimiento como para no llevártelos (ciclista, hombre, 40 años).

En este testimonio es posible observar la irritabilidad a la que se refiere Sennett cuando habla de que en el uso contemporáneo del espacio, éste tiene como objeto la libre circulación como factor fundamental de lo que él

llama la eliminación del espacio público viviente: el espacio de las calles urbanas, en donde el espacio se vuelve insignificante o incluso irritante a menos que pueda subordinarse al movimiento libre (Sennett, 2011:29).

Se entiende, así, que reducir el espacio a su función de acceso y de circulación es una forma de violencia cotidiana ejercida espacialmente y que tiene un efecto de deterioro del espacio público y de las formas de sociabilidad entre personas y grupos. Es también un obstáculo para el desarrollo de los vínculos entre espacio público y espacio privado, de los cuales la calle y la vivienda son representativas, respectivamente. En conjunto estos dispositivos de encierro: rascacielos y automóviles, así como uno de sus productos, un supuesto derecho a la velocidad y sus efectos presentes en los conflictos violentos, se encuentran y se observan en este tramo del Paseo de la Reforma.

La violencia cotidiana que se observó y que se relaciona con la transformación del espacio para estar y permanecer hacia el espacio para la libre circulación, y que promueve relaciones hostiles entre usuarios, es parte del sustrato del que se alimentó el proceso neoliberal que en la actualidad tiene efecto en la percepción constante de inseguridad y de amenaza, tanto en el espacio público, como en el privado, enfatizando la ansiedad que produce el temor al riesgo.

A lo largo del recorrido efectuado desaparecieron las casas, dicha desaparición converge en la producción del efecto monumental y de gran escala que existe en el Paseo de la Reforma. Hay una producción de un espacio genérico, abstracto y hasta cierto punto, deslocalizado, que bien podría estar en cualquier otro lugar del mundo. Este efecto potencia las cualidades del Paseo de la Reforma para su turistificación. En este sentido, es un ejemplo de que el espacio social se puede producir y se puede consumir. Su escala monumental sumada a la proliferación de los rascacielos complejizan los vínculos entre las personas y el espacio, y entre la gente misma, no se trata exclusivamente de una cuestión de escala, es una cuestión de clase social y también de un proyecto que promueve la desigualdad.

En el sitio de estudio, la relación entre la mirada desde el interior hacia el exterior (Jacobs, 1973) sostiene un vínculo de desvanecimiento ilusorio entre el espacio público y el espacio privado, los rascacielos están guiados por la estética de la visibilidad y el aislamiento social (Sennett, 2011), las deriva-



ciones de la arquitectura moderna producen un mirar sin mirar. Se trata de una apertura sólo aparente, existe aquí una sofisticación de los mecanismos de exclusión social, mecanismo que el urbanismo neoliberal ha utilizado con bastante frecuencia.

Es justo en este espacio, entre la calle de los grandes bulevares y los rascacielos más grandes de la Ciudad de México, en donde conviven, se encuentran y desencuentran dos modelos de ciudad, la del siglo XIX de los paseos, el gusto y asombro por la mezcla entre anónimos, la de la igualdad social como aspiración y proyecto, y la ciudad de los rascacielos, la de los infinitos rituales de identificación, la de la fragmentación o segregación socioespacial (Caldeira, 2007), rasgo fundamental de lo que actualmente se considera urbanismo neoliberal (Escolano, López y Pueyo, 2018:186).

En Paseo de la Reforma el urbanismo neoliberal está vinculado con un cambio de largo aliento cuyos orígenes genealógicos se remontan a la escuela moderna de la arquitectura y la planeación urbana, así como a procesos como el vuelco endogámico, que en conjunto respaldaron una transformación en las relaciones entre el espacio público y el espacio privado, beneficiando a este último mediante el despliegue progresivo de sus formas de producción, desde la propagación de las bondades de lo íntimo, al crecimiento de la importancia de los ámbitos privado-económicos. En este contexto está actualmente la lógica del espacio público que encuentra en la libre circulación uno de sus sentidos con más peso, en detrimento de su concepción como lugar para la convivencia entre extraños. Esta pérdida paulatina de espacios para el ejercicio de la diferencia, produce un debilitamiento de los vínculos sociales y de las capacidades de una sociedad para organizarse. En el Paseo de la Reforma, generalmente las resistencias posibles son temporales, y aunque es verdad que acontecen ejercicios fugaces de unificación frente a la violencia cotidiana, como lo refleja la estrategia de parvada, no obstante se enfrentan a muchas dificultades para constituirse como frentes comunes en espacios públicos concretos. Se trata de códigos incorporados en un largo proceso de socialización que naturaliza las asimetrías propias de cada espacio social.

El reciente anuncio de la construcción de un paso peatonal en el punto en donde se observó la estrategia de parvada, añade un matiz a la argumenta-

ción expuesta, porque es una respuesta institucional apoyada en el reconocimiento de los problemas a los que se enfrentan los peatones en la zona, agravados a partir del respaldo institucional al modelo alternativo de movilidad que es la ciclo vía y es resultado de un proceso de conocimiento y experiencia colectiva en el espacio público, resultados que también se observan en las relaciones que establecen entre sí peatones, ciclistas y automovilistas cuando, por ejemplo, se pueden anticipar a los embotellamientos habituales y cambiar de ruta o la propia expectativa de paso que se genera con la existencia de las ciclo vías, que llama a la disminución de la velocidad y a interponer una cierta distancia con ciclistas, en estas actitudes se observa un naciente cambio sociocultural en términos del sistema de valores de los ciudadanos frente a los ciclistas (Pérez, 2013:122). Lo mismo sucede con la estrategia de parvada que es resultado de seguir las “líneas de deseo” peatonal<sup>10</sup> en lugares muy concretos, generando una expectativa de paso. Sin embargo, esto ocurre con personas familiarizadas con el espacio de referencia.

En este sentido, existen otros ejemplos menos afortunados. Como se ha dicho, durante la hora de máxima demanda existe una concentración de usuarios en las inmediaciones de los rascacielos que cuentan con usos de suelo más diversificados, como el que se localiza en el número 222, y en menor medida la Torre Mayor, seguidos por la Torre Bancomer. En estos momentos, los automovilistas usan y se apropian de las plantas bajas que cuentan con entradas y salidas desproporcionadas en relación con la gran escala, volumetría, densidad y altura. Su salida es tan constante que impide el paso por la ciclo vía y por la banqueta, obligando a sus usuarios a adoptar decisiones riesgosas. Además, afuera los automovilistas suelen usar las bahías de espera como estacionamientos, lo que provoca una acumulación de automóviles que incluso aparcan en doble fila. Frente a esto, durante agosto de 2019 un grupo de ciclistas se organizó desde Twitter bajo el hashtag #JuevesDeBahía para encontrarse frente a la Torre Mayor y defender la banqueta y la ciclo vía de las constantes invasiones llevadas a cabo por los automovilistas en esta zo-

<sup>10</sup> Las “líneas del deseo” se han definido como los caminos alternos que los peatones prefieren seguir para ir de un lugar a otro sustituyendo a los que propone el diseño formal (Cevallos y Parrado, 2018).

na. Esta forma de resistencia temporal resulta una expresión relevante del malestar compartido por peatones y ciclistas frente al dominio del automóvil en el uso del espacio público en torno a los rascacielos. Sin embargo, resulta revelador que estas protestas no proliferaron más allá de dicho mes, porque entra en sintonía con el argumento sobre el debilitamiento de los vínculos organizativos en el espacio público.

La desigualdad que promueve este tipo de arquitectura proviene también de la poca importancia que le otorga a la escala humana (Gehl, 2009) y a la comprensión del espacio público como un espacio para la circulación. Esta transformación de la nomenclatura de lo público como lugar para estar, en el caso del Paseo de la Reforma para pasear, al lugar del ejercicio de la función del movimiento, ha sido enunciada por Richard Sennett (2011) y vale la pena señalarlo porque es una constatación del carácter internacional y progresivo, observado ya en las ciudades que él analizaba en 1977<sup>11</sup> y en este enclave financiero de la Ciudad de México. Este cambio promueve el debilitamiento de los vínculos sociales, al perder de vista las confrontaciones que ocurren en su frontera exterior, el lugar del espacio público como lugar que está fuera de control, revela que su comprensión es la de un espacio-residuo. Se trata del lenguaje arquitectónico de la segregación socioespacial, este lenguaje erosiona las principales contribuciones del espacio público del siglo XIX. Lenguaje que, de la mano del dominio del automóvil, se desarrolla en otros ámbitos: el de los barrios y colonias residenciales homogéneas y el del crecimiento de la ciudad.

La concentración de rascacielos, de parques lineales fragmentados y de pasos peatonales intermedios en el lado poniente del Paseo de la Reforma, el extremo más cercano al bosque, constituyen diferencias significativas con respecto al lado oriente de la avenida, más cercano al Centro Histórico de la Ciudad de México. Incluso la percepción de conflicto violento es más fuerte en el poniente y se concentra alrededor de los rascacielos, mientras que en el oriente sucede en glorietas y cruceros. ¿Las diferencias señaladas entre uno y otro se relacionan con la carga de conflicto violento? ¿Tiene algo que ver con esta carga la concentración de rascacielos en el lado más cercano al Bosque

<sup>11</sup> Año en el que se publica por primera vez *El declive del hombre público*.

de Chapultepec o su lejanía con respecto al Centro Histórico? ¿Entre más lejos del Centro Histórico y más cerca del bosque mejor? ¿Mejor para quién?

