

Razones del caminar en el centro y periferia de la Ciudad de México (CDMX)

Elizabeth Espinosa Dorantes/ UAM-Azcapotzalco, Ciudad de México D.F.

Christof Göbel/ UAM-Azcapotzalco, Ciudad de México D.F.

Abstracto/ Resumen

Palabras clave

Peatonalidad; diversidad; dicotomía; centro; periferia

Abstract

Key Words

Pedestrianity; diversity; dichotomy; center; periphery

Introducción

Una estrategia recurrente en el diseño de áreas urbanas es la peatonalización de calles, política fundamentada en movimientos que buscan la zonificación plurifuncional. Por ello, la peatonalización del espacio urbano se asocia a una ciudad compacta, diversa, que evita el crecimiento suburbano y que se pueda caminar, lo cual refiere a procesos de planificación asociados al diseño del barrio.

La peatonalización de calles debe ir acompañada de diversas actividades, que organizan trayectos que permiten generar caminatas cómodas, seguras e interesantes, siendo necesaria la variedad de usos y la construcción e implementación de equipamientos. Por tanto, la valorización y la importancia del patrimonio son conceptos que otorgan una condición de interés al espacio urbano y lo transforman en un atractivo para residir y producir mixticidad de actividades en el territorio.

Por otra parte, el centro y la periferia actualmente son objeto de un debate profundo, ya que anteriormente estas categorías fueron utilizadas como estructuras analíticas para explicar la distribución espacial de desigualdades económicas, urbanas y sociales. En la contemporaneidad se plantea una relación más horizontal y específica, que busca establecer correlaciones propositivas. Es indispensable evitar los prejuicios inherentes a la visión dicotómica entre centro y periferia, ya que la periferia también es ciudad y existen centralidades con valores culturales, históricos, ambientales, sociales y políticos que complementan la vida urbana.

En este documento se plantea analizar cuatro zonas con características socio-espaciales diferentes: el Fraccionamiento del Condado de Sayavedra y la colonia popular El Molinito, en la periferia de la zona metropolitana de la CDMX, comparándolas con áreas del centro de la ciudad (Regina y Madero), que incluyeron en su rehabilitación áreas peatonales.

El objetivo del análisis es evidenciar la hipótesis de que las razones para caminar pueden tener diferentes valuaciones dependiendo no sólo de la localización, sino de reconocer múltiples factores, como la valorización de los espacios y de la percepción del territorio. De esta forma los espacios de la periferia pueden tener razones diferenciadas y opuestas respecto a la movilidad no motorizada. Por ejemplo, se puede caminar teniendo condiciones de seguridad, aunque las distancias sean largas y se dependa de la movilidad motorizada, o por el contrario caminar ante la ausencia de transporte e infraestructura adecuada, en zonas reconocidas, por externos, como peligrosas.

En las zonas del centro, caracterizadas por manzanas de tamaño adecuado para caminar y por tanto con una alta peatonalidad, se experimenta una transformación urbana que hacen del caminar un elemento de interés (calidad del patrimonio, cantidad y calidad de los equipamientos, mixticidad de actividades, entre otros), aunque lleva implícito fenómenos como la gentrificación y el aumento de la rentabilidad, que ponen en duda si mejorar los barrios y hacerlos caminables, aumentan la calidad de vida de sus habitantes y por tanto se tiende hacia una ciudad sustentable.

¿Qué es la caminabilidad?

Se afirma que la caminabilidad es un componente primordial en el diseño de los espacios urbanos. Para explicar este concepto, que surge de la traducción de walkability, existen distintas definiciones, por ejemplo, hay quienes afirman que la caminabilidad es un adjetivo que define el grado de aceptación que tiene un espacio para permitir que la gente camine (Cevallos A. y Parrado R., 2019), en tanto que otros autores indican que es la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden ser o no ser propicias para que los residentes de una zona se desplacen a pie (Gutiérrez-López, JA, Caballero-Pérez, Y. B. y Escamilla-Triana, RA; 2019).

Aunque ambas definiciones destacan la importancia del espacio urbano, la primera de ellas se enfoca hacia los aspectos perceptivos y sensoriales del entorno, en tanto que la segunda enfatiza la importancia del medio construido como componente decisorio al caminar; es decir la diferencia esencial es que una de las definiciones subraya las implicaciones perceptuales y la otra las condiciones físicas, aunque ambas plantean que la relación entre el entorno y el peatón es un elemento que contribuye en la decisión para establecer patrones de viaje. Es así como podemos plantear que en principio existen dos grandes aspectos para analizar la caminabilidad: las variables que se refieren a las cualidades del diseño urbano (ambiente) y las que se refieren al análisis del entorno construido.

Variables (qué variables y porqué)

Con base a lo anterior, el estudio de la experiencia de caminar es un enfoque importante para entender la relación entre peatón y espacio urbano, por tanto, una de las principales categorías que deben ser identificadas para analizar la caminabilidad es la calidad y diseño del espacio público, especialmente al identificar atributos que hacen que un entorno sea más agradable, atrayente y seguro (Puca, M.F.Y; Valdebenito P; Padilla A, Cáceres A. P., Frías P., 2020).

Los atributos que usualmente se utilizan en investigaciones de caminabilidad se centran en variables como la densidad de vivienda, la conectividad de la calle, la mezcla de los usos del suelo y la zona comercial neta, o sea indicadores que atienden requisitos referentes a la

atracción del espacio, no considerando variables como el acceso a zonas o la calidad del medioambiente peatonal, que conllevan requisitos referentes a la función, accesibilidad, confort y seguridad.

Es decir, no sólo hay que identificar aspectos físicos y sensitivos del espacio, si no es necesario reconocer requisitos de función, atracción, confort, accesibilidad y seguridad. Por tanto, adicionalmente a la densidad, la conectividad y los usos del suelo, se deben atender variables adicionales, como la presencia de equipamientos, infraestructuras y servicios; así como la existencia, condición y continuidad de los caminos; las distancias existentes a las instalaciones; la accesibilidad de tránsito; y factores relacionados con las características naturales, como la topografía o barreras físicas.

El diseño urbano es un aspecto crucial que incide en el disfrute de la vida urbana. La retórica ha referenciado que el comportamiento del peatón y los itinerarios para caminar se encuentran influenciados por diversos componentes del diseño, como la disposición de los edificios y su orientación, la actividad comercial en las aceras, la seguridad, la comodidad que brinda el entorno construido para distintos grupos sociales y su accesibilidad entre otros. Las cualidades subjetivas del entorno urbano (simbolismo urbano o sentido del lugar) también han recibido atención para comprender cómo el diseño de las calles influye en la práctica del caminar y la percepción de quien camina (Cevallos A. y Parrado R., 2019).