### UN RECORRIDO POR EL PASEO DE LA REFORMA: UNA MICROGEOGRAFÍA DEL CONFLICTO

El propósito de este apartado es mostrar la trayectoria socioespacial de personas familiarizadas con el Paseo de la Reforma, ya sea porque son habitantes de algunas de las colonias aledañas: Tabacalera, Cuauhtémoc, Centro y Juárez, o porque trabaja en la zona. La intención es relacionarlas con la percepción que tienen de las tensiones, hostilidades, conflictos y violencias que viven durante sus desplazamientos en dicho espacio.

Se propuso un recorrido grupal como estrategia metodológica que permitiera observar y ser parte de lo que ocurre y cómo se suscitan los conflictos violentos en el sitio en el que se desarrolla cada pesquisa. De modo que, tanto usos, como actividades y prácticas, fueron observados colectivamente, con lo que se hizo posible el cambio de algunas ideas sobre cada uno de los espacios.

Este recorrido estuvo conformado por nueve especialistas de diversa procedencia disciplinar; la arquitectura, el urbanismo, la antropología y la sociología convergieron en el interés por la espacialización de conflictos violentos urbanos. Los puntos de observación a lo largo del Paseo de la Reforma fueron previamente definidos como resultado de la investigación de la que este trabajo abreva. Originalmente y teniendo como base algunos documentos, se definió que la observación sería en glorietas; sin embargo, a partir de los testimonios de las personas entrevistadas, se encontró que la concentración del conflicto violento estaba en las inmediaciones de algunos rascacielos, cuestión que les otorgó importancia.

En relación con el desafío de espacializar el conflicto violento se elaboró el mapa 1, que es un esfuerzo de condensación de tensiones ocurridas en contextos de movilidad en el Paseo de la Reforma. A pesar de que se reconoce la existencia de una gran variedad de formas de violencia cotidiana a lo largo del tramo elegido, se han seleccionado para su expresión gráfica las más mencionadas.

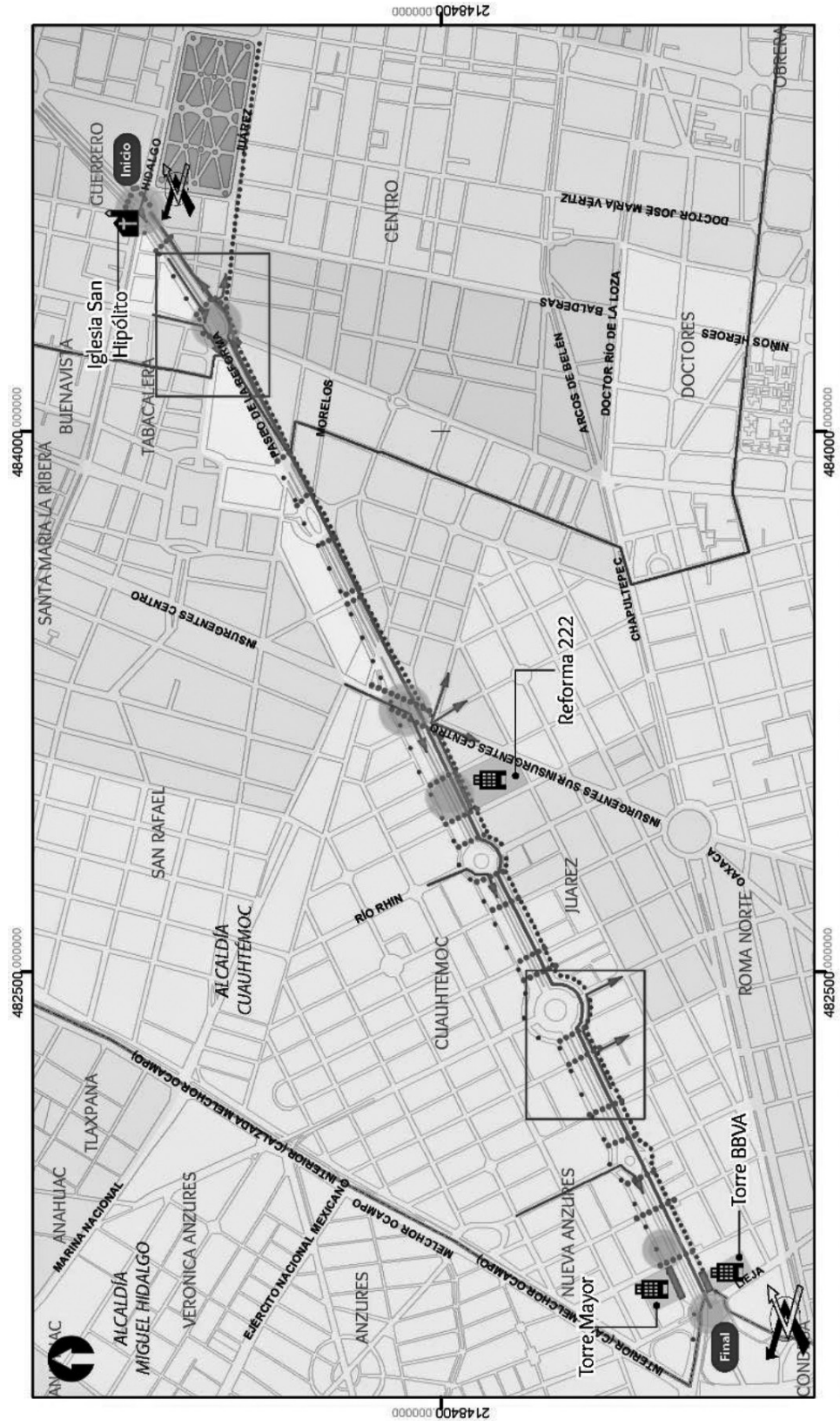
A continuación se detalla el recorrido grupal, el punto de reunión fue el templo de San Hipólito, en el cruce del Paseo de la Reforma y Avenida Hidalgo, en la colonia Guerrero, un par de horas antes de que se intensificara el tráfico con la intención de llegar a la Avenida Insurgentes en punto de la “hora pico”. Nos vimos a las 16:15 del viernes 30 de noviembre de 2018. Debido a la naturaleza del trabajo y la centralidad puesta en las relaciones de movilidad tensas y hostiles, se citó en ese punto, día y hora, con la intención de captar mejor la variedad de conflictos violentos que se recrudecen en la ciudad y en el Paseo de la Reforma en la hora de máxima demanda. En esta iglesia actualmente se venera a san Judas Tadeo, patrono de las causas difíciles o desesperadas, esta festividad lo ha vuelto un punto de concentración de estigmatización, como lo señala uno de los entrevistados que habla sobre sus miedos en este lugar.

Pues yo creo que justamente esta parte de Reforma que comienza aquí de San Hipólito para adelante [...] pero ahí en esa esquina, sí está bien chaca y de repente hay mucha banda que luego si es medio rarona y están los micros. Esa parte a mí me parece medio peligrosona, nunca me sucedió nada pero siempre he pasado un poco con la preocupación de a ver si no me roban (ciclista, hombre, 40 años).

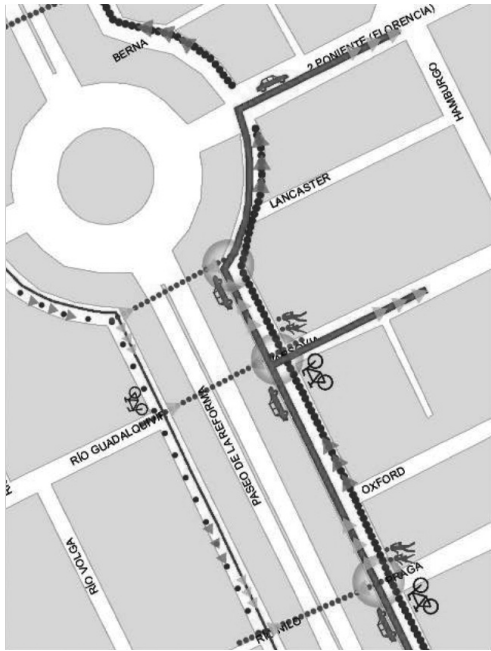
La carga de estigmas en el lugar relacionados con la pobreza y la violencia es fuerte y le añade conflictividad y complejidad a este cruce, que también es un punto de contraste con el otro extremo del tramo seleccionado. La Torre Mayor, como emblema del poder financiero y posesión de gran capital, el templo de San Hipólito, como lugar y símbolo de la desposesión. Este tramo entre hitos extremos ocurre en una distancia de tan sólo tres y medio kilómetros.

Mientras esperamos a los miembros del grupo y situados a un costado de la puerta de la iglesia, les pido observar la larga trayectoria que recorre el Metrobús de la línea 3 con rumbo al norte, viene de la terminal Etiopía, en Xola y Cuahtémoc, después circula por Balderas, cruza diagonalmente el Paseo de la Reforma hasta incorporarse a la Avenida Hidalgo, probablemente la longitud del Metrobús exacerba la dimensión del cruce. Además, la convergencia de las líneas 3, 4 y 7 del Metrobús, en este punto, aumentan la percep-

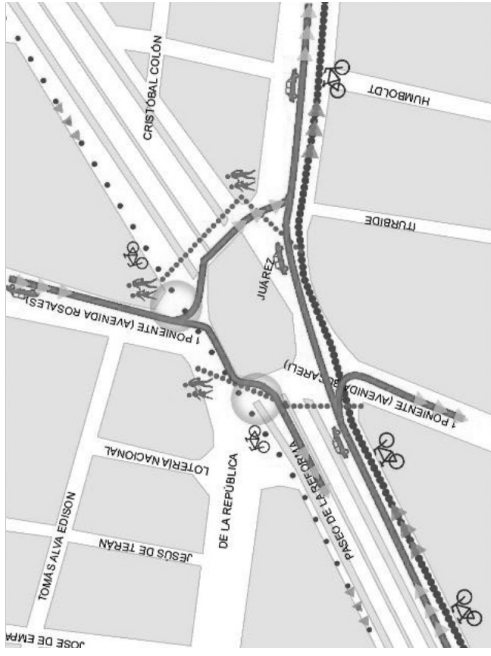
Mapa 1  
Espacio y temporalidad de la violencia cotidiana: aforo vehicular, ciclista y velocidad



Paseo de la Reforma: carril sur



Paseo de la Reforma: carril norte



**Simbología**

- Recorrido
- 🚶 Peatones
- ⋯⋯⋯ Cruce peatonal
- 🚲 Bicicletas
- ⋯⋯ Menor flujo
- ⋯⋯⋯ Mayor flujo
- 🚦 Nodo de transporte
- 🚗 Automóviles
- Menor flujo
- Mayor flujo
- Espacios de conflicto

**Simbología básica**

- Límite de alcaldías
- Traza urbana
- Perímetro B
- 🏢 Rascacielos
- 🗿 Iglesia de San Hipólito

**Grado de marginación**

- Muy alto
- Alto
- Medio
- Bajo
- Muy bajo

Escala 1:8.000

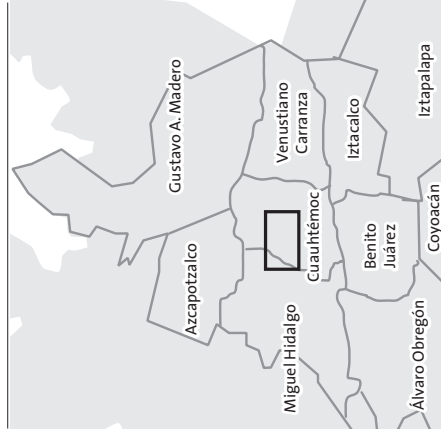


Proyección: WGS 84. UTM 14N

FUENTE: INEGI (2010)

Levantamiento de información en campo

**Localización**



FUENTE: elaboración de Varinia Loya y Uriel Martínez (Proyecto PAPIIT-Ciudad Neoliberal, IIS-UNAM, 2017-2020).

ción de su ya de por sí accidentada complejidad, la línea 7 hace una especie de zigzag.

Al comenzar a cruzar el Paseo de la Reforma sobre el lado poniente del crucero, le propongo al grupo de trabajo caminar sobre el pequeño camellón de en medio para obtener una mejor perspectiva de las dificultades al caminar. El espacio es reducido, probablemente se trata de los más pequeños camellones centrales de esta avenida. Cabemos tres personas apretadas mirando hacia enfrente. Llegamos al extremo del camellón, estiró un brazo para señalarles la trayectoria espacial de un ciclista y alguien me jala por temor a la cercanía con los automóviles, estamos en medio de un vendaval de automóviles, lo que exige una actitud de alerta. En la punta del nimio camellón, observamos cómo la gente prefiere caminar de esquina a esquina, que desde esta perspectiva parece más peligroso, frente a la opción de caminar alrededor de 20 metros para cruzar por el paso peatonal, un miembro del equipo menciona que optan por las líneas de deseo peatonal. Alguien más pregunta “¿qué es eso?”. Y es que claro, su objetivo es llegar a la entrada de la estación Hidalgo del Metro, que está más cerca por la esquina. En este sentido, el peatón también responde a la presión del tiempo, a la prisa por llegar al destino aun corriendo riesgos en la ruta.

También fue posible corroborar y puntualizar grupalmente que uno de los principales problemas ocurre cuando los automovilistas que circulan sobre Avenida Hidalgo, a la altura de la Alameda Central y se incorporan al Paseo de la Reforma en dirección poniente. Es decir, la atraviesan diagonalmente y se encuentran la mayoría de las veces con peatones, que en concordancia con las líneas de deseo peatonal, cruzan de esquina a esquina, y que, además, muchas veces quedan varados en el estrecho camellón de en medio. Aunado a ello, cuando los peatones están a punto de cruzar, algunas veces se enfrentan también al Metrobús que, como ya se mencionó, en ese espacio da la impresión de zigzaguear.

Cuando llegamos a la Avenida Juárez nos encontramos con el primer rascacielos observado durante el recorrido; sin embargo, aquí no se registró evidencia de disputa relacionada con el edificio de la Lotería Nacional. Probablemente tiene que ver con que es uno de los primeros rascacielos y no tiene estacionamiento que, como sabemos, aumenta la conflictividad entre



actores. Éste es uno de los puntos en donde se observa de forma más clara la problemática descrita sobre la relación horario, aforo, velocidad. Aquí, los automovilistas encuentran más desahogado el tráfico y van más rápido, en los semáforos incluso teniendo el alto, presionan tanto a peatones como a ciclistas que cruzan de orilla a orilla por el paso de cebra del Paseo de la Reforma, esto sucede más claramente justo en el paso peatonal en donde está el antimonumento a los 43 normalistas desaparecidos en Ayotzinapa en 2014. No por nada, ha sido denominado como uno de los principales nodos anti-peatonales de la ciudad por Lourdes Roca (2011:102).

En el mismo punto pero en el carril sur, en la esquina en donde se junta con Avenida Juárez, dos ciclovías convergen, la que va sobre el Paseo de la Reforma y la que va hacia el centro sobre Avenida Juárez; sin embargo, los domos de exclusión de tráfico, es decir, la infraestructura que la demarca desaparece, entonces, los automovilistas que van sobre el Paseo de la Reforma y dan vuelta a la derecha muy cerrada, irrumpen en la ciclovía; provocando así algunas de las tensiones y de los conflictos violentos narrados entre las personas entrevistadas.

Otro conflicto observado en este punto, y que se repite a lo largo de la ciclovía, fue el hecho de que hay ciclistas que van en sentido contrario sobre ella, con esta práctica la hacen un espacio de tensiones. Reconocen que no hay ciclovía en ambos lados de Avenida Juárez y que bien podría haber una de regreso sobre Avenida Hidalgo, para evitar este problema. Al respecto el siguiente testimonio:

[...] en esta parte no está bien indicada la ciclopista, bueno separada [se refiere a que no hay bolardos] y aquí continúa otra ciclopista. El gran problema es que ese día había muchísimo tráfico aquí, entonces los carros como no está la separación de la ciclopista, se meten mucho, ya después como que se hace un embudo y había una camioneta estacionada y un carro, cuando yo paso, viene un chavo en ecobici de frente [en sentido contrario] entonces yo no tenía para dónde moverme, porque tenía a los dos carros a los lados (ciclista, hombre, 32 años).

Al parecer, el miedo y la sensación de inseguridad están entre las razones del sentido contrario. Se trata de una situación mencionada en más de una

ocasión entre los entrevistados, es por esto que se considera pertinente conocer los motivos que tienen las personas que lo hacen y presentarlos como contraparte. En este sentido, sobre el mismo espacio una ciclista explicita sus razones para ir en sentido contrario:

Aquí lo he hecho por seguridad, y un poco más lejos porque no había ciclovía, es donde Reforma se sigue y aquí está Juárez, aquí se sigue la ciclopista por Reforma pero no hay por Juárez. No hay ciclopista en mi sentido, hubiera tenido que tomar un camino completamente diferente, es que Reforma es una calle más segura en la noche, que las callecitas del centro, digo ahora quizá es más a gusto en ciertas calles del centro, pero la verdad es que la seguridad no está en todas esas calles chiquitas del centro de noche, y esto pasó de noche, en general esto lo he pasado ya de noche, no de día, digo el sentido contrario (ciclista, mujer [extranjera], 46 años).

En este testimonio se reitera el hecho de que detrás de una práctica percibida como imprudente o como un incumplimiento de la regla, existe la posibilidad de que la motivación sea el temor a la inseguridad o alguna situación que esté relacionada con el equipamiento urbano. También cabe resaltar la relación espacio-tiempo que está en la base de las tensiones entre los actores.