Identificar las razones por las cuales se camina permite interpretar y valorizar el territorio y los fenómenos que se producen a partir del uso de medios no motorizados. Por ello, a continuación, se plantean las categorías que las determinan, las cuales se fundamentan en conceptos como: diversidad social, mixticidad de usos, accesibilidad, calidad del diseño del espacio urbano, estructura del espacio, zonificación plurifuncional, cantidad, calidad y diversidad del equipamiento. Otros criterios que revisar son la movilidad amable y la seguridad e identidad en los espacios. En la Tabla 1, se muestran las variables, que, con base a lo comentado con anterioridad, es necesario identificar y analizar en el espacio público urbano.

	Aspectos	Requisitos	Variables
Diseño y composición urbana	Análisis del entorno construido	Funcional	Accesibilidad peatonal a equipamiento, infraestructura y servicios.
			Nodos de actividades
			Distancias entre nodos de actividad
			Accesibilidad del destino
			Geometría de la red de conexión de nodos
		Eficiencia de flujos	
		Atractivo	Densidad (complejidad comercial/ cantidad, calidad y diversidad del equipamiento)
			Diversidad (Mezcla de usos, zonificación plurifuncional, diversidad social)
			Imagen urbana (limpieza, permeabilidad visual)
	Morfología de la trama urbana, lo que permite describir modelos de tejidos urbanos amigables con el peatón (longitud de bloques)		
	Confort	Densidad del arbolado	
		Red de espacios públicos	
		Distancia al transporte público	
Cualidades del diseño urbano	Accesibilidad	Sección peatonal (ancho de las plataformas peatonales)	
		Conectividad al transporte público	
		Trasparencia (permeabilidad de fachadas)	
		De la trama, que es un tipo de accesibilidad que denota tanto la centralidad como la potencialidad de relación (obstáculos)	
	Confort	Ruido	
		Relación anchura y altura	
		Paisaje urbano	
	Seguridad	Fricción nodal (velocidad máxima permitida y número de carriles)	
		Seguridad ciudadana	
		Señalización	
Alumbrado			
Simbolismo urbano (imaginario)			
Sentido del lugar			

Tabla 1. Variables que analizar en el espacio urbano, que promueven la caminabilidad. (Elaboración propia con base a Puca, M.F.Y; Valdebenito P; Padilla A, Cáceres A. P., Frías P., 2020)

Como se puede observar se distinguen 26 variables las cuales tienen como objetivo valorizar el entorno construido y las cualidades del diseño urbano que favorecen la caminabilidad del espacio público. Trece de ellas, planteadas a partir de requisitos de función, atractivo y confort, buscan identificar en el espacio construido aspectos como accesibilidad a equipamientos, infraestructura y servicios, eficiencia de nodos, distancia entre nodos, eficiencia de flujos, densidad, diversidad, imagen urbana, morfología de la trama, densidad del arbolado, red de espacios públicos y distancia al transporte público entre otros.

En el caso de las trece categorías planteadas para revisar las cualidades del diseño urbano, las cuales se propusieron a partir de requisitos como accesibilidad, confort y seguridad, las variables a considerar son sección peatonal, conectividad al transporte público, permeabilidad de fachadas, ruido, relación anchura y altura de calles, seguridad, simbolismo y sentido del lugar. Al confrontar las variables entre las distintas categorías definidas, se observó que algunas de ellas son recíprocamente dependientes o se derivan unas de otras, por ejemplo con la identificación de los equipamientos es posible definir accesibilidad peatonal, modalidades, la accesibilidad del destino y la red de conexiones entre nodos, por tanto, se decidió concentrar la investigación cartográfica a siete variables específicas: equipamientos, comercios, espacios públicos, vegetación, flujos, nodos de transporte y ruidos notorios; identificando en cada una de ellas elementos que atienden los requerimientos planteados con anterioridad (Tabla 2).

Categoría	Variable	
Diseño y Composición Urbana	Equipamientos	Centralidades
	Comercios	Diversidad, complejidad y densidad
	Espacios Públicos	Trama, red de conexión, paisaje urbano, sección
	Vegetación	Permeabilidad, densidad, simbolismo, imagen
	Flujos	Trasporte colectivo
		Vehículos
		Peatones
Nodos de transporte	Accesibilidad, centralidad y	
Ruidos notorios	Relación anchura y altura de la trama	

Tabla 2. Variables que analizar en el espacio urbano (Elaboración propia, 2021)

La síntesis conceptual realizada se fundamentó en determinar la proximidad con base a la accesibilidad a los equipamientos (ayuntamientos, iglesias, museos, hospitales, universidades, escuelas, campos o salas deportivos, etc.), aspectos que ponen en valor el funcionamiento de la peatonalidad; así también con la identificación de los comercios se busca identificar la cercanía de las agrupaciones de los comercios especializados y las ventas de productos al por menor como tiendas, hoteles, restaurantes o cafés. Asimismo, se

revisarán las configuraciones y la red de los espacios públicos definidos por plazas, parques o nichos urbanos, así como la distribución y articulación de la vegetación en el espacio urbano, incluyendo la densidad del arbolado. Se evitará el estudio específico del paisaje urbano, ya que lo relevante es determinar como las condiciones del contexto influyen en la decisión de caminar. Es necesario hacer notar que el conjunto de las variables mencionadas permite, en general, definir la accesibilidad al destino.

La variable de los flujos, que también debe considerar su eficiencia, analizará los movimientos de los transportes colectivos, de los vehículos, así como de los peatones; haciendo énfasis en la definición geométrica de la red de conexión de nodos, su conectividad y sus distancias. Por tanto, la ubicación de actividades (nodalidades) y las centralidades producidas por la infraestructura (vialidades y estacionamientos públicos), así como las estaciones de transporte (metro, metrobus, autobuses, etc.) definirán una morfología de flujos que permitirá valorar el espacio urbano utilizado para el desplazamiento peatonal y encontrar la relación entre actividades, nodalidades y flujos, ya que el análisis intensivo de los aspectos morfológicos ayuda a entender la trama urbana y describir modelos de tejidos urbanos amigables con el peatón (longitud de bloques), así como la densidad urbana (complejidad comercial/ cantidad, calidad y diversidad del equipamiento), así como lo su diversidad (mezcla de usos, zonificación plurifuncional, diversidad social).