Antes de llegar a nuestro siguiente objetivo, pasamos por el edificio del arquitecto Kalach, en el número 27, llama la atención que a pesar de tener una entrada y salida para automovilistas, es decir dos espacios de acceso y egreso para vehículos automotores, orientadas hacia el Paseo de la Reforma y que pasan tanto por la banqueta como por la ciclovía, no ha sido considerado un lugar especialmente problemático ni por los entrevistados, ni por los observadores profesionales. Durante el recorrido tampoco se registran grandes problemas, los comentarios giran más bien en torno al autor del proyecto. Sin embargo, es probable que en este caso el motivo esté relacionado con que se trata, fundamentalmente, de un proyecto residencial, que aunque destina su planta baja al comercio, realmente no se le da un uso intensivo.

Seguimos caminando hasta llegar a la convergencia del Paseo de la Reforma con Versalles y la Avenida Morelos al sur, al norte con Avenida Ignacio

Ramírez. Este punto más que ser una fuente de conflicto es un punto de observación de cambios en el entorno construido y de descanso durante el recorrido. Les señalo los terrenos vacíos en torno a los cuales ha habido mucha especulación, hablamos sobre cuál será su destino final. En internet hay disponibles proyectos de rascacielos. Desde este punto fue posible observar vacíos urbanos sobre los que se proyectan grandes rascacielos. Entramos a comprar un café por la glorieta y ahí fue posible entrevistar a unos funcionarios públicos de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), ubicada a unos cuantos metros de ahí, en el número 26, uno de los nuevos rascacielos de la zona. En general, el tema preponderante fue sobre la falta de una cultura cívica común y la necesidad de su construcción, además hubo cierto consenso sobre la aspereza entre peatones, ciclistas y automovilistas, incluso en el Paseo de la Reforma:

[...] esta zona es el ejemplo, pero nos falta convivir, al automovilista, al peatón, al ciclista, a todos, en muchas ciudades europeas el que tiene la prioridad es el peatón. Aquí el peatón se le avienta al coche, el coche se le avienta al peatón, el ciclista se le avienta al peatón, todos, es una guerra. En esta calle [se refiere a Reforma], hay Metro, Metrobús, aquí tenemos las mejores banquetas de la ciudad, son enormes, todas las vías están caminables pero la gente no sabe cómo, los que vamos hacia allá, tenemos que caminar hacia la derecha, viene un grupo de cinco y no te dejan pasar, y dices no hay cultura, todo se reduce a eso.

Al finalizar la entrevista nos dirigimos hacia Avenida Insurgentes, ya se percibe el caos de la hora pico, su barullo, los cruceros llenos de peatones, ciclistas y automovilistas.<sup>12</sup> Caminamos frente al edificio del Senado de la República, cruzamos con dificultades Avenida Insurgentes y el Paseo de la Reforma, sobre todo, porque llevamos ritmos diferentes y a esta hora los semáforos no alcanzan para cruzar avenidas de esas dimensiones. Compartimos la sensación de que dar la vuelta, es decir, ir de esquina a esquina hasta cerrar el ciclo, por Avenida Insurgentes desde la posición de peatones. Fue una empresa llena de dificultades, encarnar grupalmente la experiencia de ca-

<sup>12</sup> También hay motociclistas, bicicletas de anclaje y diversos tipos de patines.

minar este súper cruce confirmó la tensión entre los automovilistas y peatones que van sobre Avenida Insurgentes en el carril que fluye hacia el sur y que se quieren incorporar al Paseo de la Reforma en su sentido poniente, con una vuelta a la derecha, como ya se mencionó, esto se repite en todas las avenidas que cruzan el Paseo de la Reforma y a esta hora de observación. Con regularidad, todo aquel que quiere cruzar se encontrará con uno o varios automovilistas que presionan a quienes caminan por los pasos de cebra, como ya se mencionó se trata de uno de los conflictos violentos más constantes.

Una vez en la esquina, los integrantes del recorrido confirmamos lo que se sabe gracias a las entrevistas, que este cruce es percibido como altamente peligroso, sobre todo para peatones y ciclistas. En la esquina sur poniente, cuando los peatones quieren cruzar de la banqueta al gran bulevar o viceversa, entran en conflicto ciclistas y peatones. Sobre todo en la transición del semáforo. Frecuentemente los ciclistas colonizan los pasos de cebra. Por último, en el mismo punto pero en la esquina sur poniente del Paseo de la Reforma, sobre el bulevar, camellón lateral o parque lineal fragmentado, hacemos un alto y nos concentramos para concluir esta parte del recorrido, platicamos en torno a la diferencia morfológica entre el Paseo de la Reforma oriente y la parte poniente de la misma avenida, tomando como límite a la Avenida Insurgentes. Por un lado la existencia de los parques lineales fragmentados, por el otro éstos desaparecen para dar paso al ensanchamiento de las banquetas. La discusión discurre en torno al origen histórico de este cambio y sus consecuencias en las interacciones cotidianas.

A continuación, proseguimos nuestro camino sobre la calle General Prim rumbo a la entrevista con el actual presidente y fundador de Bicitekas, A.C. Al cruzar Versalles un automovilista nos “avienta el coche”,<sup>13</sup> le digo en voz alta, que lea el reglamento, él me responde: “léelo tú”. Les comento a mis compañeros que casi nadie sabe que uno de los cambios del documento es que la vuelta a la derecha dejó de ser continua. Posteriormente, este tema es retomado por el entrevistado como una de las ganancias en las que tuvieron influencia y que fue plasmada en el nuevo reglamento de tránsito, “se

<sup>13</sup> Término coloquial que describe uno de los conflictos violentos más comunes en la Ciudad de México, que es que un automovilista se vale de la fuerza y tamaño de la máquina para disuadir a un peatón (generalmente) a cruzar una calle antes que él.

evitó que la vuelta a la derecha siguiera siendo continua”, aunque reconoce que, desafortunadamente “lo que no se ha logrado es su aplicación”.

Llegamos al lugar de la cita, mientras esperamos se monta la presentación del documental llamado *Bikes vs cars*, ése es uno de los ambientes del que están impregnados los grupos ciclistas urbanos, se trata de una de las tensiones discursivas más evidentes. La conversación transcurre por varios temas; hablamos sobre el objetivo de la organización que tiene que ver con impulsar el desarrollo del transporte público, con visión integradora y de servicio, no como negocio, y desmontar la cultura del automóvil. Sobre cómo los activistas de su grupo que han ocupado una posición en el gobierno trabajan generalmente contracorriente y, en algunas ocasiones, han sido relegados, orillados y aislados, aun cuando existe la percepción de que se ha ganado en el ámbito de la narrativa. Estas posiciones han significado para este grupo una carga de poca radicalidad y, al mismo tiempo, son percibidos como aliados incómodos para las autoridades. Un ejemplo de los roces con esta última tiene que ver con la velocidad, como lo muestra el siguiente testimonio:

Con el tema de las velocidades, para nosotros es un factor clave para evitar muertes, sí el diseño urbano, sí la educación pero es la velocidad la que mata. En todo el mundo, las ciudades están bajando sus estándares de velocidad por seguridad incluso, de los propios automovilistas. Ahí hay una, como te digo, estamos moviendo una gran pared cultural, y ahí hay mucha resistencia, de todos, todos lo traemos en la sangre, vemos el coche como lo normal.

Al final de la entrevista, discutimos grupalmente algunas de nuestras impresiones y percepciones generales sobre el recorrido. Entre ellas, llamó la atención a quienes estaban menos familiarizados con el Paseo de la Reforma, el complejo entramado de modalidades de transporte novedosas como las bicicletas sin anclaje, los diversos tipos de patines y las dificultades que añaden a las interacciones cotidianas. Otra de las impresiones fue sobre la dificultad extra de andar en grupo por la ciudad, debido a que a menudo se trata de una experiencia solitaria. Algunos integrantes compartieron la sensación de que esperar a alguien más transforma la percepción y la experiencia de caminar en la ciudad, sumándole cierto grado de dificultad y hasta cierto

punto, miedo como resultado de observar a alguno de los compañeros del grupo en una situación de potencial riesgo. Destaco uno de los comentarios más interesantes, en el que se hizo alusión al Paseo de la Reforma como una calle que te disciplina, como resultado de sus grandes dimensiones, te obliga a estar atento, más que a sentirte de paseo.

El recorrido que se llevó a cabo permitió captar, de manera conjunta y en el sitio, las tensiones, hostilidades, conflictos y violencias cotidianas desde el punto de vista del peatón. Asimismo, aproximarnos al punto de vista de personas que trabajan directamente en instituciones responsables de adoptar políticas públicas aplicadas en el territorio, también a la defensa de los derechos del ciclismo urbano desde la perspectiva de la sociedad civil organizada que, igualmente, tienen impacto en el gobierno.

### *Trabajo de campo*

Las fuentes primarias de este trabajo son las que se desarrollaron durante 2018 en el marco del proyecto PAPIIT: 12 entrevistas de gabinete, estructuradas en función de un guión general de temas; una entrevista preestablecida con el presidente de la organización Bicitekas, A.C. Grupo con el que había un acercamiento previo, y una plática informal con empleados de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), estas últimas como parte del recorrido grupal, que fue resultado de un esfuerzo colectivo de preparación y de un recorrido solitario. Durante este periodo se hizo acopio de las relaciones sociales que se establecen a lo largo de un trabajo investigativo, esto hizo posible la plática espontánea con los funcionarios de gobierno y el contacto relativamente cercano con la organización, así como las entrevistas estructuradas.

Esto fue posible gracias a la información sobre la zona recabada durante 2017: pláticas informales con 11 policías, un peatón y dos mujeres ciclistas como producto de una serie de cuatro recorridos parciales e individuales en horas de máxima demanda, que finalizaron al completar longitudinalmente los tres y medio kilómetros elegidos como zona de estudio y cuyo objetivo fue contar con un esquema de flujos y localizar conflictos entre actores, con la finalidad de tener elementos para elaborar el cuestionario de las entrevis-

tas de gabinete. Para este registro preliminar se usaron un esquema de mapa general y varios de los cruces y glorietas que componen la totalidad del estudio. Este periodo puede caracterizarse por una transición de la observación ajena a una más apropiada del entorno y por un acercamiento más próximo a actores, como los policías, que a pesar de no ser centrales sí permitieron una mirada al conflicto violento en el lugar. Cabe señalar que en la medida que fueron pasando los días, el acercamiento a los policías fue más difícil; primero no tenían problemas al decirme sus nombres, en aceptar platicar entre semáforo y semáforo; en los últimos días se mostraron más crípticos.

También fue de provecho el conocimiento adquirido en diez recorridos parciales y fragmentarios hechos durante 2016 en la zona de estudio pero principalmente en lo que en este trabajo se reconoce como el lado oriente del Paseo de la Reforma. Ésta fue una práctica marcada por la exploración abierta del lugar, con una vinculación nula con posibles entrevistados, un periodo de fotografías y esquemas.

Se trata de un total de 28 entrevistas y 15 recorridos peatonales, parciales e individuales contabilizados, y uno grupal, en un periodo de tres años, sin considerar las visitas al lugar efectuadas desde la selección del espacio aproximadamente desde 2013 hasta 2016, debido a que no se tiene registro formal de ellas.

Los tipos de interacciones sostenidas con los informantes fueron muy diferentes en cada uno de los tres momentos señalados, es posible afirmar que de 2016 a 2018 se acortó la distancia entre la mera observación abierta, hacia una observación participante apoyada en un proceso de apropiación y de conocimiento del lugar que permitió la construcción de los instrumentos aplicados a las personas entrevistadas y una descripción detallada y situada de las interacciones entre grupos de peatones, ciclistas y automovilistas, descripciones que no buscaron abiertamente la profundidad requerida por los ejercicios etnográficos pero sí una aproximación.

Entre las dificultades enfrentadas para lograr testimonios de más largo aliento que las que representan las pláticas informales está el anonimato. Inicialmente fue posible conseguir en la calle, nombres y teléfonos para futuras entrevistas; sin embargo, ninguna cita se concretó. En este sentido se considera que el vínculo personal y la experiencia como ciclista facilitaron

el acercamiento con posibles entrevistados; no obstante, la consecuencia no deseada fue una dificultad más clara para encontrar a peatones y automovilistas. Sin duda el lazo identitario más estrecho con la movilidad urbana ciclista definió este sesgo, resultado de la distancia y la proximidad social.

Asumir este vínculo identitario con una práctica de movilidad, no le resta peso a la propia experiencia de la ciudad como peatona que usa transporte público y es automovilista. En este sentido, como producto de mi propia multimodalidad me interesó plasmar que cada una de las formas de desplazamiento entraña un conjunto de interacciones muy diferentes con los otros y con la ciudad misma, así como con el conflicto violento en particular. No obstante, ni las largas horas en el transporte público o el mal humor en el automóvil (Katz, 1999), me interpararon personalmente tanto como mi propia experiencia ciclista, y es que en el ciclismo de la Ciudad de México las agresiones fuertes, con una gran carga de hostilidad, son comúnmente ejercidas por automovilistas, esto promueve una percepción de ese otro como antagónico, pero paradójicamente, también de cierto grado de empatía. En mi caso, después de adquirir la experiencia como usuaria de bicicleta como principal medio de transporte, mi comportamiento como conductora de un automóvil se vio fuertemente orientado hacia el cuidado no sólo de los ciclistas, sino también de los peatones. Desde el punto de vista de la multimodalidad recupero la idea sobre la doble mirada como privilegio epistémico de Cumes (2011:229):

Esta tendencia considera que las mujeres poseen ese privilegio debido a su posición de subordinación que les permite comportarse al mismo tiempo como “propias” y “extrañas” respecto a los grupos a los que pertenecen y a aquellos que las dominan. En este sentido, son capaces de tener una “doble mirada”, una “mirada dual” o una “doble visión” de todo aquello que las afecta.

Como se sabe, las experiencias personales son el punto de partida de todo proceso investigativo, este reconocimiento permite estar al tanto de los sesgos que se producen y, sobre todo, de cómo se transforman en el proceso. En este sentido se acepta que la tendencia inicial fuertemente basada en una visión antagónica de las relaciones sociales fue proyectada hacia los contextos de la movilidad cotidiana examinados en este trabajo, en donde los peatones ocuparon el lugar de actores subalternos, los automovilistas como



hegemónicos y los ciclistas emergentes. Sin embargo, en la medida en que la aproximación a la realidad a través del trabajo de campo y de los testimonios con las personas entrevistadas avanzó, se experimentó un desplazamiento que tuvo como resultado una visión sobre el transporte como un sistema de opresión generalizado, que se expresa diferenciadamente para peatones, ciclistas y automovilistas, así como el hecho de que la violencia cotidiana que es, como se ha reiterado violencia simbólica, está presente en las interacciones entre los grupos; es decir, todos somos potenciales ejecutores y partícipes de conflicto violento, aunque el sentido se modifica sustancialmente cuando proviene de una posición de dominación. Esto se puede observar incluso en el Paseo de la Reforma, que cuenta con una de las más amplias y variadas ofertas de transporte.

## DOS MODELOS DE CIUDAD EN EL PASEO DE LA REFORMA

En Paseo de la Reforma conviven al menos dos modelos de ciudad, cada uno con una idea específica en torno al espacio público. El primer modelo desarrollado durante el siglo XIX tiene como idea central al espacio para convivir entre diferentes y al bulevar como uno de sus dispositivos de desarrollo; en tanto que el segundo modelo encuentra en los rascacielos un medio para transformar la noción de espacio público y orientarlo hacia su comprensión como un derivado del movimiento (Sennett, 2011:28), la segunda herramienta para la transformación del espacio público ha sido el automóvil y su correlato el surgimiento de un supuesto derecho a la velocidad. El desplazamiento del significado y sentido del espacio público a través de mecanismos que atañen a los sistemas de movilidad también contribuyó a la producción de una ciudad más dispersa. Los viajes se hicieron más largos, arduos y complejos, surgen las periferias, la desigualdad aumenta y con ella la producción de los mecanismos de la segregación socioespacial.

En este sentido, las tensiones y conflictos cotidianos en las formas de convivencia entre peatones, ciclistas y automovilistas en el Paseo de la Reforma son entendidas como un complejo entramado de la violencia simbólica. Esta categoría permite abordar actos de violencia sutil o suave en el sentido

de que no se trata, generalmente, de observar una violencia mortal. Son situaciones en las que se presenta una asimetría de poder, en este caso concreto relacionada con el sistema de transporte que tiene en el dominio del automóvil su expresión más específica, además del aumento del tiempo de traslado y el gasto de una gran parte del ingreso familiar; es decir, impacta tanto prácticas como cuestiones estructurales porque contribuye a la naturalización de la desigualdad y al deterioro del espacio público. Es un mecanismo de disminución de la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad de México y un sistema de opresión generalizada. Las asperezas características de los desplazamientos, en cualquiera de sus modalidades, que resultan de las disputas por el espacio, son conflictos que se entienden desde la óptica de la violencia simbólica (Bourdieu, 2003:12), que es una forma de entender a la violencia de corte sutil y de difícil desciframiento, y que permite la construcción de legitimidades, de consensos que operan en favor de las prácticas cotidianas de dominación, con base en ellos lleva a cabo su trabajo, es el lenguaje de la desigualdad, es una violencia instituida con herramientas de distinción social.

Además retomo la noción de violencia de Teresa Caldeira (2007), para ella es en el espacio en donde se reflejan algunas de sus consecuencias más significativas, como la discriminación social, las nuevas tecnologías de exclusión social y la segregación socioespacial, que encuentra en la propagación del discurso del miedo, entre otros, un medio para legitimar la producción de distancias reales y simbólicas en las ciudades. Otra de las consecuencias de la violencia cotidiana es que se traduce, por un lado, en la carencia de tiempo, de dinero, de espacio, de posibilidades, de energía a causa de un sistema social basado en la desventaja y la desigualdad; por el otro, en la concentración de capital y acceso a bienes que en términos de prácticas cotidianas significa tener tiempo, dinero, espacios, posibilidades electivas, energía.