Detectar el ruido dentro de las tramas, es un elemento relevante ya que se ha comprobado que existe una relación entre el fomento de calles peatonales y la disminución del ruido, por ello el diseño, remodelación y construcción de corredores peatonales son una estrategia relevante para mitigar el daño ambiental, sobre todo ante la posibilidad de disminuir la contaminación auditiva y la recuperación de espacios públicos, ya que se promueve la vitalidad de estos espacios al fomentar el comercio local, el turismo, preservar el patrimonio y la imagen urbana, lo cual favorece la movilidad a pie (<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1613/1673>).

Con la identificación de las zonas de ruido notorio es posible inferir fricciones nodales, velocidades máximas permitidas y los números de carriles, aspectos importantes para la seguridad ciudadana de los peatones más allá de los índices de los delitos criminales (<https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/datos-abiertos-de-incidencia-delictiva>).

Para identificar aspectos de la imagen urbana del entono construido, los perfiles urbanos de son relevantes ya que permiten identificar la relación y proporción de la trama urbana, es decir la relación y proporción entre la anchura y la altura de calles y edificios, integrando averiguaciones sobre las topografías y las secciones peatonales, es decir, el ancho de las plataformas peatonales. Otra herramienta que permite evaluar las cualidades del espacio urbano son los registros fotográficos, mediante los cuales pueden ser identificados la permeabilidad visual de las fachadas y los obstáculos de las tramas, la señalización, el alumbrado, lo cual nos refiere a la identidad o el imaginario de las distintas áreas, su simbolismo urbano y el sentido del lugar.

Metodología

Para realizar el análisis de la caminabilidad en zonas centrales y periféricas de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se adoptó una metodología de base cualitativa, definiendo como unidad espacial de análisis un cuadrante de 500 m x 500 m. Las calles elegidas, a partir de las cuales se realizó estas delimitaciones, se caracterizan por contar con importantes flujos de personas y una alta concentración de actividades (como son Regina y Madero en el centro de la ciudad y avenida del Molinito en la periferia). También se eligió una sección del Bulevar de la Torre, en el Fraccionamiento Condado de Sayavedra, con uso del suelo predominante habitacional, que al no tener mixticidad ni concentración de actividades, hizo necesario considerar un área de influencia de un kilómetro por un kilómetro.

Los casos de estudios

Si bien desplazarse a pie produce efectos positivos en el entorno urbano, ya que al tener acceso a bienes y servicios se dinamiza la movilidad, la vida urbana y la eficiencia de los flujos; aprovechar la concentración de ellos en ciertos espacios, representa un elemento

importante en la mejora y promoción de ciertas actividades económicas, en especial aquellas de base local que se desarrollan en la proximidad. Por tanto, contrastar espacios en donde las características físicas de la traza y la concentración de servicios son diferentes, pueden permitir identificar los elementos relevantes que favorecen la movilidad peatonal.

El análisis realizado considero cuatro zonas con características socioespaciales diferentes que reflejan el proceso de transformación del modelo de expansión celular de barrios marginales en la periferia y barrios exclusivos de clase alta alejándose de las zonas centrales de las ciudades (López M., Alexandra; 2018), con lo cual las zonas fundacionales de los asentamientos presentan una alta concentración de equipamientos y servicios que operan como elementos de atracción generando desplazamientos metropolitanos, en tanto que las zonas periféricas presentan una mezcla de áreas de alta y baja concentración de población, y en otros casos muestran la mezcla de fragmentos de zonas multifuncionales o unifuncionales. Bajo este contexto se busca reconocer los elementos y factores, independientes a la localización, que valorizan los espacios y fomentan la caminabilidad en la ciudad, ya que el desplazamiento a pie es la base de la vida urbana.

Las unidades espaciales seleccionadas presentan diferencias importantes; en las dos áreas centrales, ubicadas en el Centro Histórico de la CDMX y con una población de 8, 210¹ habitantes y una densidad variable de entre 168 a 336 hab./ha² el estrato social es medio, en tanto que, en la periferia, El Molinito es una de las zonas más marginadas de la zona metropolitana de la CDMX, con una población de 3,966 habitantes y una densidad de 383 hab./ha. Por el contrario, el Condado de Sayavedra es una zona de estratos sociales altos, con una densidad muy baja ya que en una superficie de más de 3,686 km², se tienen alrededor de 3,208 viviendas (<http://acsayavedra.mx/wp-content/uploads/2015/03/Sayavedra.pdf>). Las calles de Madero, Regina y Av. El Molinito coincide en que presentan densidades altas y una alta concentración de servicios y comercio.

¹ Censo de Población y Vivienda 2020. INEGI

² Suárez Pareyón, Alejandro; “La función habitacional del centro histórico y el desafío de su regeneración; Universidad Autónoma de México; <https://www.puec.unam.mx/pdf/seminarioschcm/spponencias/05.pdf>

Corredor Madero

El corredor peatonal Madero es uno de los principales accesos al Centro Histórico de la CDMX que se ubica en lo que se denomina el Perímetro A del Centro Histórico de la Ciudad de México y conecta tres espacios representativos de la capital: la Alameda Central, el palacio de Bellas Artes y la Plaza de la Constitución. Por tanto, se desarrolla en sentido poniente-oriental desde el Eje Lázaro Cárdenas, como continuación de la Av. Juárez, hasta desembocar en la Plaza de la Constitución o Zócalo capitalino.

En 1524, Alonso Gracia Bravo trazó esta calle como el acceso principal a la ciudad y desde sus orígenes, ofrece una gran diversidad cultural y comercial, ya que en ella se ubicaron los artesanos y personas que producían o vendían objetos labrados de plata u oro y joyas con pedrería, por lo cual fue nombrada calle de Plateros. Actualmente aún conserva parte de esa actividad a través de la existencia de joyerías y talleres de orfebrería, destacando también por la existencia de arquitectura de estilos diversos que reflejan la transformación de la ciudad. La denominación de calle de Plateros permaneció hasta 1914 y fue Francisco Villa quien la renombró como calle Francisco I. Madero.