En este sentido, la dominación del automóvil en contextos de movilidad es relacional, en tanto que es parte de un sistema en el que se ocupa una posición en el espacio definida con respecto a otro, se entiende pues en un contexto de rango o de orden. La posición que se ocupa implica necesariamente un punto de vista subjetivo, una asignación de valor, un ideal de vida, un estereotipo, del mismo modo la concentración o desposesión de bienes produ-

ce estigmas, que son oposiciones sociales objetivadas en el espacio físico. Bourdieu (2013:121) pone como ejemplos la provincia y la capital, los suburbios pobres y la Quinta Avenida, la Rue du Faubourg Saint-Honoré.<sup>14</sup>

El primer modelo tiene al Paseo de la Reforma, es decir, un bulevar como punto de partida. Las calles son elementos constitutivos de las organizaciones socioespaciales. Éstas han experimentado cambios que expresan modos de pensar y de proyectar el espacio, del mismo modo ocurre con el espacio público y con la ciudad, mostrando que las producciones espaciales son históricas. En este sentido, se parte de que la comprensión clásica del espacio público es la de un sistema compuesto básicamente por tres dispositivos: parques, plazas y calles que los articulan (Gamboa, 2003; Holston, 2008). Las calles, además tienen la función de servir de intermediarias entre la vida pública y la vida privada, esta última expresada en las diversas formas de la residencia. Estos elementos son la base de un sistema de sociabilidad y convivencia más amplio (Sennett, 2011), que aunado al capitalismo industrial edificó la cultura pública urbana del siglo XIX. Bajo la promesa de apertura, democracia e igualdad surgen los parques masivos, las calles para pasear, los espacios para el consumo desde café hasta espectáculos que dejaron de ser exclusivos y se abrieron a grandes públicos, como el teatro y la ópera, se trata de la época de la reunión entre extraños, base del nuevo modelo de sociabilidad que busca liberarse de las jerarquías anteriores y que se produce gracias a la influencia del programa de la Ilustración promovida a la par del desarrollo del capitalismo.

En la Ciudad de México, el Paseo de la Reforma es un ejemplo de la importación de estos ideales que fueron los que hicieron posible la constitución de la idea del espacio público correspondiente al siglo decimonónico, que se nutrió de las grandes transformaciones que emprendió Haussmann en París. La conformación de dicho espacio tuvo como ideas-guía la búsqueda de progreso, la mezcla entre diferentes; es decir, se trata de la fundación del espacio para el ejercicio de la ciudadanía, ése de urdimbre democrática y que encuentra en los bulevares parisinos una de sus realizaciones espaciales y

<sup>14</sup> Resulta interesante el hecho de que el sociólogo elige calles como el Paseo de la Reforma, que guardando las proporciones, son famosas por tratarse de lugares centrales de alto valor económico; es decir, en donde existe concentración de bienes y de consumo, se trata de calles monumentales, suntuosas y emblemáticas.

de sus emblemas: se trata de calles de grandes dimensiones, anchas y arboladas, dedicadas al ocio y al consumo, a la convivencia entre anónimos, del lugar para ver y ser vistos por excelencia (Gamboa, 2003:14). Los bulevares se vuelven iconos de la nueva sociabilidad urbana y un modelo a seguir. En este sentido, Gamboa (2003:15) evoca al Marshall Berman, del libro *Todo lo sólido se desvanece en el aire*, cuando afirma que “el nuevo bulevar de París fue la innovación urbanística más espectacular del siglo XIX y el paso decisivo hacia la modernización de la ciudad tradicional”.

En definitiva, las reformas urbanísticas que Haussmann llevó a cabo transformaron profundamente París y a través de la calle, uno de los componentes centrales de dicha transformación, preparó a la ciudad para el transporte y la circulación de las masas. Sin embargo, existe otro aspecto de este paso de la ciudad medieval a la ciudad moderna en París, que resulta importante señalar y es que entre los propósitos de la construcción de las anchas y largas avenidas estaba obstaculizar nuevos brotes de insurgencia que tenían en las barricadas una de sus principales herramientas, al cerrar el paso rápidamente de las pequeñas calles medievales se impedía el acceso fácil de cualquier tipo de fuerza represora. En este sentido, no sobra decir que como lo demuestra la apertura de los bulevares (Fernández, 2004:14; Cápona, 2016) una transformación espacial de gran talante, obedece frecuentemente a transformaciones sociales, en este caso orientada al control político de la población urbana.

Finalmente, la idea de espacio público que llega hasta nuestros días y que se resume como el espacio del anonimato, de la libertad, de la igualdad, de la heterogeneidad, surge y se consume durante el siglo XIX, época de gran urbanización industrial en el marco del programa de la modernidad. Si bien existen diferentes formas de entender la modernidad y de ejecutarla espacialmente, Teresa Caldeira (2007:366) recopila su sentido general en las siguientes líneas.

La primacía y la apertura de calles; la circulación libre; los encuentros impersonales y anónimos de peatones; el uso público y espontáneo de calles y plazas; y la presencia de personas de diferentes grupos sociales paseando y observando a los otros que pasan, mirando escaparates, haciendo compras, sentándose en los cafés, participando de manifestaciones políticas, apropiándose de las calles

para sus festivales y conmemoraciones, o usando los espacios especialmente designados para el ocio de las masas (parques, estadios, locales de exposiciones).

En síntesis, la ciudad para estar, la ciudad del siglo XIX, produjo los majestuosos paseos arbolados para caminar y para el incipiente número de carros que en ese entonces había, propuso además al bulevar como figura urbanística ideal y como soporte relacional del espacio público. Se trata de la fundación del primer modelo de ciudad que se observa en el Paseo de la Reforma, este modelo corresponde a una sociedad que buscó de ese modo la cohesión y la integración social como uno de los mecanismos para dejar atrás la rígida sociedad monárquica anterior.

Ahora bien, a esta ciudad del siglo XIX y su proyecto democratizante, se le superpone la sociedad y la ciudad que concibe el espacio público como espacio de circulación, de paso, de soporte del desarrollo de la velocidad como un derecho, de la mano del dominio del automóvil. Además, tiene entre sus formas representativas de proyecto espacial en lugares centrales de alto valor, como el Paseo de la Reforma, a los rascacielos (Sennett, 2011) como dispositivos urbano-arquitectónicos. Con respecto a este segundo modelo, es posible advertir que los espacios centrales de alto valor económico se han visto poblados de rascacielos y que la calle sigue siendo central para las transformaciones sociales y urbanas que propusieron la arquitectura y la planeación urbana modernas, que pusieron énfasis en establecer una relación entre actividad y función, conocida como zonificación.<sup>15</sup> Bajo esta influencia, el tipo de calle que surge está desvinculada de zonas residenciales y comerciales, se subvierte la convención medieval de formar las calles por los bordes de las casas (Holston, 2008), en la nueva relación, las zonas residenciales y comerciales son rodeadas de espacio libre, vacío, neutro y abstracto (Gamboa, 2003:16).

La transformación de la convención para formar las calles ha tenido consecuencias de largo alcance en la conformación y las prácticas que giran en torno a la concepción misma del espacio público. En este sentido, Sennett

<sup>15</sup> En México, la perspectiva de la planeación urbana y la zonificación fue más ampliamente desarrollada por el arquitecto Carlos Contreras. En este sentido fue él quien elaboró el plano regulador de 1933, documento con el que sentó las bases formales del proceso de crecimiento moderno en la Ciudad de México (De Gortari y Hernández, 1988; Sánchez, 2003).

(2011:36) y Holston (2008:261) comparten la perspectiva de que la división entre los ámbitos de lo privado y de lo público, hace posible cierto equilibrio social. Aunque ambos enfoques convergen, su travesía es distinta. Mientras Holston respalda sus ideas en una observación elaborada desde un punto de vista espacial; Sennett guía su análisis sociológico por los derroteros de los efectos negativos que el crecimiento progresivo de la cultura de la intimidad tiene en la legitimidad del ámbito de lo público. Este proceso de crecimiento desbordado del ámbito privado se ha desarrollado en detrimento del público y está altamente propagado en las sociedades actuales. Sobre todo en entornos urbanos. Ha sido nombrado de diferentes maneras pero hacen alusión al mismo problema, como el vaciamiento (Sennett, 2011), el descrédito (Escalante, 2015) y la erosión (Ramírez, 2017) progresiva de lo público, que se ha vuelto una de las características distintivas de la cultura neoliberal.

Bajo la influencia del movimiento moderno en la arquitectura y la planificación urbana, así como de la zonificación como herramienta, se continúa transformando el espacio público y consolidando como un espacio para la circulación. Durante el siglo XX surgen los barrios residenciales, los centros de oficinas y de negocios (Gamboa, 2003:17). Todo este proceso de separación y encierro de actividades, contribuye decisivamente a construir una idea del espacio público como lugar para circular, esta nueva cualidad del espacio hace posible una nueva relación entre lo privado y lo público expresada en los rascacielos y en la relación entre el dominio del automóvil y la concepción de que la velocidad es casi un derecho.

Para Sennett (2011:26), con los rascacielos que son representaciones hegemónicas, productos del estilo internacional de la escuela moderna de la arquitectura, se efectuó una declaración sobre el rumbo de la organización del espacio en las ciudades. Se trata de una manifestación de códigos, en ellos se estrenaron declaraciones de principios para las relaciones entre lo privado y lo público. Como resultado de su implementación se funda un espacio muerto en el sentido que se acaba con la mezcla de personas y de actividades características del espacio público decimonónico, mediante lo que Sennett retoma como ideal del muro permeable, para referirse al fenómeno producido bajo diseño en los rascacielos. Consiste en la creación del efecto que, aparentemente, desvanece el límite entre el interior y el exterior a través del

muro de cristal que permite unir y separar la visibilidad de la vida en la calle con el aislamiento social de las actividades que se dan en el interior.