El corredor surge de un programa de recuperación del centro histórico y se planteó como un espacio recuperado para el peatón, buscando la integración social a través de un andador accesible, agradable y seguro para los habitantes de la ciudad y turistas (Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) (s.f.) Corredor Peatonal Francisco I. Madero. Disponible en: <http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/index.php/que-hacemos/proyectos-de-la-secretaria/258-corredor-peatonal-madero>). Hay que destacar que el documento de conclusiones y aportes para el Plan de Manejo 2017- 2022. (UNESCO (2018); menciona que la calle de Madero se convirtió en el lugar más concurrido de México al pasar de 700,000 visitantes y usuarios diarios en 2005, a más dos millones en 2015.

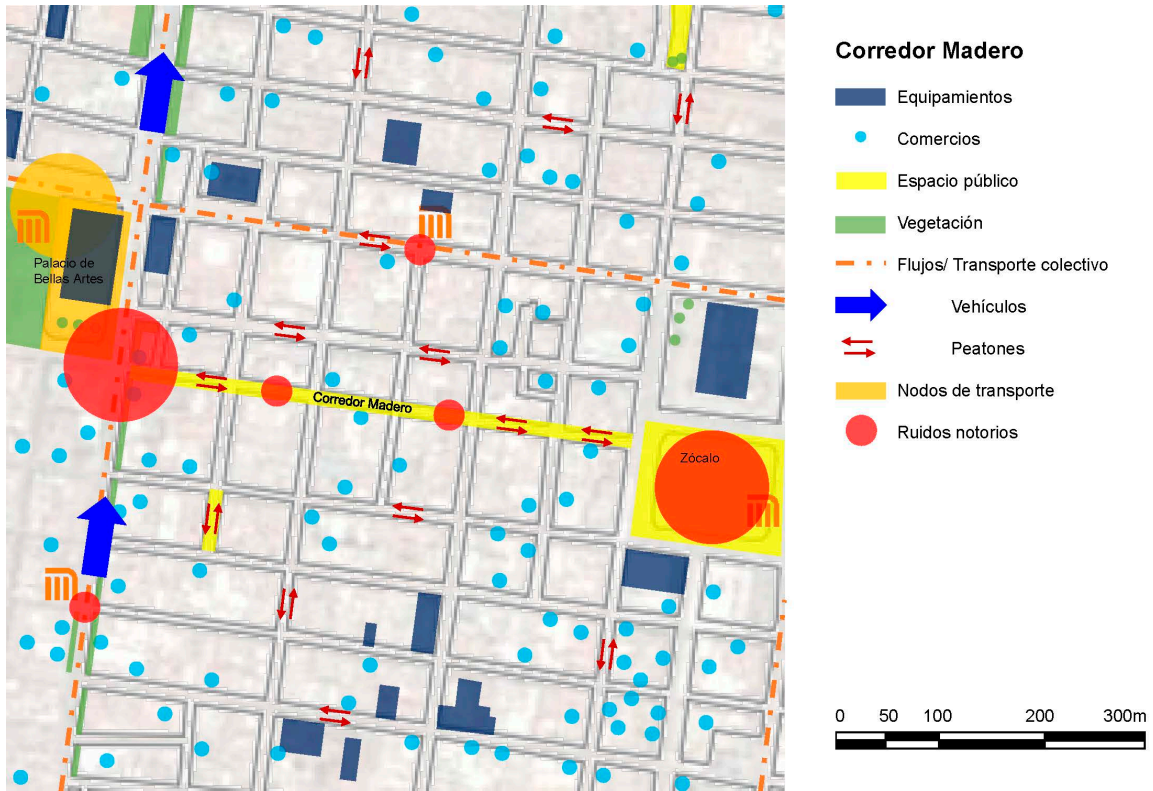


Figura 1. Variables que propician la caminabilidad en el corredor Madero. (Elaboración propia, 2021).

En la Figura 1 se observa que a lo largo de la calle se pueden localizar iglesias, museos, tiendas de ropa, joyerías, hoteles, restaurantes, abarrotes, destacando en las plantas bajas de las edificaciones acceso directo hacia el espacio público y en la parte superior la ubicación de terrazas que por la tarde noche comúnmente funcionan como bares. En algunos pisos superiores se ubican talleres de joyería y oficinas. La permeabilidad del comercio, la relación entre el ancho de la calle y los parámetros de la fachada, así como su condición plana y la forma y dimensiones de las manzanas y cuadras hacen que el espacio sea amigable y fácil de caminar (Véase Figura 2).

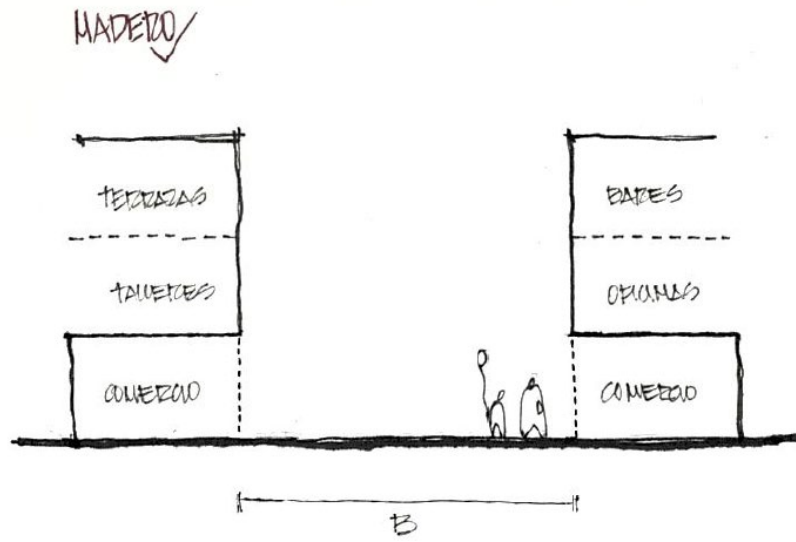


Figura 2. Perfil urbano de la calle de Madero. (Elaboración propia, 2021)

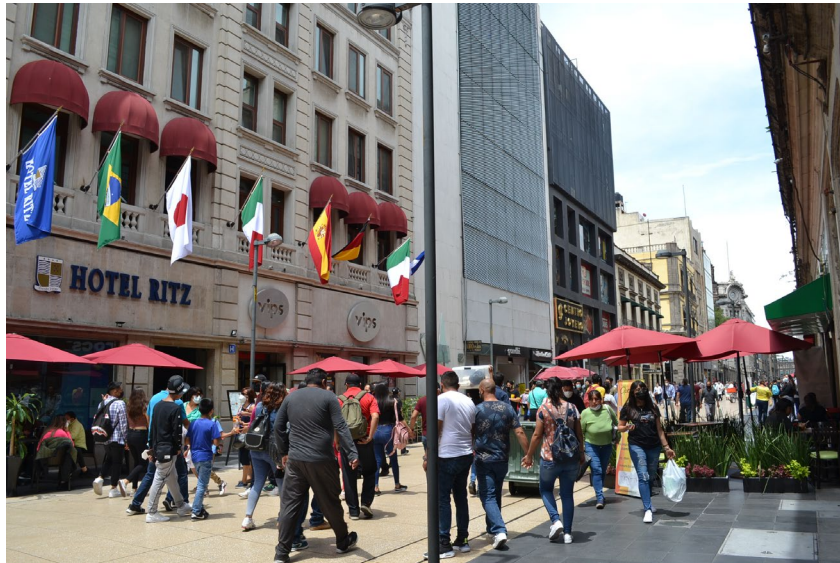


Figura 3. Diversidad de equipamientos: Hoteles, cafeterías, joyerías



Figura 4. Diversidad de comercio: tiendas de ropa y zapatos en PB y talleres de optimas en planta alta



Figura 5. Museo del Estanquillo



Figura 6. Relación adecuada entre bloques de edificios y ancho de calle.
Calle sin arbolado, con buena iluminación



Figura 7. Acceso a la centralidad metropolitana del zócalo de la CDMX

La mayor información disponible sobre contaminación auditiva en la CDMX se conforma de dos fuentes principales. La primera es el mapa de ruido de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) que elaboró la Universidad Autónoma Metropolitana en

coordinación con la Sedema en el año 2011, a partir de un monitoreo de ruido vehicular en vialidades, trabajo que no contempló la zona del Centro Histórico (<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1613/1673>).

La segunda fuente de información sobre la contaminación auditiva se concentra en las denuncias ambientales ciudadanas atendidas por la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial de la CDMX (PAOT). La Procuraduría ha llevado un registro de las denuncias desde el año 2002, el cual puede ser consultado en la mapoteca de su sitio web, y su información muestra un importante número de denuncias por ruido y vibraciones (<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1613/1673>). En el caso del corredor de Madero, es evidente que las zonas de concentración de ruido están relacionadas con zonas donde se concentran flujos vehiculares y peatonales como es el caso del cruce de Eje Central y el Cruce de Isabel la Católica.

Cuadrante de Regina

El cuadrante de Regina se encuentra en el suroeste del Centro Histórico de la Ciudad de México, incluyendo la calle homónima que atraviesa la zona en la dirección este-oeste. A partir de 2001, tras la creación del Consejo Consultivo del Centro Histórico y con la alta prioridad otorgada a la revitalización de esta zona, esta calle se consolidó como un importante enclave para la proliferación de espacios artísticos y culturales.

La calle Regina fue convertida, el 23 de octubre de 2008, en un trayecto peatonal, representando un proyecto que el Gobierno de la Ciudad de México denominó “corredor cultural peatonal”, esto como parte de un plan integral de remozamiento e intervención urbana, convirtiéndose en el eje rector del Plan Integral de Manejo del Centro Histórico que incorpora una serie de acciones urbanísticas (Carmona O’Reilly, Sergio, 2014).

Además de sus monumentos, instalaciones educativas, culturales y recreativas, la calle es recinto frecuente de actividades al aire libre (Excélsior (2016) Nueva vista para el corredor peatonal Regina. Consultado el 8 de mayo de 2016, y El universal (2016) Corredor Regina,

el renacer del Centro Histórico. Disponible en: <https://www.eluniversaldf.mx>. Archivado desde el original el 10 de junio de 2016. Consultado el 8 de mayo de 2016).

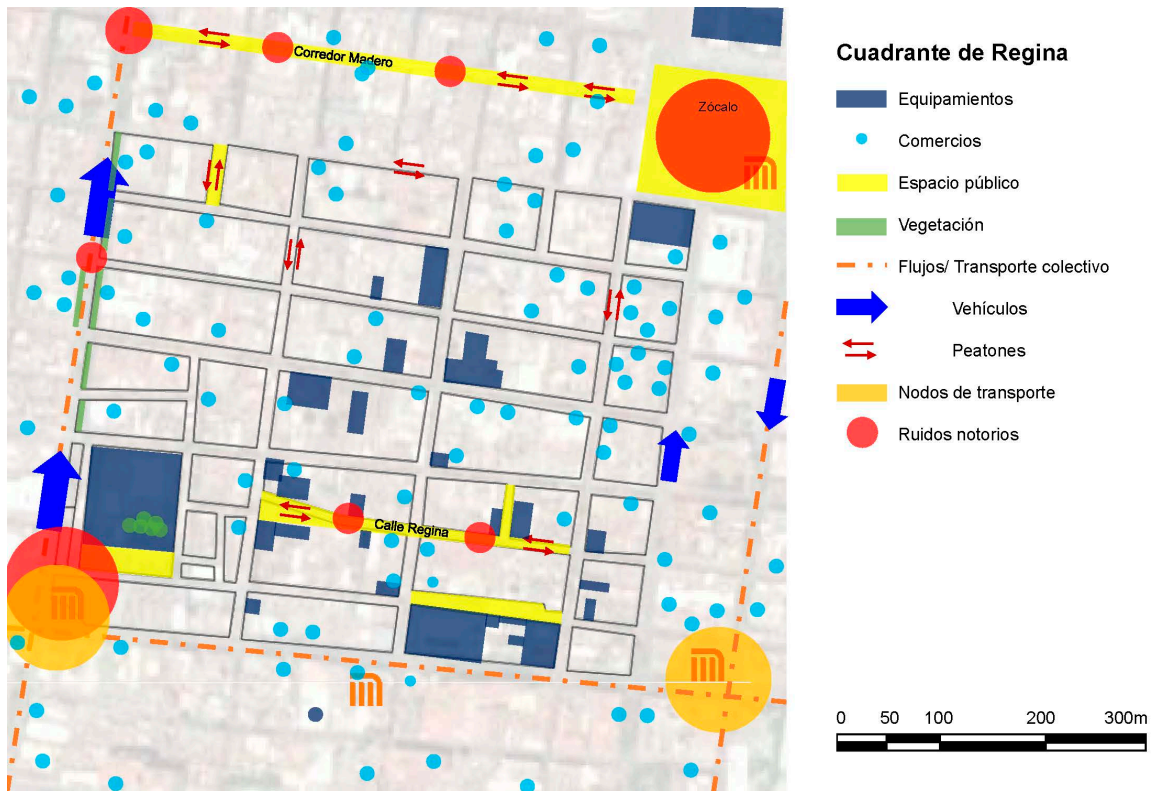


Figura 8. Variables que propician la caminabilidad en el cuadrante de Regina (Elaboración propia, 2021)

A diferencia de la calle de Madero, el espacio público de la calle es más amigable, probablemente porque aún se conservan una cantidad importante de viviendas y el diseño de la calle incluyó la colocación de arbolado lo cual permite la colocación de mobiliario que permite el desarrollo de actividades asociadas al descanso y recreación.