Ese interior con muros de cristal y una enorme planta abierta a la mirada, al hacer que las barreras visuales desaparezcan, aumenta la eficiencia en el trabajo porque en palabras de Sennett: “cuando cada uno tiene al otro bajo vigilancia, la sociabilidad decrece y el silencio constituye la única forma de protección” (2011:29). De este modo, tanto la vida en la calle como las actividades que acontecen dentro de los rascacielos, están hasta cierto punto, bajo control. En términos de la relación del rascacielos con el exterior, dice que los habitantes o trabajadores están bajo el efecto del muro permeable que inhibe premeditadamente su relación con el medio, con el exterior y los aísla gracias a la sobreexposición que significa tanta visibilidad.

La propagación de los valores del movimiento moderno en la arquitectura y el urbanismo y que tiene efectos en el segundo modelo de ciudad que se propone, han sido opuestos a la diversidad urbana con la que se caracterizó a la ciudad del siglo XIX. Lo anterior no quiere decir que la noción de igualdad social no fue parte del análisis funcionalista de la ciudad (Romero, 2004:55); sin embargo, se vio reducida a expresiones como la zonificación que al destinar a cada espacio una función, atentó directamente contra la heterogeneidad.

En relación con los efectos de la transformación del espacio público en instrumento para facilitar el movimiento se da la libre circulación. Pasar de la convivencia a la velocidad como sentido de ser del espacio público, contribuyó al vuelco endogámico, intimista, privado y privatizador de la cultura urbana, la cultura de la velocidad experimentada colectivamente como un derecho. En este sentido, expresiones como no derrochar tiempo están en consonancia con un sistema para el que el tiempo es un bien escaso y para el trabajo y la producción, de modo que la prisa es una condición cotidiana. Tanto el urbanismo como la arquitectura se han acoplado a esta idea. Como lo enuncia Le Corbusier (2006:124): “La ciudad que dispone de velocidad, dispone de éxito”. En efecto, el espacio público ha devenido en un espacio de circulación, de paso no de permanencia, “se ha transformado en un derivado del movimiento, o en una función del movimiento” (Sennett, 2011:28). Incluso en el Paseo de la Reforma que cuenta con una clara infraestructura para el paseo, para la permanencia, para estar, gracias a la que, no obstante,

conserva su sentido primario de paseo y convivencia, de espacio público del siglo XIX. El Paseo de la Reforma comunica a la Alameda, que es la plaza, con el Bosque de Chapultepec, lugares que siguen siendo centrales para la vida pública de la Ciudad de México.

El proceso de cambio del espacio continúa mediante el movimiento y la velocidad y ha sido promovido bajo la colaboración de dos dispositivos de encierro, que son también de visibilidad y de aislamiento social: el rascacielos y el automóvil. Este conjunto de procesos ha detonado formas de pensar, de diseñar, de construir y de habitar las ciudades actuales y, en concreto, el automóvil, la tecnología moderna del movimiento por excelencia, ha contribuido también, a profundizar los procesos de deterioro del ámbito de lo público.

La eliminación del espacio público viviente está relacionada con una idea aún más perversa: la de volver al espacio contingente para el movimiento. En La Défense, así como en la Lever House y el Brunswick Centre, el espacio público es un área de paso, no de permanencia. [...] Hay pocos indicios de que los proyectistas de La Défense concibieron este espacio para que tuviera cualquier valor intrínseco, para que la gente de los distintos bloques de apartamentos pudiera desear quedarse allí. El terreno, según las palabras de uno de los proyectistas, es —el nexo-soporte-salida-tráfico para la totalidad vertical—. En otras palabras, esto significa que el espacio público se ha transformado en un derivado del movimiento (Sennett, 2011:28).

En concordancia con esta tendencia, el conjunto de rascacielos del Paseo de la Reforma<sup>16</sup> tiene entre sus prioridades permitir la entrada y la salida, sobre todo de los automovilistas. En este sentido, es observable un desplazamiento de la centralidad decimonónica del paseo y de la caminabilidad. Asimismo y como Sennett señala, el espacio pierde sus cualidades significativas cuando no es posible subordinarlo en función del movimiento libre, e incluso adquiere un cierto carácter de irritabilidad (2011:29).

<sup>16</sup> Salvo el edificio de la Lotería Nacional que no cuenta con estacionamiento. Este edificio fue terminado en 1946, el hecho mismo de que no cuente con estacionamiento es una expresión de la profunda transformación vivida por la Ciudad de México en el ámbito urbano.



Sin embargo, en el Paseo de la Reforma se observa que no es suficiente con la transformación y densificación de la vivienda de uso mixto, como los rascacielos, que además se clausuran al exterior, o la zonificación, o la cultura de la velocidad para acabar con la sociabilidad en un espacio determinado. Pese a todo, Paseo de la Reforma es una calle no exenta de conflictividad pero se conserva viva: hay paseantes y usuarios cotidianos en sus banquetas, ciclovías, bulevares y calles. En el Paseo conviven dos modelos de ciudad, que hasta cierto punto se excluyen. Sin embargo, también se enriquecen mutuamente y producen un alto grado de heterogeneidad, difícil de encontrar en otro lugar de la ciudad.

Finalmente, el modelo para el que se usa el bulevar como referente urbano-arquitectónico, representativo de la ciudad para estar, pasear y convivir y que es producto de la idea del espacio público del siglo XIX, ha padecido los embates del modelo que privilegia la capacidad de otorgar derecho de paso, de circulación libre y de velocidad, y del que tanto los rascacielos como el automóvil son representativos. La superposición de los modelos de ciudad da cuenta de un proceso de desplazamiento, de mutación del sentido del espacio público.

En el contexto de ciudades como la Ciudad de México, con altos patrones de segregación socioespacial que es parte del lenguaje de la desigualdad, las travesías por la ciudad constituyen el espacio de lo incontrolable, del enfrentamiento, del encuentro y del desencuentro. En este sentido, las calles siguen conteniendo los principales valores del espacio público del siglo XIX, particularmente en una calle como el Paseo de la Reforma en la que las elites de algún modo siguen presentes, haciendo efectiva la mezcla característica de esa forma histórica de espacio público.

## REFLEXIÓN FINAL

La percepción del espacio público urbano como un lugar amenazante e inseguro está ampliamente propagada en la actualidad, existe una actitud defensiva que se acompaña de estrategias ya muy establecidas que tienen que ver con el transporte y con los desplazamientos, de modo que la ciudad en conjunto es experimentada como un lugar de riesgos y peligros. Este árido lugar de vínculos maltrechos, de caos, de amenaza e inseguridad constante,

de horas pérdidas en el tráfico, se superpone a la ciudad de los paseos, del anonimato como sinónimo de libertad, incluso en el Paseo de la Reforma, es decir, de los espacios que han dotado de sentido las principales referencias del espacio público decimonónico. No obstante, esta superposición de capas históricas ha permitido que esta calle conserve su carácter heterogéneo y de lugar común.

Resulta importante recordar que entre los elementos centrales para explicar el vaciamiento de lo público que Sennett relata están la masificación de los entornos urbanos, el desarrollo del discurso de las libertades, del individuo, el proceso de cambio de sistema económico, el desarrollo de la cultura del consumo. En este contexto, poco a poco se consolida y crece la importancia de lo privado, se multiplican sus instituciones y derechos. Además, se comparte la idea de que la comunidad es producto de un acto de autodescubrimiento mutuo (2011:17), esta depreciación del valor de las comunidades de extraños golpea directamente a las masas anónimas urbanas y a la conformación de lo que se entiende como espacio público moderno.

La inseguridad y la amenaza como una de las sensaciones comunes al realizar desplazamientos en la urbe, se articulan con el proceso de deterioro de lo público, tiene que ver con el desarrollo ulterior del neoliberalismo, que como Escalante señala, es una tradición intelectual, un programa político pero sobre todo, se trata de un movimiento cultural que ha permeado en el sentido común colectivo (2015:114). En este sentido, las relaciones sociales están mediadas por la desconfianza, por una sensación de lucha constante, y por la percepción de las pocas oportunidades de desarrollar vínculos de largo plazo y en distintos espacios.

Cabe señalar que tanto en la Ciudad de México como en el país, la inseguridad y la amenaza son percibidas como parte de la experiencia del espacio público. La generalización de la violencia la ha vuelto constitutiva de la experiencia de vida. En este sentido, se entiende el proceso que está en la base de la existencia misma de los rascacielos como un desplazamiento de lo público hacia espacios privados. Se trata de la manifestación de la arquitectura poderosa que abandona la escala humana. Sin embargo, el Paseo de la Reforma con toda la fuerza de su historia y de su centralidad, reivindica el papel activo del espacio público, al traer desde el siglo XIX la importancia de los en-

cuentros heterogéneos y de lo público, de este modo hace contemporáneos su experiencia y posibilidad de existencia.