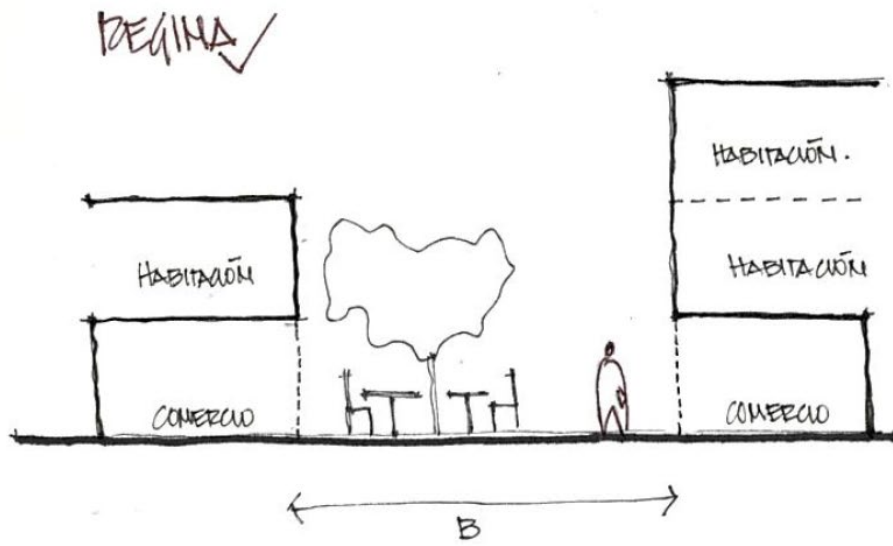


Figura 9. Perfil urbano de la calle de Regina (Elaboración propia, 2021)



Figura 10. Arbolado urbano, que permite el desarrollo de actividades de recreación



Figura 11. Arbolado urbano que modifica la escala del espacio, reconociéndolo como un área íntima



Figura 12. En la calle de Regina se mezclan actividades recreativas y habitación.



Figura 13. La existencia de equipamientos culturales y la existencia de árboles, junto a la ubicación de mobiliario urbano, propicia el desarrollo de actividades de descanso.



Figura 13. La escuela de arte del INBA propicia la ubicación de comercio dirigido a jóvenes (bares o chelerías).

Colonia El Molinito

La colonia El Molinito es una de las zonas más marginadas en la periferia de la CDMX, y está ubicada en el municipio Naucalpan de Juárez, en el Estado de México, abarcando un área cercana a 8 hectáreas. Esta zona popular es reconocida como una las colonias o puntos más peligrosos del Estado de México y tiene como actividad principal el comercio minorista y la habitación para estratos sociales bajos.

(<https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/edomex/2017/01/2/mapa-las-colonias-mas-peligrosas-de-naucalpan>).

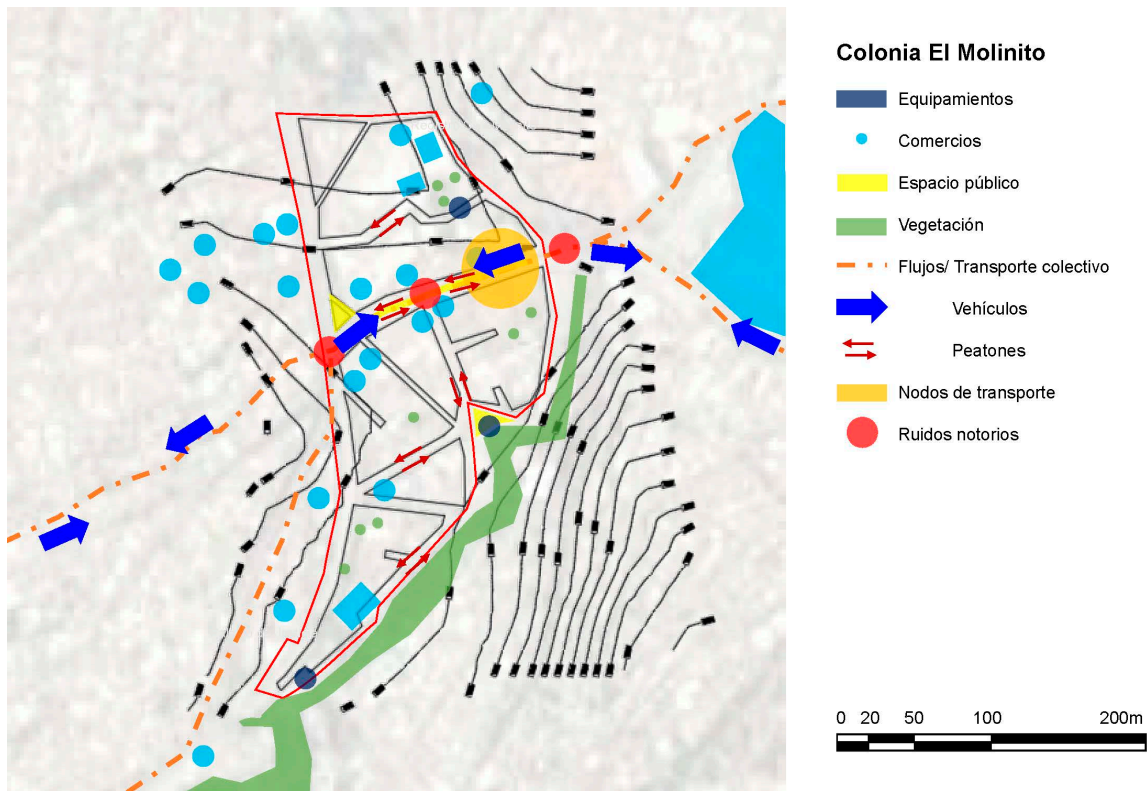


Figura 14. Variables que propician la caminabilidad en la colonia El Molinito (Elaboración propia, 2021)

El espacio de esta colonia se caracteriza por una traza irregular de manzanas de grandes dimensiones y con una pendiente, que, aunque no en extremo pronunciada, si influye en las condiciones para desplazarse en la colonia. También influye que sobre la avenida El molinito se ubica una vialidad en segundo piso que hace que en el espacio caminable inferior se tenga la percepción de encierro.