Las edificaciones y entornos construidos que proponen la escuela moderna de la arquitectura y la planificación urbana, tienen entre sus legados asegurar ambientes de espacio libre y vacío que aspiran a la neutralidad y abstracción, inaugurando así una nueva convención que acaba con el bordeado de fachadas continuas que es el paramento. Esto es más cercano y observable en Santa Fe, otro importante distrito financiero de la ciudad, en donde las edificaciones se asemejan más a esculturas para admirar. Se trata de dos expresiones de la ciudad neoliberal similares en sus formas de búsqueda de aislamiento deliberado del entorno, de la propagación de edificaciones monumentales que necesariamente implican la inversión de grandes capitales, de la proliferación de los rituales de identificación y de la subordinación del espacio público al movimiento. Sin embargo, esto no se cumple en el Paseo de la Reforma y es probablemente, en parte, la respuesta a su vitalidad. En este caso los rascacielos están rodeados de una poderosa complejidad y diversidad que actualizan el sentido de lo público en el corazón mismo de la ciudad.

En otro orden de ideas y como se mencionó a lo largo del texto, se considera que la implementación de la ciclovía y del sistema de bicicletas públicas en el Paseo de la Reforma constituye un respaldo institucional a un modelo alternativo de movilidad que ha detonado un proceso de conocimiento y experiencia colectiva; así como una suerte de proceso de adaptación mutuo. No obstante, también ha aumentado la dificultad y la complejidad del Paseo de la Reforma. En este sentido, se considera que una campaña de cultura cívica común, probablemente hubiera reducido los impactos negativos y aumentado el reconocimiento y la legitimidad de los nuevos usuarios.

Actualmente los ciclistas son el grupo más interpelado en el Paseo de la Reforma; sin embargo, los peatones son quienes profundizaron su condición de subordinación al verse sometidos al doble asedio perpetrado por ciclistas y automovilistas, además de los correspondientes a los propios del universo de la peatonalidad. Convendría preguntarse si el respaldo institucional al ciclismo urbano implementado en el Paseo de la Reforma reforzó la socialización de un proceso de discusión más amplio del que supone la lógica del dominio del automóvil y la subordinación del peatón.

Entre las implicaciones de la subordinación del espacio público a la función de movimiento, está el surgimiento de la velocidad como una virtud y un derecho, el crecimiento de la ciudad y de las calles para su ejercicio, ambos procesos son facilitados por el automóvil. Estas transformaciones de orden cultural y tecnológico, aunadas a la proliferación de los dispositivos de aislamiento social y de agudización de la segregación socioespacial que el urbanismo neoliberal propone, han radicalizado el proceso de acumulación capitalista actual (Lindón, 2011). Un conjunto de procesos de índole económica y de construcción asimétrica del espacio vacían, desacreditan y erosionan el espacio público y las relaciones que en él se sostienen. La prisa y sus variantes, la velocidad y la aceleración son el soporte narrativo de las prácticas urbanas y del sistema económico contemporáneo. Sustituyendo las capacidades del espacio público para el paseo, el gozo y el disfrute entre diferentes.

## BIBLIOGRAFÍA

- Bourdieu, Pierre (1997), *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*, Barcelona, Anagrama.
- Bourdieu, Pierre (2003), *La dominación masculina*, Barcelona, Anagrama.
- Bourdieu, Pierre (2013), *La miseria del mundo*, Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- Brites, Walter Fernando (2017), “La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina”, en *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, vol. 9, núm. 3, septiembre-diciembre, pp. 573-585.
- Caldeira, Teresa (2007), *Ciudad de muros*, Barcelona, Gedisa.
- Cápona González, Daniela (2016), “El complejo ciudad-arquitectura en la lógica del capitalismo: despolitización de la cotidianeidad”, en revista *Alpha*, núm. 42, julio, pp. 285-295.
- Ciudad de México (CDMX) (2016), “Programa Delegacional de Desarrollo en Cuauhtémoc, 2016-2018”.
- Cevallos Aráuz, Andrea y Cristian Parrado Rodríguez (2018), “Cartografía del deseo: diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito”, en *Quid 16*, núm. 10, diciembre 2018-mayo 2019, pp. 210-229.
- Cumes, Aura (2011), “La presencia subalterna en la investigación social: reflexiones a partir de una experiencia de trabajo”, en *Conocimientos y prácticas políticas: reflexiones desde nuestras prácticas de conocimiento situado (tomo II)*, CIESAS/UNI-

- CACH/PDTG-UNMSM, disponible en <<http://www.ceapedi.com.ar/imagenes/biblioteca/libreria/320.pdf>>.
- De Gortari Rabiela, Hira (2012), *Morfología de la Ciudad de México. El catastro de fines del siglo XIX y de 2000. Estudios de caso*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales.
- De Gortari Rabiela, Hira y Regina Hernández (1988), *Memoria y encuentros. La Ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1928)*, tomo II, México, Departamento del Distrito Federal/Instituto Mora.
- Escalante Gonzalbo, Fernando (2015), *Historia mínima del neoliberalismo*, México, El Colegio de México.
- Escolano Utrilla, Severino; Carlos López Escolano, Ángel Pueyo Campos (2018), “Urbanismo neoliberal y fragmentación urbana: el caso de Zaragoza (España) en los primeros quince años del siglo XXI”, *EURE*, vol. 44, núm. 132, pp. 185-212.
- Fernández Christlieb, Federico (2004), “Lectura de una geometría de la sensibilidad. Urbanismo francés y mexicano de los siglos XVIII y XIX”, en Javier Pérez Siller y Chantal Cramaussel (coords.), *México Francia. Memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX*, vol. II, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla/El Colegio de Michoacán/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Gamboa Samper, Pablo (2003), “El sentido urbano del espacio público”, en revista *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 1, núm. 7, enero, pp. 13-18.
- Gehl, Jan (2009), *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona, Reverté.
- Gobierno del Distrito Federal (2014), “Estudio de transporte público de pasajeros del corredor Reforma”.
- Holston, James (2008), “La ciudad modernista: y la muerte de la calle”, en *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, núm. 7, julio-diciembre, pp. 257-292.
- Instituto de Ingeniería-Universidad Nacional Autónoma de México (II-UNAM) (2018), Infografía Estudio Origen-Destino de la ZMMV 2017, disponible en <<http://giitral.iingen.unam.mx/Estudios/EOD-Infografia-01.html>>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2015), Encuesta intercensal 2015, principales resultados, México, INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2017), *Anuario estadístico y geográfico de la Ciudad de México 2017*, México, INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2018), “Comunicado de prensa núm. 584/18: Estadísticas a propósito del día mundial en recuerdo de las víctimas por los accidentes de tráfico”, México, INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) (2018), “Comunicado de prensa núm. 104/18: Encuesta de origen destino en hogares de la ZMVM (EOD).
- Jacobs, Jane (1973), *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Madrid, Península.
- Katz, Jack (1999), “Pissed off in L.A.”, en Jack Katz, *How Emotions Work*, Chicago, University of Chicago Press.

- Le Corbusier (2006), *La ciudad del futuro*, Buenos Aires, Ediciones Infinito.
- Lindón Villoria, Alicia (2011), "Cotidianidades territorializadas entre la proxemia y la diastemia: ritmos espacio-temporales en un contexto de aceleración", en *Educación Física y Ciencia*, núm. 13, pp. 15-34.
- Lynch, Kevin (2008), *La imagen de la ciudad*, Barcelona, Gustavo Gili.
- Martínez Assad, Carlos (2011), *La patria en el Paseo de la Reforma*, México, UNAM/Fondo de Cultura Económica.
- Pérez López, Ruth (2013), "El sistema de bicicletas públicas 'Ecobici': del cambio modal al cambio social", en *Espacialidades. Revista de Temas Contemporáneos sobre Lugares, Política y Cultura*, vol. 2, núm. 3, julio-diciembre, pp. 104-124.
- Rabotnikof, Nora (2011), *En busca de un lugar común. El espacio público en la teoría política contemporánea*, México, UNAM-Instituto de Investigaciones Filosóficas, julio-diciembre, pp. 106-124.
- Ramírez Kuri, Patricia (2008), "Ciudadanía. Notas sobre la redefinición de un concepto clave en la vida social urbana", en Germán Pérez y Juan León (coords.), *El léxico de la política en la globalización. Nuevas realidades, viejos referentes*, México, UNAM-Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/Miguel Ángel Porrúa.
- Ramírez Kuri, Patricia (2015), "Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México", en *Revista Mexicana de Sociología*, vol. 77, núm. 1, enero-marzo, pp. 7-36.
- Ramírez Kuri, Patricia (coord.) (2017), *La erosión del espacio público en la ciudad neoliberal*, Ciudad de México, UNAM-Instituto de Investigaciones Sociales-Facultad de Arquitectura.
- Roca, Lourdes (2011), "La fotografía aérea en México para el estudio de la ciudad: el cruce de El Caballito", en *Anais do Museu Paulista*, vol. 19, núm. 2, julio-diciembre, pp. 71-105.
- Romero, Gustavo (2004), *La participación en el diseño urbano arquitectónico en la producción social del hábitat*, México, CYTED.
- Sánchez Ruiz, Gerardo (2003), *Planificación y urbanismo visionarios de Carlos Contreras, escritos de 1925 a 1938*, México, UNAM/UAM-Azcapotzalco/UASLP.
- Sennett, Richard (2011), *El declive del hombre público*, Barcelona, Anagrama.