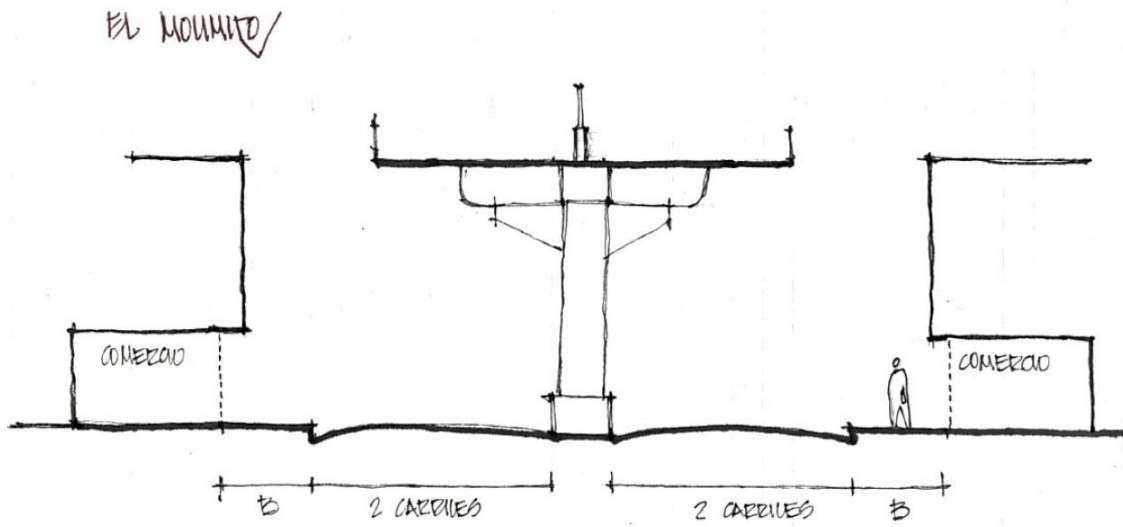


Figura 15. Perfil urbano de la Avenida El Molinito (Elaboración propia, 2021)



Figura 16. Vialidad sobre Av. El Molinito



Figura 17. Poca continuidad en la traza, lo cual afecta la movilidad en la zona



Figura 18. Traza discontinua y falta de banquetas



Figura 19. Calles en donde predomina la actividad habitacional



Figura 20. La concentración de comercio y flujos vehiculares se tiene en la Av. El Molinito.

Condado de Sayavedra

El Condado de Sayavedra es un fraccionamiento de clase alta ubicado en el municipio de Atizapán de Zaragoza, Estado de México, al norte de la Ciudad de México en la llamada

Zona Esmeralda. Este fraccionamiento, totalmente cerrado, es uno de los más exclusivos de la zona metropolitana de la Ciudad de México y se caracteriza por una densidad controlada y acotada disponiendo de amplio sistema de video vigilancia. (<http://acsayavedra.mx/category/acciones/>). En su interior se ubica la antigua Hacienda de Sayavedra, edificada en el siglo XVII.

Una característica de este fraccionamiento, inaugurado (en septiembre de 1984) es que las calles están nombradas a partir de castillos y condados del Reino Unido (Windsor, Dublín, Brunley y otros). Asimismo, la arquitectura de las casas se planeó que fueran de estilo “inglés campestre antiguo”, dado que los arquitectos que diseñaron el fraccionamiento se inspiraron en el parecido del paisaje con el de la campiña inglesa. El sitio donde se ubica este fraccionamiento es un lugar campestre y tranquilo, donde predomina la vegetación propia de climas semisecos, como magueyes y nopales. También tiene una zona de encinos, los cuales están desapareciendo por plagas y por el desarrollo urbano (<http://diccionario.sensagent.com/condado%20de%20sayavedra/es-es/>).

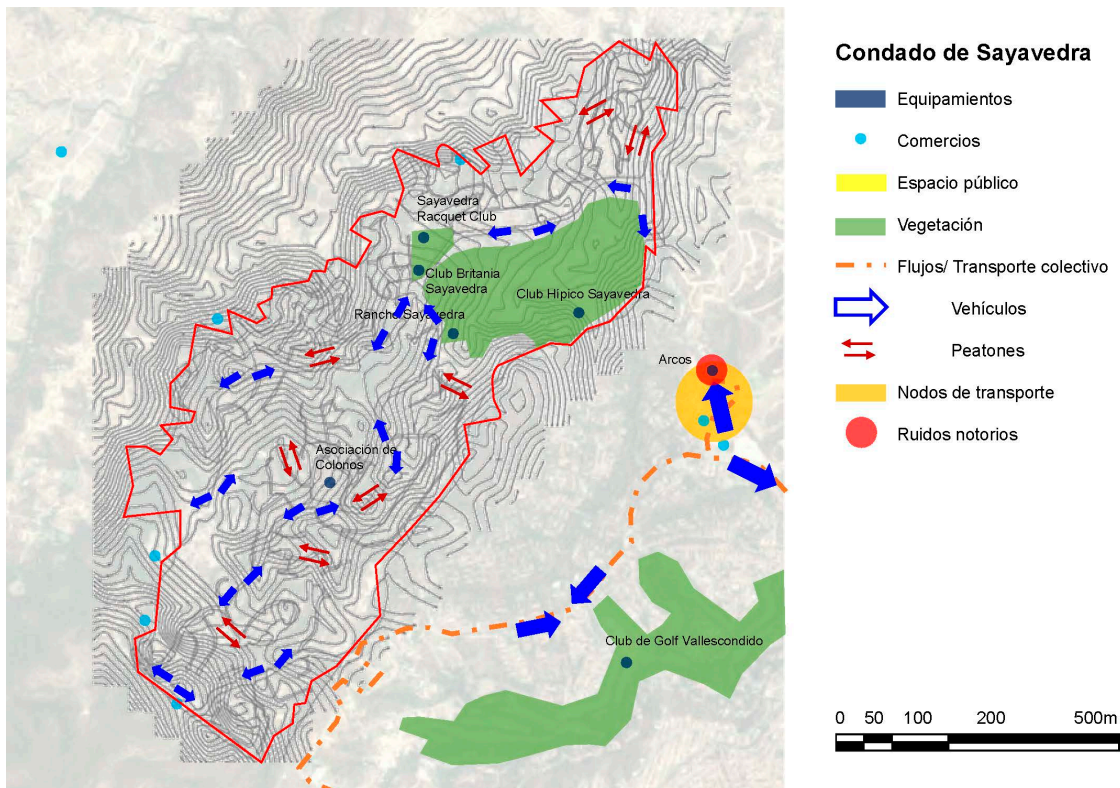


Figura 21. Variables que propician la caminabilidad en el fraccionamiento Condado de Sayavedra (Elaboración propia, 2021)

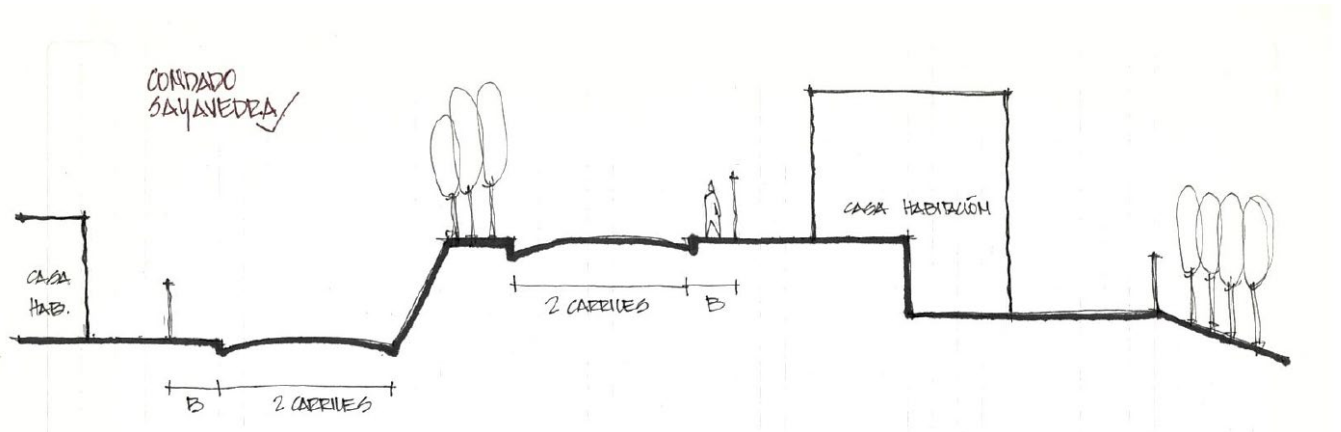


Figura 22. Perfil urbano de una calle del fraccionamiento Condado de Sayavedra. La topografía irrumpe la traza y dificulta la conexión entre espacios. (Elaboración propia, 2021)



Figura 23. Acceso al fraccionamiento cerrado



Figura 24. Contexto físico en el que se ubica el fraccionamiento. La topografía como elemento de desconexión



Figura 25. Calle del Condado de Sayavedra, en donde se observa banquetas de dimensiones reducidas y presencia de arbolado.



Figura 26. La topografía como elemento de desconexión



Figura 27. Calles diseñadas para el flujo vehicular

Conclusiones. Hallazgos y similitudes

Los últimos proyectos en el Centro Histórico han incluido la reubicación del comercio informal de las calles, la instalación del programa Ecobici, la introducción de la línea 4 del Metrobús, la rehabilitación de espacios como la Alameda Central, la Plaza de la República y la Plaza de la Constitución. Dentro de estas acciones uno de los proyectos más relevantes es la creación de corredores peatonales, particularmente en las calles Regina, Francisco I. Madero y 16 de Septiembre. La creación de dichos corredores ha sido considerada un éxito urbano ante la oferta de comercio, el aumento significativo de visitantes y la recuperación del espacio público. Esta reordenación territorial pretende, en los próximos años, la

remodelación de más y mejores espacios caminables y un rediseño peatonal de la Plaza de la Constitución
<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1613/1673>.

Referencias bibliográficas

Carmona O'Reilly, Sergio Antonio (2014); Enclave artístico y cultural de Regina. Un estudio socio-espacial. Idónea Comunicación de Resultados (ICR) para optar por el grado de Maestro en Diseño, Línea de Estudios Urbanos, Universidad Autónoma Metropolitana (UAM)-Azcapotzalco, Ciudad de México.

Cevallos A. Andrea y Parrado R. Cristhian, (2019); Cartografía del deseo: Diseño, caminabilidad y peatones en la ciudad de Quito; Revista de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani Quid16 No.10; p.p. 210-229; Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires; Argentina.

Lamiquiz, Dauden, Francisco J. (2011); Implicaciones de la accesibilidad configuracional en la movilidad peatonal. El caso de Madrid. Tesis de doctorado; Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid.

López Martínez, Alexandra (2018); Segregación socioespacial bajo el nuevo modelo de ciudad en América Latina. Características, perspectivas e implicaciones; HALLAZGOS / ISSN: 1794-3841 / e-ISSN: 2422-409X / Año 15, n.º 30, jul-dic. 2018 / Bogotá D. C., Colombia / Universidad Santo Tomás / pp. 99-124

Gutiérrez-López, JA, Caballero-Pérez, Y. B. y Escamilla-Triana, RA (2019). Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogotá. Revista de Arquitectura (Bogotá) 21 (I), 8-20. doi: <http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2019.21.1.1884>

Puca, María Fernanda Yanina; Valdebenito Paola, Padilla Aceves, Cáceres Alicia P., Frías Patricia, (2020); La caminabilidad en el centro de Río Gallegos. Septiembre 2014;

Universidad Nacional de la Patagonia Austral; Argentina. <http://doi.org/10.22305/ict-unpa.v12.n4.756>

UNESCO (2018); Centro Histórico Ciudad de México; Documento de conclusiones y aportes para el Plan de Manejo 2017- 2022. http://sistema.autoridadcentrohistorico.cdmx.gob.mx/planmanejoch/Anexo1_recomendacionesunesco.pdf

Referencias electrónicas

<https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/1613/1673>

<http://acsayavedra.mx/wp-content/uploads/2015/03/Sayavedra.pdf>

<https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/datos-abiertos-de-incidencia-delictiva>